

Évaluation du patrimoine urbain

# ARRONDISSEMENT de Lachine

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine  
Direction du développement urbain  
Division du patrimoine et de la toponymie

**Évaluation du patrimoine urbain**

# ARRONDISSEMENT

**de Lachine**

Montréal 

## **Étude réalisée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine**

Direction du développement urbain, sous la direction de Madame Céline Topp

Cette analyse du patrimoine urbain a été réalisée par la Division du patrimoine et de la toponymie sous la direction de Jean-François Gravel, chef de division. Le travail a été effectué de janvier 2003 à mai 2004 dans le cadre de la préparation du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, qui a été adopté par le Conseil municipal le 23 novembre 2004. L'équipe du projet comprend, pour l'évaluation du patrimoine bâti et la recherche historique, Julie Boivin, Elizabeth Bonner, Anne-Marie Dufour, Guy Lafontaine, Christiane Lefebvre et Pierre-Paul Savignac, architectes, et Denise Caron, historienne. La recherche et l'écriture pour le patrimoine archéologique ont été réalisées par Claire Mousseau, archéologue, avec la collaboration de Françoise Duguay, François Bélanger, Anne-Marie Balac et Christian Roy, également archéologues. De plus, Gisèle Trépanier, conseillère en aménagement, et Nicole Halpert, chargée de communication, ont participé à la révision des textes tandis que Ginette Bouchard, secrétaire d'unité administrative, a procédé à la saisie de texte. Finalement, nous tenons à remercier nos collaborateurs des directions de l'aménagement urbain et des services aux entreprises des arrondissements.

### **Remerciements**

Rendus cartographiques :

Division des politiques et du Plan d'urbanisme

Révision linguistique :

Sylvie Poulin

Conception graphique et mise en page :

Marie Violaine Lamarche

Photographies :

Ville de Montréal, Bibliothèque nationale du Québec, P. Fauteux, Musée de Lachine

Ce document fait partie d'une série de cahiers qui ont été réalisés pour chacun des 27 arrondissements de la Ville de Montréal. Les différents cahiers d'évaluation du patrimoine urbain peuvent être consultés sur notre site internet à l'adresse suivante : [ville.montreal.qc.ca/patrimoine](http://ville.montreal.qc.ca/patrimoine)

ISBN 2-7647-0462-3

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2005

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Canada, 2005

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

**Direction du développement urbain**

**Division du patrimoine et de la toponymie**

**TABLE DES MATIÈRES**  
ARRONDISSEMENT  
de Lachine

---

7		<b>AVANT-PROPOS</b>
9	<b>I.</b>	<b>CADRE MÉTHODOLOGIQUE</b>
9	<b>1.1</b>	<b>Introduction</b>
9	<b>1.2</b>	<b>Le cadre bâti d'intérêt patrimonial</b>
9	1.2.1	Approche, étapes et résultats
11	1.2.2	Critères de sélection
14	<b>1.3</b>	<b>Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial</b>
14	<b>1.4</b>	<b>Le patrimoine archéologique</b>
14	1.4.1	Le caractère spécifique de ce patrimoine
16	1.4.2	La démarche générale d'acquisition de connaissances et de conservation
17	1.4.3	L'approche méthodologique et l'identification du patrimoine archéologique au Plan d'urbanisme
19	<b>1.5</b>	<b>Nouvelles perspectives</b>
21	<b>2.</b>	<b>HISTORIQUE</b>
25	<b>3.</b>	<b>ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN</b>
25	<b>3.1</b>	<b>Mise en situation</b>
27	<b>3.2</b>	<b>Résultat de l'analyse</b>
27	3.2.1	Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial
27	3.2.2	Le cadre bâti d'intérêt patrimonial
27	A	Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle
32	B	Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante
39	C	Les ensembles urbains d'intérêt
41	D	Les ensembles industriels d'intérêt
43	E	Les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle
45	F	Les immeubles de valeur patrimoniale intéressante
		<i>Carte synthèse: Évaluation du patrimoine urbain</i>
49	3.2.3	Le patrimoine archéologique
50	A	Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel
54	B	Les secteurs d'intérêt archéologique
55	C	Les sites archéologiques
56	D	Les biens culturels à statut
		<i>Carte synthèse: Le patrimoine archéologique</i>
59	<b>4.</b>	<b>RECOMMANDATIONS</b>
59	<b>4.1</b>	<b>Générales à l'échelle de l'arrondissement</b>
60	<b>4.2</b>	<b>Générales à l'échelle montréalaise</b>
61	<b>4.3</b>	<b>Spécifiques à l'arrondissement</b>
63		<b>BIBLIOGRAPHIE</b>



Le repérage du patrimoine urbain dont nous faisons état ici a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, qui a été adopté par le Conseil municipal le 23 novembre 2004.

Le chapitre 2 de la première partie du Plan d'urbanisme formule 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 contribuera à atteindre l'objectif de conservation énoncé dans le Plan. Il 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. En ce qui a trait aux sites archéologiques recensés, la liste a été mise à jour en mars 2004.

Préparés par la Division du patrimoine et de la toponymie, les « Cahiers d'arrondissement » présentent la méthodologie du travail de repérage, un bref historique de chacun des arrondissements, les résultats complets du repérage du patrimoine bâti et archéologique, la justification des choix des secteurs, des recommandations et une bibliographie. Ces cahiers, qui constituent un document d'appoint au Plan d'urbanisme, 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, ainsi que de les aider à mieux comprendre le territoire et à développer des outils de gestion et de contrôle appropriés pour assurer la conservation de leur patrimoine urbain.

C'est la première fois que l'on entreprend un tel travail pour les 27 arrondissements de l'île, travail qui suppose non seulement l'examen de nouvelles thématiques et l'établissement de collaborations avec les arrondissements de Montréal, mais aussi une harmonisation des visions et des représentations que les 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 puisse avoir une valeur patrimoniale. Ce repérage connexe au Plan d'urbanisme constitue donc une chance unique de faire converger des visions différentes et d'envisager le patrimoine de l'ensemble des arrondissements de Montréal dans une perspective commune.





## I.1 Introduction

---

Le patrimoine urbain montréalais ne se limite pas à une addition de bâtiments individuels de grand intérêt. Il porte aussi l’empreinte 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 à l’identité d’un lieu, et inversement, certaines qualités qui lui sont extérieures rehaussent son attrait. Par exemple, une église et une école donnant sur 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.); et des rues peuvent offrir des vues exceptionnelles sur un élément naturel ou construit. La nature multidimensionnelle du patrimoine urbain fait qu’on ne peut considérer 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.

La structure méthodologique comprend trois volets. Le premier traite de l’approche et des critères employés pour le cadre bâti d’intérêt patrimonial, le second explique ce que nous entendons par la notion de tracés fondateurs d’intérêt patrimonial, et le troisième expose les critères utilisés pour le patrimoine archéologique.

## I.2 Le cadre bâti d’intérêt patrimonial

---

### I.2.1 Approche, étapes et résultats

L’approche choisie pour la sélection des bâtiments et secteurs s’appuie sur le concept de paysage urbain développé par Kevin Lynch, selon lequel le territoire se découvre à partir de l’intérieur et non à vol d’oiseau (en plan), et 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. L’une marque notre préférence pour la considération des bâtiments exceptionnels ou intéressants dans leur contexte plutôt qu’en tant qu’objets isolés. L’autre est que les limites des secteurs sélectionnés sont déterminées par le champ visuel. Ces limites ne sont donc pas arbitrairement placées au centre des rues mais bien au fond des lots afin d’englober toutes les composantes du champ visuel.

Même si elles sont réalisées 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 propres qui méritent d’être reconnues. Nous avons pris le parti de choisir l’arrondissement comme échelle d’observation du territoire afin de dégager ces spécificités locales. De la sorte, les arrondissements qui ont connu un développement plus récent sont également considérés et les particularités de leur patrimoine sont reconnues.

Si ce repérage fondé sur l'expérience spatiale prend largement appui sur un travail d'observation sur le terrain, il n'aurait pu être achevé sans l'étude de sources documentaires. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un processus linéaire, voici les principales étapes suivies par la Division du patrimoine et de la toponymie :

- 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 pour 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'un expert en patrimoine industriel.
- 6) Élaboration d'un historique et d'une bibliographie pour chacun des arrondissements.
- 7) Analyse de la documentation et détermination 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) Vérification de la cohérence du traitement des secteurs d'intérêt qui chevauchent plusieurs 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 repérage du patrimoine urbain se présentent sous 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'inscrire tous les bâtiments intéressants, étant donné leur trop grand nombre. Nous nous sommes donc limités à nommer individuellement les bâtiments qualifiés d'intéressants qui se trouvaient à l'extérieur de secteurs d'intérêt. Ces deux outils doivent donc être interprétés en complémentarité.

Le système d'identification des secteurs utilisé dans le document correspond à celui des cartes. Le premier chiffre correspond au numéro d'arrondissement. Il est suivi de la lettre E pour les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle, de la lettre I pour les secteurs de valeur patrimoniale intéressante, de la lettre N pour les secteurs industriels d'intérêt ou par la lettre U pour les secteurs urbains d'intérêt. Le deuxième chiffre correspond au numéro du secteur.

L'échéancier de réalisation du Plan d'urbanisme, les ressources disponibles ainsi que l'état actuel des connaissances sur les différents bâtiments et lieux d'intérêt ont été déterminants quant à la méthodologie adoptée. Ces contraintes inévitables ont constitué un défi de taille pour la production de ce document qui est, malgré tout, une base solide à partir de laquelle on pourra amorcer une réflexion plus poussée sur la protection du patrimoine montréalais.

### I.2.2 Critères de sélection

#### LES SECTEURS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Les secteurs d'intérêt patrimonial ont été sélectionnés sur la base des critères suivants<sup>1</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 matière de conservation.

Tous les secteurs identifiés ont ensuite été qualifiés comme suit<sup>2</sup> :

- **Exceptionnels** : secteurs ayant conservé leurs qualités au chapitre 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 comprenant plusieurs bâtiments et certaines caractéristiques environnementales qui présentent un intérêt patrimonial. Ce sont toutefois des ensembles dont la trame urbaine peut avoir été partiellement modifiée, qui ont pu connaître un certain nombre de perturbations et qui renferment parfois des constructions peu intégrées à l'ensemble. Certaines zones dont l'état est moins satisfaisant sur le plan architectural ou environnemental 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 propres à l'arrondissement, ce qui fait ressortir sa spécificité dans l'ensemble montréalais. Lorsqu'un secteur se révèle avoir une importance à l'échelle montréalaise, on pourra recommander sa protection en procédant à la constitution d'un site du patrimoine en vertu de la *Loi sur les biens culturels du Québec*<sup>3</sup>.

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.

## LES IMMEUBLES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Les immeubles d'intérêt patrimonial ont été sélectionnés sur la base des critères suivants<sup>4</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 matière de 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 relativement<sup>5</sup> :

- aux conditions sociales, économiques et politiques changeantes ;
- aux progrès technologiques rapides ;
- aux 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 architec-

turale ainsi qu'à son lien particulier avec la trame urbaine. Les critères utilisés sont les suivants<sup>6</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 procédé 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>7</sup> :

- **Exceptionnel :** un bâtiment ancien par rapport aux autres bâtiments de l'arrondissement construits aux mêmes fins et(ou) qui affiche des caractéristiques inhabituelles ou remarquables quant à son architecture (par rapport à des bâtiments comparables) et qui n'a pas subi de modifications extérieures importantes. De plus, il sert souvent de point de repère ou est reconnu comme un témoin historique important.
- **Intéressant :** un bâtiment qui n'est pas nécessairement plus ancien que ceux construits aux mêmes fins dans l'arrondissement, qui affiche certaines caractéristiques inhabituelles ou remarquables par rapport à des bâtiments comparables mais dans une moindre mesure que dans la catégorie précédente, et qui peut avoir subi quelques modifications.

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*, document 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.

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 propres à l'arrondissement, ce qui fait ressortir sa spécificité dans l'ensemble montréalais. Lorsqu'un bâtiment se révèle avoir une importance à l'échelle montréalaise, on pourra recommander sa protection par la citation en vertu de la *Loi sur les biens culturels du Québec*<sup>8</sup>.

## 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 anciennes banlieues, en créant une catégorie appelée Ensembles urbains 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. Leur repérage est exploratoire et vise à les intégrer au Plan en les 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 des caractéristiques architecturales.

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

De plus, les ensembles industriels d'intérêt offrent des possibilités de mise en valeur nombreuses et variées. Il peut s'agir autant de restauration que d'interprétation du lieu. Cette diversité d'interventions possibles commande une excellente connaissance des lieux et activités de production, laquelle est malheureusement trop souvent embryonnaire actuellement. L'amélioration de cette connaissance est pourtant nécessaire pour permettre des interventions éclairées et même innovatrices qui inscriront pleinement ce patrimoine dans la vie urbaine contemporaine.

Le critère qui préside à la sélection d'un ensemble industriel 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 à plusieurs compagnies.

8 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.

### I.3 Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial

---

Sur l'île de Montréal, l'organisation du territoire remonte dans certains cas au XVII<sup>e</sup> siècle. De cette organisation naissent les voies de circulation qui sont souvent les marques 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 – chacune, dénommée par les sulpiciens, désigne un ensemble de terres pouvant compter quelques dizaines de concessions et représentant une unité de territoire. Les terres individuelles sont des bandes parallèles étroites et longues. Pour chaque côte est prévu l'emplacement d'un chemin. Cela donne une idée du mode d'occupation du sol du système seigneurial mis en place sous le Régime français. Le système des côtes constitue la structure de base du peuplement de l'île sur laquelle s'appuiera tout développement postérieur.

En raison 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, ce 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, montre 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 était encore très fortement rurale.

Plusieurs de ces chemins se 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.

### I.4 Le patrimoine archéologique

---

#### I.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».<sup>9</sup>

<sup>9</sup> 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 tous types, 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 a trait au patrimoine archéologique en tant qu'objet de connaissance. L'archéologie constitue une discipline dont une des missions est l'étude des sociétés passées par l'intermédiaire 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 est 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 est 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 premières découvertes archéologiques effectuées dans la vallée du Saint-Laurent.

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 des premières chroniques du XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours. Elles sont cependant souvent muettes sur les différents aspects des modes de vie de certaines époques et de certains groupes et individus, de même que sur l'emplacement exact et l'organisation spatiale de plusieurs lieux d'exploitation et d'habitation, comme les avant-postes de Ville-Marie. Elles se taisent parfois volontairement et, en

d'autres occasions, 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 en outre 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 séquence d'occupation s'étirant sur plusieurs millénaires et associée à la présence de groupes aux 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 connaissances 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 touchant sa grande ancienneté ou le caractère plus ou moins monumental des vestiges qu'il recèle.

En milieu urbain ou aménagé de longue date, la démarche suivie consiste, au moyen 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 pu habiter un territoire, et de comprendre dans quelle mesure les occupations successives ont structuré le milieu d'origine et affecté les vestiges d'occupations antérieures. 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 par des forages, sondages et tranchées exploratoires.

Selon la nature des découvertes découlant de l'inventaire archéologique, plusieurs avenues sont envisageables selon la valeur scientifique, didactique et symbolique du site et du contexte. Dans le cas d'un site archéologique de grand intérêt, il pourra être nécessaire d'assurer en priorité sa conservation *in situ*. Une réserve archéologique est souvent garante de la mise en valeur de ce patrimoine. La plupart des interventions archéologiques à Montréal surviennent dans le cadre de projets d'aménagement du territoire. Les mesures de protection du patrimoine archéologique peuvent alors entraîner 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 une récupération maximale d'informations.



La majorité des sites archéologiques de l'île de Montréal se trouvent dans des espaces divers – sous-sol de bâtiment, terrain vacant, boulevard, rue, ruelle, square, 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. C'est pourquoi la reconnaissance du patrimoine archéologique dans le Plan d'urbanisme de Montréal permettra de prévenir l'interférence négative des 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, la Ville de Montréal a réalisé une étude des sites archéologiques recensés en date de l'année 2003 et des secteurs d'intérêt archéologique. Cette étude s'étend à la partie montréalaise de l'archipel de Montréal, qui comprend l'île de Montréal mais aussi l'île des Sœurs, l'île aux Hérons, l'île aux Chèvres, l'île Dorval et d'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.

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

#### **LES SITES ARCHÉOLOGIQUES RECENSÉS**

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

La Ville de Montréal a donc enrichi le Répertoire informatisé des sites archéologiques des données à l'échelle de l'île de Montréal. Les 191 sites archéologiques recensés en date de 2004 ont été caractérisés individuellement. Les critères utilisés pour cette évaluation sont :

- l'état de conservation physique du site et de son environnement immédiat, en 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 ont été cartographiés, y compris les sites archéologiques altérés car ils sont révélateurs du potentiel archéologique d'un milieu donné.

## LES BIENS CULTURELS À STATUT

La notion de bien culturel intègre, d'une part, les sites archéologiques 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 de déterminer leur intérêt archéologique et, en conséquence, la nécessité d'une protection du patrimoine archéologique sur ces propriétés. Seuls les grands ensembles à statut sont cartographiés, les autres biens culturels étant présentés par arrondissement.

## LES SECTEURS D'INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUE ET LES SECTEURS D'INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUE À FORT POTENTIEL

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

Des études plus poussées doivent y être réalisées afin d'évaluer précisément la qualité de préservation du milieu physique. La probabilité de découverte de témoins archéologiques demeure à ce jour difficile à estimer si l'on considère l'environnement et son degré de perturbation moderne. Il est donc nécessaire que les citoyens collaborent en communiquant toute découverte de vestiges dans les secteurs d'intérêt archéologique.

Le secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel est un territoire dont l'évaluation du contexte biophysique ainsi que des caractéristiques géomorphologiques, archéologiques et historiques démontre une forte possibilité qu'il recèle 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 de 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 éventuels sont nécessaires.

Pour chacun des 27 arrondissements de l'île de Montréal, l'identification des secteurs qui présentent un intérêt archéologique constitue une étape préalable à la protection des éventuels témoins archéologiques. Cet exercice, qui est d'ailleurs une première sur le territoire montréalais, est basé sur l'examen et l'évaluation de multiples sources documentant 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 de populations d'un territoire, depuis plusieurs millénaires; ce cadre a été documenté à partir d'études géologiques et géomorphologiques ainsi que par l'examen de cartes topographiques et de 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 éléments ;
- 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 de 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, de même qu'à partir d'études sur les parcs-nature de l'île de Montréal, les propriétés institutionnelles, les biens

- culturels à statut et les lieux historiques nationaux, comme le canal de Lachine ;
- du contexte archéologique documenté à partir de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec ainsi que dans les publications, les rapports inédits et les relevés de découvertes. Des copies de ces études sont maintenant disponibles au Centre de documentation de la Direction du développement urbain de la Ville de Montréal ; le répertoire de ces ouvrages peut être consulté sur le site Web de la Ville de Montréal – Patrimoine archéologique.

L'analyse des caractéristiques des sites archéologiques connus permet de dégager 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, tel un moulin à farine ou à scie mu par l'eau, une tannerie artisanale ou, plus tardivement, un complexe industriel, supposent 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 observer, plus avant, le degré de conservation d'éventuels vestiges. Certaines modifications modernes majeures, comme l'ajout de remblais en rive, ont été réévaluées par suite de 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 recensé intègre, site archéologique recensé altéré, secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel, secteur d'intérêt archéologique, grand ensemble à statut.

## I.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 concertées en matière de patrimoine, en positionnant mieux le patrimoine dans la dynamique du développement urbain.



# 2.

## HISTORIQUE

### Lachine

Depuis toujours, les rapides de Lachine, d'abord nommés le sault Saint-Louis, forment un obstacle infranchissable à toute navigation. Le territoire de Lachine occupe une position géographique stratégique puisqu'il est situé juste en amont des rapides – c'est une halte obligée pour tout trafic entre Montréal et l'arrière-pays.

C'est en 1667 que Robert Cavelier de LaSalle devient propriétaire d'un arrière-fief à cet endroit. Deux ans plus tard, il le vend pour payer les frais d'une expédition qui lui permettrait de découvrir la route des Indes et de la Chine. Très rapidement de retour, son expédition ayant échoué, il devient la risée des colons qui nommeront désormais ce lieu *la Chine*. À cette même époque, le territoire est occupé par des colons qui s'installent sur les terres de la côte de Lachine faisant front sur le lac Saint-Louis. Les registres de la paroisse Les Saints-Anges-de-Lachine s'ouvrent en 1676. Le territoire est alors immense, s'étendant de la côte des Argoulets (Verdun) jusqu'à la pointe Claire. La première église de pierre de la paroisse s'élevait sur l'actuel territoire de LaSalle.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, outre la colonisation et l'agriculture, Lachine est connue pour son activité dans le commerce des fourrures, lui-même relié à un immense réseau international. Les forts et les comptoirs de traite, dont celui des LeBer-LeMoynes, sont très tôt des points de contact entre les mondes européen et amérindien. Mais cette zone frontière est risquée pour les colons comme pour les marchands, qui seront attaqués par les Iroquois en août 1689. Cet événement, que l'on a appelé « le massacre de Lachine », va causer un ralentissement dans l'établissement de colons de même que dans le commerce des fourrures, et ce jusqu'à la Grande paix de 1701. Ce commerce ne reprendra véritablement vie à Lachine qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1803, un entrepôt de fourrures et de marchandises de traite est construit sur les rives du lac Saint-Louis. En 1833, ce bâtiment devient la propriété de la Compagnie de la Baie d'Hudson et George Simpson, qui en est le gouverneur, établit sa

somptueuse résidence juste en face. À son décès, elle est acquise par les Sœurs de Sainte-Anne.

Après 1701, la majorité de la population, qui vit sur les terres concédées par les sulpiciens, demeure essentiellement agricole; le nombre d'habitants reste à peu près stable pendant tout le XVIII<sup>e</sup> siècle. Toutefois, une industrie vient changer le caractère rural de l'endroit. En 1811, peu avant la mise en chantier du canal de Lachine, la brasserie Dawes s'implante sur les rives du lac Saint-Louis et devient la troisième en importance sur l'île de Montréal. Travailleurs et commerces s'installent autour de cette entreprise, formant ainsi une petite agglomération. À l'époque, c'est là que plus de la moitié de la population ouvrière de Lachine se concentre. De plus, la production agricole environnante se transforme. Elle s'oriente en fonction des besoins en orge et en houblon de la brasserie Dawes, qui va finalement acheter les terres et les cultiver pour sa propre production. Dès lors, cette zone industrielle en émergence différencie Lachine des autres municipalités rurales situées sur les rives du lac Saint-Louis.

Par la suite, le développement de Lachine sera lié à un changement majeur sur son territoire: le creusement et l'ouverture du canal de Lachine. Ce projet est imaginé dès le XVII<sup>e</sup> siècle sous l'impulsion de Dollier de Casson. Les sulpiciens, seigneurs de l'île de Montréal depuis 1663, tentent de creuser un canal afin de contourner les infranchissables rapides qui sont un frein à la navigation. Toutefois, ce ne sera qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle que le canal sera creusé, quand le gouvernement canadien y investira d'importantes sommes d'argent. Le canal subira plusieurs transformations et élargissements au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. En 1847, l'arrivée du premier chemin de fer de l'île reliant Montréal au quai de Lachine viendra grandement améliorer les échanges commerciaux.

L'ouverture du canal de Lachine perturbe le secteur situé à son embouchure. Là se développe un nouveau pôle urbain et économique : aubergistes et hôteliers, artisans et petits commerçants profitent de l'activité maritime intense du canal. Une population anglo-protestante suffisante permet l'érection de deux églises de dénominations différentes dans les années 1830. Plus tard, le territoire s'organise sous forme de municipalités : en 1845 est créée la municipalité de la paroisse et, en 1848, celle du village. De plus, signe que la population catholique s'est déplacée vers l'ouest, l'église des Saints-Anges de Lachine est construite (1861-1865) à son emplacement actuel, à proximité des deux églises protestantes, composant ainsi un noyau institutionnel augmenté, entre autres, par le couvent des Sœurs de Sainte-Anne. L'ancienne église catholique des Saints-Anges desservait la population depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle sur le site de l'ancien fort Rémy, dans l'actuel arrondissement de LaSalle.

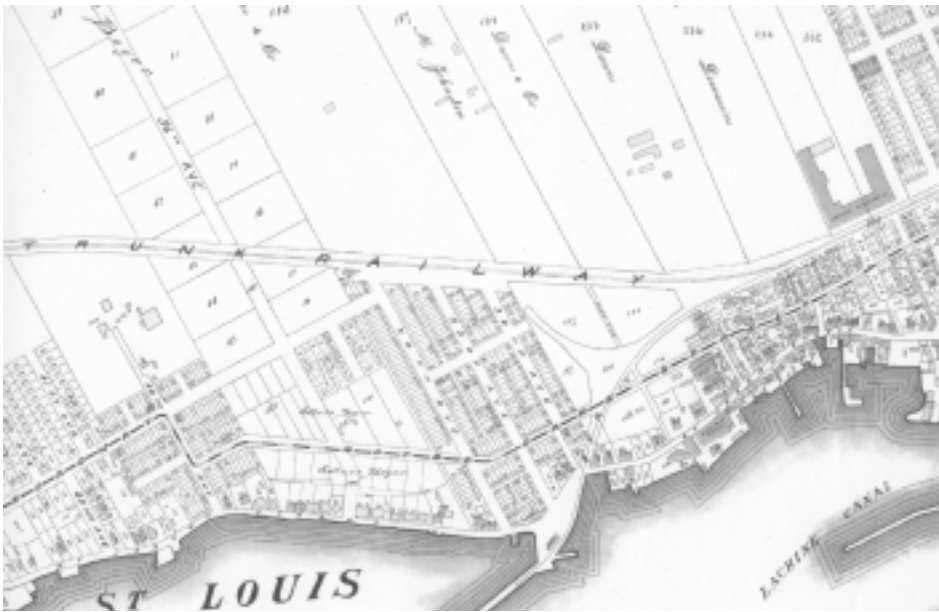
En 1872, Lachine change de statut et devient une ville offrant des services d'aqueduc, d'égout et d'éclairage de rues. Son développement urbain est nettement en avance sur celui des municipalités voisines situées sur les rives du lac Saint-Louis. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, des entreprises importantes s'installent à proximité du canal sur le territoire de Lachine. C'est le cas notamment de la Dominion Bridge, un producteur d'armatures d'acier qui s'établit près des écluses en 1883. Ce complexe sidérurgique jouera un rôle très important dans la construction de structures de ponts et d'édifices, autant à Montréal qu'ailleurs au Québec et au Canada. L'un de ses premiers contrats sera la construction du pont ferroviaire du Canadien Pacifique, situé à proximité. D'autres entreprises suivront. La poussée industrielle grandissante du canal de Lachine permet d'accélérer le développement de la ville, où les ouvriers arrivent en nombre pour travailler dans les industries avoisinantes. Ils s'installent dans le secteur est de Lachine, avec pour conséquence la densification des quartiers et leur débordement au-delà de la voie ferrée. Outre les ouvriers, les entreprises emploient des

gens de métiers spécialisés ainsi que des professionnels qui éliront domicile surtout dans le secteur ouest de Lachine.

En 1912, Lachine perd le secteur est de son territoire, qui va former une nouvelle municipalité nommée LaSalle. Lachine gagne cette même année le territoire de Summerlea, à l'extrême ouest de la ville. Là se trouvent des maisons de villégiature, des chalets et de grandes résidences bourgeoises situées non loin d'un terrain de golf. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la dynamique administration municipale met en place une politique pour attirer les industries sur le territoire; celles-ci favorisent l'augmentation rapide de la population de Lachine, qui se stabilisera après la crise économique de 1930. Comme d'autres villes, Lachine réagit au boom de l'après-guerre en transformant certains secteurs non urbanisés en quartiers dortoirs. Sa population augmente jusque dans les années 1970, moment où elle compte plus de 50 000 résidents d'origines diverses. C'est à cette époque que le canal de Lachine, qui a connu une activité intense pendant plus de cent ans, est fermé à la navigation de transit. Depuis, la population décline, particulièrement en raison de la désindustrialisation. Aujourd'hui, le canal est réouvert pour la navigation de plaisance.

### **Ville Saint-Pierre**

En 1894, la municipalité du village de Saint-Pierre-aux-Liens est créée. En 1908, avec une population de 500 habitants, elle change de statut et devient Ville Saint-Pierre. Cette municipalité est enclavée entre Montréal-Ouest, Lachine et le canal de Lachine. De plus, elle est traversée par de nombreuses voies ferrées. Les exemptions de taxes qu'elle offre, les bas prix des terrains, la proximité des marchés et des moyens de transport sont des incitatifs pour l'industrie. Deux grandes entreprises – la Canadian Car and Foundry Co. Ltd. (1905) et la Consumers Glass (1917) – s'installent à Ville Saint-Pierre et s'avéreront des employeurs importants. En 2000, le territoire de Saint-Pierre est annexé à Lachine, et la municipalité nouvellement fusionnée deviendra un arrondissement de la Ville de Montréal en 2002.



PINSONEAULT, A.-R. *Atlas of the Island of Montreal and Ile Bizard*, 1907, BNQ-M

Cote: G 1144 M65G475 P5 1907 CAR

Cette carte de 1907 illustre les trois pôles du développement urbain de Lachine à ce moment-là.

---



Source : <http://www.bnquebec.ca/massic/accueil.htm>

Ces quais illustrent bien l'activité portuaire des rives de Lachine en 1898

---



*Rue Principale et Canal – Lachine – Main Street and Canal*, sans date, <http://www.bnquebec.ca>, Collection Cartes postales, CP 5259

Les chaloupes rappellent que le vieux canal sert depuis longtemps à des activités récréatives.

---





# 3.

## ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN

### 3.1 Mise en situation

La position stratégique de Lachine à l'embouchure du canal de Lachine, ce point d'entrée et de sortie du fleuve, favorise dès ses débuts l'implantation des fonctions commerciale et industrielle, lesquelles constitueront les moteurs du développement économique et physique du territoire. Les infrastructures industrielles découpent le territoire et motivent l'aménagement d'un cadre bâti riche d'une grande variété de typologies représentatives de divers secteurs d'activité et des profils socio-économiques de la population qui s'y installe.

L'essor spectaculaire de l'industrie à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et son immense emprise sur le territoire de l'île de Montréal accélèrent le développement de la trame urbaine. Compagnies et promoteurs construisent une multiplicité de types d'habitation et déclinent souvent leurs variantes en alignement continu, en série, jumelées ou individuelles afin de loger les ouvriers et les journaliers des usines ou le personnel œuvrant aux travaux de construction et d'exploitation du canal. Commerçants, fonctionnaires, professionnels et notables occupent aussi des habitations individuelles ou mixtes. Par ailleurs, la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle s'ouvre sur une vague de développement massive des portions nord et ouest du territoire en plus de s'infiltrer dans le tissu urbain plus ancien. Ces nouveaux développements génèrent des formes architecturales et urbaines qui témoignent de l'émergence de la classe moyenne. L'accès du grand nombre à la propriété individuelle et à une qualité de vie adaptée aux exigences de la famille est en outre facilitée par l'utilisation de l'automobile.

Règle générale, la portion est du territoire est dense et comprend une mixité d'usages et peu d'espaces verts. On y trouve surtout du logement ouvrier développé en lien avec le pôle industriel où loge la Dominion Bridge, et des infrastructures commerciales et institutionnelles. La partie ouest, quant à elle, est strictement résidentielle. Desservie par quelques immeubles à fonction éducative et religieuse, elle est moins dense, beaucoup plus verdoyante et habitée par une population économiquement plus à l'aise qui en fait très tôt un lieu de villégiature. Cette portion du territoire se développe plus densément avec, d'une part, l'essor de l'industrialisation des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, et d'autre part, l'urbanisation massive des années 1950 à 1970.

Outre son patrimoine industriel considérable et quelques édifices commerciaux et ensembles institutionnels remarquables surtout concentrés le long du boulevard Saint-Joseph, c'est un patrimoine très majoritairement résidentiel, relativement sobre et extrêmement varié que possède Lachine. La plupart des secteurs d'intérêt patrimonial repérés présentent un large éventail de typologies architecturales qui concourent, avec les attributs naturels du canal et des berges du lac Saint-Louis, à une grande variété de paysages urbains. Il faut particulièrement souligner la richesse du patrimoine religieux et scolaire de l'arrondissement, lequel comprend de beaux exemples d'architecture moderne. Quant au patrimoine industriel, il est de première importance et joue un rôle de premier plan. Mentionnons finalement que le secteur sud-ouest de l'arrondissement, issu de l'urbanisation massive du territoire durant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, présente aussi un intérêt particulier. Cadre de vie d'une forte proportion de la population de l'île de Montréal, ces espaces suburbains d'intérêt sont des formes émergentes de patrimoine qui méritent plus d'attention.



## 3.2 Résultat de l'analyse

### 3.2.1 Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial

Le boulevard Saint-Joseph, anciennement appelé chemin du Coteau Saint-Pierre puis Upper Lachine Road, semble dater de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Il rejoint, dans l'arrondissement du Sud-Ouest, la rue Saint-Jacques et la rue Notre-Dame. Son intérêt patrimonial est décrit plus loin.

Le chemin de LaSalle, autrefois appelé chemin de la côte de Lachine puis Lower Lachine Road, est un ancien chemin de portage qui semble lui aussi dater de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Il rejoint la rue Wellington dans les anciens quartiers de Pointe-Saint-Charles et de Griffintown dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

### 3.2.2 Le cadre bâti d'intérêt patrimonial

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

##### 19.E.1 CANAL DE LACHINE

La valeur patrimoniale du canal de Lachine est reconnue à l'échelle du Canada, comme en fait foi son statut de lieu historique national. Construit en 1825 pour contourner les rapides de Lachine, il sera modifié à deux reprises par la suite. Au XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle, le canal permet à Montréal de prendre la première place sur le plan économique en s'imposant comme véritable porte d'entrée du continent nord-américain pour les marchandises. De nombreuses industries s'installent le long de ses rives car il constitue non seulement une infrastructure de transport mais aussi une source d'énergie hydraulique. Avec près de 250 entreprises qui employaient jusqu'à 25 000 personnes, le canal a véritablement généré le développement des quartiers ouvriers avoisinants, tant à Lachine

que dans les arrondissements de LaSalle, du Sud-Ouest et de Ville-Marie, qu'il traverse également. Les caractéristiques de ce secteur sont plus amplement décrites au point 19.N.1.

##### 19.E.2 BOULEVARD SAINT-JOSEPH

Les deux côtés du boulevard Saint-Joseph constituent une unité de paysage exceptionnelle dans laquelle le bâti, la sinuosité de l'ancien chemin et les attributs naturels du site sont indissociables. Sa conservation et sa mise en valeur exigent une réflexion globale qui intègre ces aspects.

Le parcours du tracé fondateur qu'est le boulevard Saint-Joseph permet d'identifier les temps forts du développement du territoire de Lachine. Il regroupe une variété d'immeubles représentatifs d'un grand nombre de courants architecturaux en vogue du XVII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle et qui témoignent d'une mixité d'usages. Les fonctions industrielle, résidentielle, commerciale et institutionnelle y sont représentées. C'est aux abords du boulevard Saint-Joseph que l'on trouve la plus grande concentration d'immeubles d'intérêt patrimonial de l'arrondissement.

L'implantation des bâtiments est intimement liée à la topographie de la mince bande riveraine. La sinuosité du boulevard Saint-Joseph permet des vues en enfilade sur le cadre bâti et les aménagements du canal, avec ses ponts et ses jetées qui permettent des avancées sur le plan d'eau. De même, les parcs en rive offrent des vues exceptionnelles sur le lac Saint-Louis, sur le pont Mercier et sur l'ancien village. Tout cela en fait une voie panoramique à vocation culturelle et récréative de premier ordre.

Même si le cadre bâti du boulevard Saint-Joseph est par endroits passablement hétérogène (plusieurs bâtiments grandement modifiés, insertions contemporaines parfois mal intégrées à leur contexte, etc.), il n'en demeure pas moins qu'il est rare de retrouver, sur



19.E.2 L'église Resurrection of Our Lord à l'angle de la 34<sup>e</sup> Avenue

---

l'île de Montréal, un cadre bâti et naturel de cette qualité entièrement ouvert sur le plan d'eau qui le borde et accessible au public sur un tracé fondateur traversant, comme autrefois, la totalité du territoire. Cela confirme l'intérêt métropolitain et même national de ce secteur, qui est en partie intégré au « Lieu historique national du canal de Lachine ».

Le tracé fondateur qu'est le boulevard Saint-Joseph rejoint les hauteurs de Montréal-Ouest. Il traverse l'ancienne municipalité de Ville Saint-Pierre, autrefois appelée Saint-Pierre-aux-Liens; suit le coteau pour s'enfiler dans le pôle industriel bordé par les installations de la Dominion Bridge; longe le canal et le « Vieux-Lachine » à partir de la 6<sup>e</sup> Avenue jusqu'au noyau institutionnel et public compris entre la 12<sup>e</sup> et la 15<sup>e</sup> Avenue; entre dans le secteur ancien de la brasserie Dawes, situé entre la 20<sup>e</sup> et la 34<sup>e</sup> Avenue (ces artères furent respectivement les points de jonction du premier et du second tracé de la voie ferrée rejoignant la première et la seconde entrée du canal); se déploie le long de la rive du lac Saint-Louis jusqu'à la 46<sup>e</sup> Avenue, qui correspond à la limite de l'ancienne municipalité de Summerlea, constituée en 1895 et annexée à Lachine en 1912; et se poursuit finalement jusqu'à Dorval. Les valeurs patrimoniales du boulevard Saint-Joseph sont plus amplement analysées dans la description des secteurs qu'il relie.



19.E.2 L'ancien entrepôt de la Baie d'Hudson au 1251-55, boulevard Saint-Joseph

---



19.E.2 Immeuble du complexe de la brasserie Dawes au 2875, boulevard Saint-Joseph

---



19.E.2 La maison Quesnel au 5010, boulevard Saint-Joseph

---



19.E.2 L'ancienne auberge Heney au 897, boulevard Saint-Joseph

---



19.E.2 Le boulevard Saint-Joseph, vue sur le lac

---



19.E.2 La maison Picard au 5430, boulevard Saint-Joseph

---

### 19.E.3 NOYAU INSTITUTIONNEL ET PUBLIC

Il contraste avec le village de Lachine par sa monumentalité et parce qu'il constitue la seule enclave de verdure de ce secteur. La concentration d'édifices culturels et institutionnels et les aménagements paysagers de l'îlot en font un secteur d'intérêt patrimonial, tant pour son ancienneté que pour son architecture exceptionnelle. On y remarque le couvent des Sœurs de Sainte-Anne, dont la construction a débuté en 1862 (certains agrandissements, entre autres le sanctuaire, ont été conçus par les architectes Maurice Perreault et Albert Mesnard dans les années 1888-1890), l'église des Saints-Anges-Gardiens (conçue par les architectes Alphonse Venne et Dalbé Viau en 1919), l'église Saint-Andrew (conçue par l'architecte John Wells en 1832) et son presbytère, ainsi que la St. Stephen's Anglican Church, érigée en 1831. Ce secteur est l'un des rares lieux, à Montréal, où se côtoient plusieurs traditions religieuses.



19.E.3 Le couvent des Sœurs de Sainte-Anne au 1250, boulevard Saint-Joseph. Crédits photographiques : Communauté urbaine de Montréal

---



19.E.3 La St. Stephen's Anglican Church au 25, 12<sup>e</sup> Avenue

---



19.E.4 La maison LeBer-LeMoyne au 100, chemin de LaSalle

---



19.E.5 La maison mère des Sœurs de Sainte-Anne au 1950, rue Provost

---

#### 19.E.4 LEBER-LEMOYNE

Ce secteur est délimité par le lac Saint-Louis, le canal et une partie du chemin du canal. Il comprend la maison LeBer-LeMoyne érigée en 1669, ainsi que sa dépendance et un édifice récent transformé en musée et titulaire d'un riche patrimoine artistique contemporain de plein air.

La maison LeBer-LeMoyne, dont l'importance patrimoniale est exceptionnelle, a été reconnue par un classement en vertu de la *Loi sur les biens culturels* en 2001. Elle date du Régime français et est l'une des plus anciennes au Canada. Avec son site, elle rappelle la vocation agricole et commerciale des débuts de Lachine.

Ce secteur est bordé par la jetée du premier canal de Lachine, laquelle offre des perspectives visuelles sur le plan d'eau, sur les éléments naturels et sur le paysage urbain du boulevard Saint-Joseph.

#### 19.E.5 SAINTE-ANNE

Cet ensemble conventuel, avec ses jardins et son cimetière, est impressionnant par sa monumentalité, son emprise spatiale sur le territoire et la qualité de son architecture. Fait remarquable, l'ensemble conserve sa vocation d'origine de maison mère des Sœurs de Sainte-Anne. Il comprend plusieurs bâtiments: le plus important est le corps central de l'édifice principal, qui domine une bonne partie de l'arrondissement et qui a été conçu en 1906 par l'architecte Louis Caron.

## B. Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante

### 19.1.1 VIEUX-LACHINE

La partie la plus ancienne du secteur se développe d'abord le long du boulevard Saint-Joseph pour gagner la rue Saint-Louis puis la rue Victoria lorsque la vocation industrielle de Lachine se voit consolidée par l'arrivée, entre autres, de la Dominion Bridge. L'architecture et le paysage urbain de la 6<sup>e</sup> à la 8<sup>e</sup> Avenue sont souvent dégradés, mais leur potentiel de mise en valeur est élevé.

Règle générale, ce secteur est passablement hétérogène; il présente de nombreux espaces de stationnement, des lots vacants et des interventions contemporaines plus ou moins respectueuses de leur environnement. L'ancienneté et la mixité des usages font l'intérêt de ce tissu urbain. Il recèle une variété de typologies et de types architecturaux datant de plusieurs époques ainsi que des paysages et des perspectives visuelles également variées.

La grille orthogonale du tissu urbain, avec ses îlots rectangulaires réguliers et sans ruelles, accueille un bâti qui s'installe selon des modes d'implantation variables, parfois directement sur la ligne de rue, parfois avec un recul pouvant accommoder des escaliers extérieurs ou une petite allée menant à la porte principale. On y retrouve un très large éventail d'usages et de typologies : maisons villageoises en bois et maisons mitoyennes ou en série avec mansarde ou fausse mansarde, toit plat ou toit à deux versants; petites maisons unifamiliales d'un étage en brique, plus larges que profondes et avec des couronnements; duplex et triplex détachés ou en alignement continu, le plus souvent en brique, avec parfois des portes cochères.

La rue Notre-Dame est l'artère commerciale principale et on y retrouve quelques édifices intéressants, tels que la Banque de Montréal et le cinéma Royal Alexandra.

Le cadre bâti est toutefois sérieusement victime des modifications typiques des artères commerciales : transformation des rez-de-chaussée, de la fenestration et des revêtements de surface, suppression des détails d'ornementation, élimination des couronnements, signalisation anarchique. La zone du marché (en bordure de la voie ferrée à la hauteur de la 18<sup>e</sup> Avenue et de la rue Piché), avec son bâtiment principal et ses abris, est aussi digne d'intérêt.

Dans ce secteur, le boulevard Saint-Joseph regroupe plusieurs bâtiments résidentiels multifamiliaux, des maisons villageoises et des anciens chalets. On y trouve aussi l'ancienne auberge H. Heney, qui rappelle que ce tracé fut autrefois un lieu d'arrêt pour les voyageurs. La vocation commerciale est entre autres manifestée par l'entrepôt de la Compagnie de la Baie d'Hudson. La vocation civique est pleinement représentée par le cœur institutionnel, avec ses édifices culturels, le couvent des religieuses, l'hôtel de ville, le poste d'incendie, l'école de village et les aménagements et autres infrastructures à l'entrée du canal.



19.1.1 Le marché public, entre les rues Piché et Notre-Dame



### 19.1.2 DAWES

Le noyau industriel du complexe Dawes, entre la 18<sup>e</sup> et la 34<sup>e</sup> Avenue, est l'un des plus anciens de Lachine. Il se situe entre les points de jonction des tracés successifs de l'ancienne voie ferrée – la Montreal and Lachine Railroad est construite en 1847 – avec la première et la seconde entrée du canal. Ces tracés sont toujours clairement identifiables par la forme triangulaire de l'îlot traversé par la 19<sup>e</sup> et la 20<sup>e</sup> Avenue. Le tissu urbain est discontinu et ponctué de terrains vacants. Il est percé uniquement par des voies de circulation nord-sud et comprend les établissements de la brasserie, les entrepôts, les maisons des employés ainsi que des édifices et des hangars commerciaux. Les rues y sont très étroites et les îlots sans ruelles, de forme et de superficie diverses, accueillent des bâtiments implantés avec des marges de recul variables qui côtoient des formes de lotissement plus régulières avec des implantations généralement proches de la ligne de rue.

L'hétérogénéité du secteur est passablement élevée, surtout le long de la rue Notre-Dame. On y trouve des grands lots vacants, de nombreux bâtiments anciens grandement modifiés et de nouveaux bâtiments ne rappelant en rien le caractère original des lieux, de même qu'une grande concentration de maisons villageoises détachées ou jumelées, des duplex et des triplex détachés, mitoyens ou en alignement, avec toit mansard, toit à deux versants ou toit plat. C'est surtout entre la 23<sup>e</sup> et la 27<sup>e</sup> Avenue qu'on sent le mieux le caractère de faubourg, à l'architecture modeste en bois et en brique. Cette impression est renforcée par la topographie particulière de la petite colline montante du boulevard Saint-Joseph à la rue Notre-Dame puis descendante jusqu'à la rue Victoria, laquelle offre une vue sur les infrastructures ferroviaires et sur la maison mère des Sœurs de Sainte-Anne.

Entre la 18<sup>e</sup> et la 34<sup>e</sup> Avenue, le boulevard Saint-Joseph regroupe de beaux exemples de maisons bourgeoises en brique au goût victorien, et les bâti-

ments de la Dawes: l'ancien entrepôt en pierre des champs avec son toit à quatre versants, les anciens fours, la *Ice House*, la *Fermenting* et le *Ale storage*. Il comprend aussi de grands édifices en brique, à deux ou trois étages, à toit mansard avec lucarnes ou à fausses mansardes. À l'angle de la 21<sup>e</sup> Avenue, la Merchant's Bank of Canada témoigne éloquemment de la vocation commerciale du secteur. Le boulevard Saint-Joseph, quant à lui, présente un bâti plus dense implanté sur ses deux rives. On y retrouve des insertions contemporaines qui altèrent le gabarit du cadre bâti du village, des « dents creuses » qui défigurent les alignements et des façades de bâtiments souvent grandement modifiées. La qualité et l'intégrité architecturales du secteur sont généralement plus faibles dans ce segment particulier du boulevard Saint-Joseph. Le potentiel d'amélioration de la qualité du bâti est toutefois élevé.

### 19.1.3 DE LA 32<sup>e</sup> À LA 43<sup>e</sup> AVENUE

Ce secteur comprend de grands îlots, larges et sans ruelles, qui s'accommodent de la géométrie particulière de la partie nord de la trame urbaine. L'implantation y est moins dense que dans la partie est du territoire; les bâtiments accusent une forte marge de recul; les trottoirs sont isolés des rues, très larges, par un écran végétal formé d'alignements de tilleuls ou de pommiers, ce qui confère à l'ensemble une grande homogénéité. On y retrouve une grande variété de styles d'architecture typiques de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, notamment de grandes maisons de villégiature d'inspiration Arts and Crafts et Shingle Style ainsi que des cottages et des maisons urbaines en brique détachées, de modèle unique ou construites en série. S'y insèrent aussi des bungalows et des maisons récentes de même que quelques édifices en hauteur, surtout en tête d'îlot et en bordure des voies de circulation principales.

Mentionnons à titre d'exemple, au sud de la rue Broadway : sur la 34<sup>e</sup> Avenue, une belle série de maisons jumelées d'inspiration Arts and Crafts revêtues de stuc; sur la 35<sup>e</sup> Avenue, un ensemble de cottages en brique; sur la 36<sup>e</sup> Avenue, un bel ensemble de duplex en brique en alignement continu; sur la 41<sup>e</sup> Avenue et sur la rue Broadway, une concentration importante d'anciennes maisons villageoises et de maisons bourgeoises de différents styles. On remarque aussi, sur la 44<sup>e</sup> Avenue, au sud de la rue Victoria, une concentration de maisons et de cottages d'intérêt patrimonial d'inspiration Shingle Style, Arts and Crafts, Tudor, etc. Leur implantation sur leurs grands terrains est variable. Certaines propriétés ont été modifiées mais ont conservé leurs caractéristiques architecturales dominantes. Plusieurs sont particulièrement bien conservées.

On retrouve un noyau ancien particulièrement intéressant sur la rue Broadway, entre la 37<sup>e</sup> et la 40<sup>e</sup> Avenue (présent sur le plan de Lachine dessiné par Pinsoneault en 1909). Les modes d'implantation – sur des lots très larges, très profonds et bien paysagés – rappellent la vocation de villégiature du lieu. Il s'agit d'habitations bourgeoises d'inspiration Arts and Crafts et Shingle Style de très grande qualité. Les 3830 et 3850, rue Broadway, sont particulièrement remarquables.

Entre la 32<sup>e</sup> et la 43<sup>e</sup> Avenue, le boulevard Saint-Joseph regroupe de beaux exemples de cottages anciens (les cottages Boyer), des maisons jumelées à un ou deux étages avec mansardes, lucarnes et grandes galeries en bois, et l'église Resurrection of Our Lord, magnifiquement implantée.



19.1.3 La 34<sup>e</sup> Avenue



19.1.3 Le 3850, rue Broadway



19.1.3 Le 3830, rue Broadway



19.1.3 La 34<sup>e</sup> Avenue

---



19.1.3 La Lachine High School, 36<sup>e</sup> Avenue

---

#### 19.1.4 SUMMERLEA – 44<sup>e</sup> AVENUE

La 44<sup>e</sup> Avenue comporte plusieurs maisons unifamiliales détachées d'intérêt patrimonial, aux styles divers et aux modes d'implantation variables sur leurs grands terrains. Le tissu urbain de ce petit secteur rappelle qu'il fut autrefois au cœur de la municipalité de Summerlea (créée en 1895 et annexée à Lachine en 1912). Ce lieu de villégiature s'est progressivement modifié sous l'effet des vagues d'urbanisation motivées par le développement économique de Lachine.

#### 19.1.5 SUMMERLEA – 51<sup>e</sup> AVENUE

On retrouve, sur la 51<sup>e</sup> Avenue, à travers un bâti relativement récent, des traces de la transformation progressive de Summerlea. Des maisons de villégiature, d'anciens chalets et des maisons urbaines anciennes et récentes s'intercalent dans un cadre bâti très hétérogène.

La bande riveraine du boulevard Saint-Joseph, de l'ouest de la 44<sup>e</sup> Avenue jusqu'à la limite de l'arrondissement, comprend de belles résidences bourgeoises sur de grands lots et d'anciennes maisons du XVIII<sup>e</sup> siècle, telles que la maison Quesnel et la maison Picard. L'intérêt de ce secteur passablement hétérogène réside en partie dans la diversité et l'intérêt architectural des bâtiments et dans leur implantation les uns par rapport aux autres et vers le lac. La végétation mature contribue grandement à harmoniser l'ensemble.



19.1.6 Le 1706, rue Saint-Antoine

---



19.1.6 L'église Sainte-Françoise-Romaine au 1830, rue Saint-Antoine

---

### 19.1.6 SAINT-ANTOINE – REMEMBRANCE

Le secteur entre les rues Saint-Antoine et Remembrance, de la 16<sup>e</sup> à la 18<sup>e</sup> Avenue, est une « charnière » articulant une architecture résidentielle traditionnelle du XIX<sup>e</sup> siècle et des édifices institutionnels issus de la modernité. Le mode d'implantation urbain du secteur, avec ses ruelles en forme de « H », date du XIX<sup>e</sup> siècle. On y remarque particulièrement les belles maisons de brique à toit plat construites en série de la rue Saint-Antoine. Sur la 18<sup>e</sup> Avenue, les maisons en pierre à fausse mansarde, également construites en série, sont elles aussi particulièrement dignes d'intérêt. Ce secteur comprend en outre de belles maisons en brique jumelées d'inspiration victorienne et de belles séries d'habitations à la volumétrie plus ou moins complexe. Cette architecture domestique est accompagnée de grands bâtiments institutionnels tels que la remarquable église Sainte-Françoise-Romaine et son presbytère, le Centre hospitalier de Lachine avec son grand terrain paysagé et l'édifice scolaire appelé le pavillon Boileau. La végétation mature du secteur contribue grandement à harmoniser cet ensemble riche et diversifié.

### 19.1.7 MCLAUGHLIN

Ce secteur comprend une petite portion de territoire à la jonction du lac Saint-Louis et du canal de Lachine ainsi que le secteur résidentiel assez homogène du chemin de LaSalle et de la rue McLaughlin, qui jouxte le musée de Lachine. On y perçoit une atmosphère de village principalement due à la faible densité et à l'implantation régulière du bâti. Les cours arrière des maisons donnent directement sur le lac. La distance entre les bâtiments permet de belles percées visuelles. L'architecture, de petit gabarit, est modeste, mais on trouve aussi des maisons d'inspiration victorienne plus cossues. Notons la présence de l'ancien presbytère de l'église St. Stephen, aujourd'hui disparue, au 31-35, chemin de LaSalle. Le presbytère rappelle que de nombreux Irlandais ont participé à la construction du canal au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. L'édifice en pierre des champs, d'une composition raffinée, est bien conservé.



19.1.7 L'ancien presbytère du 31-35, chemin de Lasalle

---



19.1.7 La rue McLaughlin

---

### 19.1.8 VILLE SAINT-PIERRE

L'ancienne municipalité de Ville Saint-Pierre est marquée par l'omniprésence des voies ferrées qui sectionnent son territoire. Elle comprend principalement une partie basse – à proximité de l'ancien village de Lachine, du secteur industriel et de l'autoroute 20 – et une partie haute jouxtant Montréal-Ouest qui offre, à partir de la rue des Érables, des vues imprenables sur l'arrondissement.

Règle générale, la partie basse du secteur est très hétérogène. Elle est majoritairement constituée de maisons unifamiliales d'un ou deux étages à toit plat ou à fausse mansarde et de duplex ou triplex en brique avec des escaliers en façade. Les implantations et les marges de recul des bâtiments, généralement constantes, varient d'une zone à l'autre. Les parements de bois ont la plupart du temps été remplacés par des parements de vinyle. Les éléments de décor tels que les corniches, les couronnements et les garde-corps ont souvent disparu. On trouve aussi dans ce secteur des duplex et des triplex récents construits en série et des édifices de logements de plusieurs étages.

Le secteur comprend quelques maisons villageoises généralement très transformées, à l'exception des 17, 26, 38 et 40, avenue Stanley, qui ont conservé leur intégrité architecturale. Il comprend aussi des bâtiments publics d'intérêt architectural, notamment le presbytère de l'église Saint-Pierre-aux-Liens (aujourd'hui la Résidence d'Or), l'église Rockfield Pentecostal, la bibliothèque municipale et l'école Martin-Bélanger.

La partie haute du secteur est plus homogène, bien qu'elle regroupe des bâtiments de divers gabarits. On y retrouve des maisons à deux étages aux volumes simples avec des variations dans les toitures (toits pavillon, lucarnes ou fausses mansardes). Ces maisons sont principalement revêtues de brique et arborent des éléments de décor en bois. Elles sont implantées de manière régulière, avec peu de recul de la rue, sur des lots étroits. Leurs cours avant sont souvent aménagés. S'y trouvent aussi des maisons jumelées ou en série en plus ou moins bonne condition, quelques bungalows de l'après-guerre et des maisons spacieuses d'influence Arts and Crafts sur des rues présentant une végétation mature.



19.1.8 Le 26, avenue Stanley

## C. Les ensembles urbains d'intérêt

### 19.U.1 VÉTÉRANS

Ce secteur abrite un petit ensemble d'habitations destinées aux vétérans. Il est très homogène et particulièrement bien conservé, bien qu'une tendance à la densification des sites et à la modification de l'architecture originale semble s'amorcer.



19.1.8 La rue Mount-Vernon

---



19.U.1 La 13<sup>e</sup> Avenue

---



19.1.8 Le presbytère de l'ancienne église Saint-Pierre-aux-Liens au 55, avenue Ouellette

---

## 19.U.2 VICTORIA – SIR-GEORGE-SIMPSON

Ce vaste secteur est très homogène et regroupe une grande variété d'habitations unifamiliales détachées d'un ou deux étages construites en petites séries, implantées avec marges de recul sur les côtés et en retrait de la rue, et possédant un espace de stationnement en cour avant. Elles ont le plus souvent un plan carré ou rectangulaire, une volumétrie simple, un revêtement de brique avec éléments de décor en bois et des formes de toit variables (en pente, pavillon, ou combinaison pavillon fausse mansarde). Ces habitations sont issues de l'urbanisation massive des années 1950-1970. Le « catalogue » des typologies implantées sur ce territoire est particulièrement impressionnant. On y trouve des maisons boom-town, des bungalows et une variété de maisons construites par des entrepreneurs, dont le plus connu localement a laissé au type architectural dominant son appellation familière de maison « Gameroff ». La qualité des aménagements des domaines public et privé est remarquable.

Pratiquement tous les bâtiments de ce secteur – par ailleurs strictement résidentiel – ont été modifiés et personnalisés. Notons toutefois l'intérêt particulier que présente la 51<sup>e</sup> Avenue, qui se termine, à l'intersection de la rue Sherbrooke, par un alignement de bungalows d'inspiration californienne particulièrement bien conservés. Le même constat s'applique à la 53<sup>e</sup> Avenue au nord de la rue Victoria et à la 56<sup>e</sup> Avenue. La rue Sir-George-Simpson est par ailleurs d'une homogénéité remarquable.

Ce secteur contient aussi deux écoles modernes dans de vastes enclaves de verdure. Règle générale, plus on se dirige vers l'est, plus il semble que les modèles-types des maisons aient été modifiés (surhaussement, construction jusqu'à la ligne de lot, ajout d'étages supérieurs ou d'un garage, modification des matériaux de revêtement, des ouvertures et de la forme du toit).



19.U.2 La 53<sup>e</sup> Avenue



19.U.2 Une maison « Gameroff » typique au 3, 40<sup>e</sup> avenue



## D. Les ensembles industriels d'intérêt

### 19.N.1 PÔLE INDUSTRIEL

Le pôle industriel de Lachine s'aborde par le boulevard Saint-Joseph. Il constitue en quelque sorte la porte d'entrée est de l'arrondissement, stratégiquement situé à l'entrée du canal. Le périmètre du secteur présentant un intérêt patrimonial est difficile à cerner, compte tenu de son étendue et de la variété des structures existantes. Le boulevard Saint-Joseph est bordé de part et d'autre par le grand complexe de la Dominion Bridge (comprenant les ateliers, les entrepôts, la Shipping House et le beau bâtiment d'inspiration Art déco où est établi le siège social de la compagnie), la Dominion Wire Rope Co., les bâtiments de la Cintube et de la Stelfil, la Jenkins, le complexe de la Allis Chalmers, la Colas Road Ltd. et le complexe de la Canadian Car and Foundry – Dominion Plant. La portion allant du chemin de fer à l'autoroute 20 entre Lachine et le secteur industriel de l'ancienne municipalité de Ville Saint-Pierre comprend l'édifice du 855, avenue du Pacifique, et l'édifice Harrington et son voisin (respectivement aux 755 et 795 de la 1<sup>re</sup> Avenue).

Cet ensemble possède une unité thématique et recèle une architecture industrielle de plusieurs époques, dont celle, particulièrement digne d'intérêt, de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Les bâtiments plus anciens sont de gabarits et de formes variés, mais ils s'apparentent par leurs longues façades en brique rouge souvent non fenestrées, quoique modulées par des variations dans l'appareillage de la brique.

L'importance historique du secteur industriel de Lachine est non seulement métropolitaine mais provinciale et canadienne. Toutefois, dans l'état actuel de la connaissance de ce secteur, il est difficile de préciser la valeur patrimoniale des bâtiments et des équipements qui composent ce paysage urbain très particulier et essentiel à la compréhension de l'histoire de la population de Lachine et de l'urbanisation du territoire.



19.U.2 Le 9, 46<sup>e</sup> Avenue



19.U.2 La rue Sir-George-Simpson

Le secteur contient aussi des éléments de paysage importants, notamment les infrastructures servant à la manipulation des matériaux, au transport, à la réparation des équipements et des wagons ainsi qu'aux diverses activités des entreprises, infrastructures qui témoignent de l'histoire, du fonctionnement et de l'esprit du lieu. Les systèmes de levage de la Dominion Bridge le long du boulevard Saint-Joseph, pour ne mentionner que ceux-là, en sont un exemple frappant. Il en va de même du pont Rockfield et du viaduc de pierre, des pylônes électriques de la Dosco-Rockfield (1911) à proximité de l'avenue Saint-Pierre, des voies du CP ou du CN et des murs du canal.

Les enclaves en friche ont parfois une végétation assez mature et offrent des perspectives visuelles impressionnantes sur les anciennes voies ferrées. Notons particulièrement la zone située entre les rues Victoria et William-MacDonald, qui cadre le tracé de l'ancienne Montreal and Champlain Railroad et qui contient des rails dissimulés dans un espace vert bordé d'une magnifique rangée de peupliers.



19.N.1 Un pont ferroviaire du pôle industriel

---



19.N.1 La Dominion Bridge  
Crédits photographiques : Communauté urbaine de Montréal

---

## **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**

---

#### **34, 34<sup>e</sup> Avenue**

Église Resurrection of Our Lord

#### **4350, rue Broadway**

Église Saint-André-Hubert-Fournet

#### **1810-30, rue Saint-Antoine**

Église Sainte-Françoise-Romaine et son presbytère

#### **25, 12<sup>e</sup> Avenue**

Église St. Stephen

#### **1400, boulevard Saint-Joseph**

Église des Saints-Anges-Gardiens de Lachine

#### **75, 15<sup>e</sup> avenue**

Église St. Andrew's United

### **LES COUVENTS**

---

#### **1950, rue Provost**

Mont-Sainte-Anne (maison mère des Sœurs de Sainte-Anne)

#### **1200, boulevard Saint-Joseph**

Couvent de Lachine (Collège Sainte-Anne)

### **LES ÉDIFICES SCOLAIRES**

---

#### **250, 48<sup>e</sup> Avenue**

École Catherine-Soumillard

#### **275, 36<sup>e</sup> Avenue**

École John-Grande (Lachine High School)

### **LES ÉDIFICES PUBLICS**

---

#### **1800, boulevard Saint-Joseph**

Hôtel de ville de Lachine

#### **4470, boulevard Saint-Joseph**

Poste d'incendie de Lachine-Summerlea

#### **650, 16<sup>e</sup> Avenue**

Hôpital Saint-Joseph

#### **1801, rue Notre-Dame**

Marché public

### **LES ÉDIFICES COMMERCIAUX**

---

#### **994, rue Notre-Dame**

Banque de Montréal – (Notre-Dame et 10<sup>e</sup> Avenue)

#### **2100, boulevard Saint-Joseph**

Merchant's Bank of Canada

#### **893-899, boulevard Saint-Joseph**

Heney's Inn

#### **420, 19<sup>e</sup> Avenue**

Magasin Daly et Morin

### **LES HABITATIONS**

---

#### **55, avenue Ouellette**

Résidence d'Or

#### **238, 34<sup>e</sup> Avenue**

Maison Dawes

#### **100, chemin de LaSalle**

Site Leber-LeMoyne (Maison LeBer-LeMoyne), site archéologique classé et site historique classé

#### **5010, boulevard Saint-Joseph**

Maison Quesnel

#### **5430, boulevard Saint-Joseph**

Maison Jean-Gabriel-Picard

#### **5510, boulevard Saint-Joseph**

Maison Martin dit Ladouceur

**5550, boulevard Saint-Joseph**

Maison Joseph-Picard

**4650, rue Richard-Hewton**

Maison Emma-Jane-Sandilands  
(Manoir Elmscroft, Bickerdike Mansion)

**2901, boulevard Saint-Joseph**

Maison Thomas-Amos-Dawes  
(Maison du Brasseur)

**31-35, chemin de LaSalle**

Presbytère de la paroisse St. Stephen

**1550, boulevard Saint-Joseph**

**4810, boulevard Saint-Joseph**

**3830, rue Broadway**

**3850, rue Broadway**

**LES ÉDIFICES INDUSTRIELS**

---

**233, 27<sup>e</sup> Avenue**

Dawes and Co., Brewers and Maltsters  
(ancien entrepôt)

**150, 28<sup>e</sup> Avenue**

Dawes and Co., Brewers and Maltsters  
(Lager, Beer Ice Vault)

**1251-1257, boulevard Saint-Joseph**

Entrepôt de fourrures d'Alexander Gordon

**2801, boulevard Saint-Joseph**

Dawes and Co., Brewers and Maltsters  
(vieille brasserie)

**2875, boulevard Saint-Joseph**

Dawes and Co., Brewers and Maltsters

**500-555, rue Notre-Dame  
et 333, boulevard Saint-Joseph**

Complexe Dominion Bridge Company

**303, boulevard Saint-Joseph**

Complexe Stelfil

**170-180, boulevard Saint-Joseph**

Complexe Jenkins Canada Inc

**Entre les échangeurs de Ville Saint-Pierre  
et l'écluse de Lachine**

Pont Rockfield CPR.

**300, chemin du Canal**

Canadian Car and Foundry Ltd. – Dominion Plant

**735, 1<sup>re</sup> Avenue**

Harrington Building

## F. Les immeubles de valeur patrimoniale intéressante

Seuls les immeubles de valeur patrimoniale intéressante situés à l'extérieur des secteurs de valeur patrimoniale définis dans le présent document sont inclus dans la liste qui suit, à l'exception des immeubles situés dans un « secteur industriel d'intérêt », qui y figurent également :

### LES ÉDIFICES DE CULTE

---

#### **650, 6<sup>e</sup> Avenue**

Église Bukowinian St-John of Suchawa  
Greek Orthodox

#### **760, 44<sup>e</sup> Avenue**

Centre Chrétien de Lachine

#### **658, 3<sup>e</sup> Avenue**

Mission catholique italienne de l'Annunziata

#### **5065, rue Sherbrooke**

Association de l'église norvégienne  
(Saint-Andrew's Presbyterian Church)

#### **875, rue Provost**

Saint-Basil's the Great Ukrainian  
Catholic Church

#### **225, 50<sup>e</sup> Avenue**

Summerlea United Church of Canada

#### **800, rue Provost**

Église Très-Saint-Sacrement

#### **702, rue Provost**

Fabrique de la paroisse du Très-Saint-Sacrement

#### **379, 44<sup>e</sup> avenue**

Église St. Paul's Anglican

#### **880, rue Saint-Antoine**

Ukrainian Orthodox Church of St. George

#### **415, rue Saint-Jacques**

Église Rockfield Pentecostal

### LES ÉDIFICES SCOLAIRES

---

#### **5000, rue René-Huguet**

École Bishop Whelan

#### **46, 16<sup>e</sup> Avenue**

Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys  
(Centre de formation professionnelle)

#### **1225, rue Saint-Louis**

Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys  
(école Jardin des Saints-Anges)

#### **5050, rue Sherbrooke**

Commission scolaire Lester B. Pearson  
(Lakeside Academy)

#### **5175, rue Sherbrooke**

Commission scolaire Lester B. Pearson  
(école Meadowbrook)

#### **1625, rue Saint-Antoine**

Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys  
(Centre d'éducation des adultes de Lasalle,  
pavillon Boileau)

#### **1825, rue Provost**

École Philippe-Morin

#### **704, 5<sup>e</sup> Avenue**

École Très-Saint-Sacrement

#### **305, 43<sup>e</sup> Avenue**

École Victor-Thérien

#### **29, avenue Ouellette**

École Martin-Bélanger

### LES ÉDIFICES INDUSTRIELS

---

#### **125, boulevard Saint-Joseph**

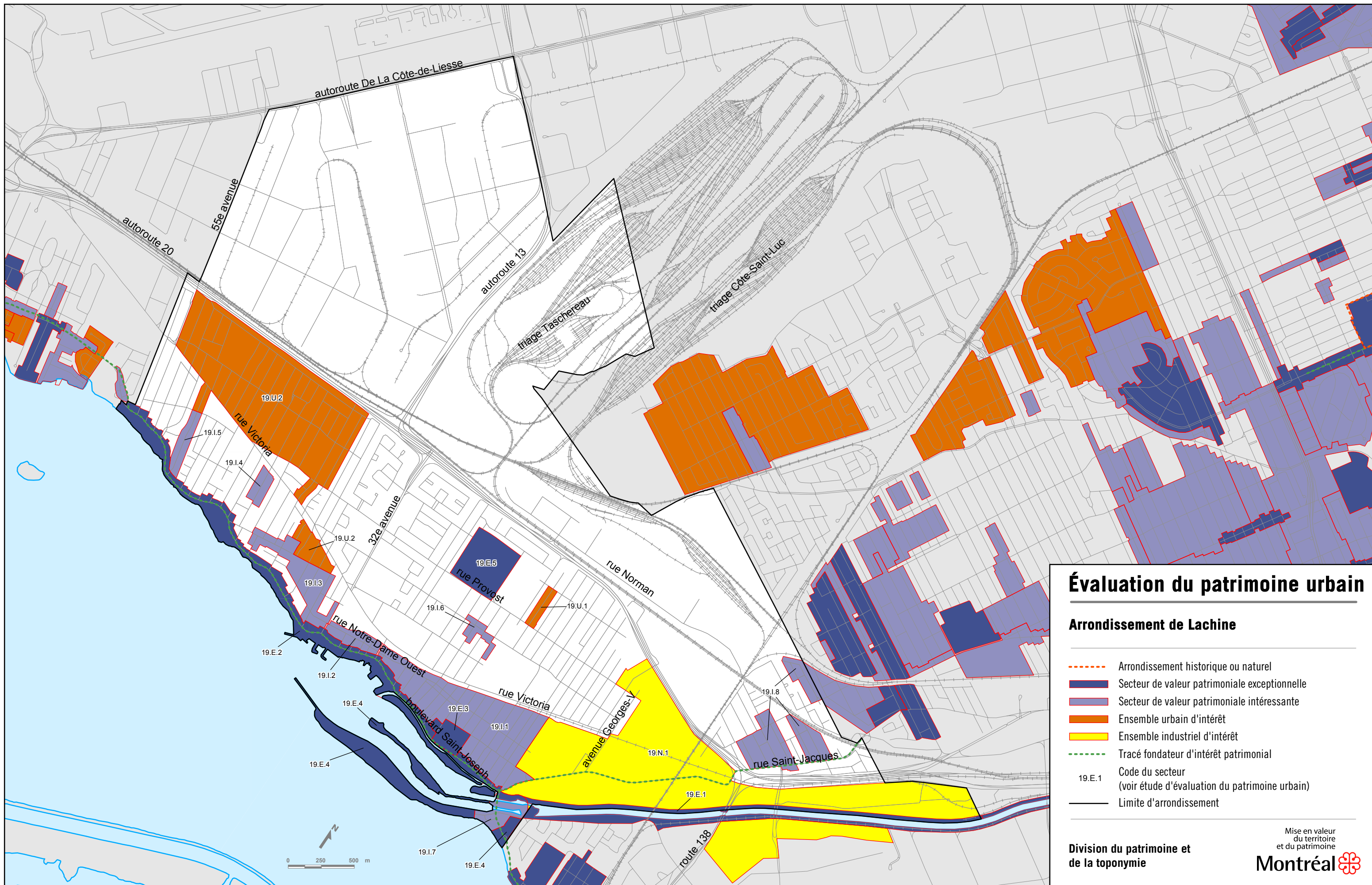
Complexe Allis Chalmers Bullock Ltd.

#### **10, avenue Saint-Pierre**

Complexe Colas Road Ltd. (Bakor)

#### **845, avenue du Pacifique**





# Évaluation du patrimoine urbain

## Arrondissement de Lachine

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

Division du patrimoine et de la toponymie







### 3.2.3 Le patrimoine archéologique

L'arrondissement de Lachine se situe dans la section ouest de l'île de Montréal en bordure du lac Saint-Louis, à proximité de plusieurs axes de transport hydrographique et des rapides de Lachine, un lieu de concentration saisonnière de ressources halieutiques. L'emplacement présente différents niveaux de terrasse et une colline située du côté ouest de l'embouchure d'une petite rivière. De plus, la terrasse riveraine peut avoir accueilli des populations humaines depuis environ 4 000 ans avant aujourd'hui.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, ce territoire occupe la section centrale de la côte de Lachine. Vers 1670, les commerçants LeBer et LeMoine y établissent un poste de traite et un entrepôt, confirmant l'importance de l'ouest de l'île dans le commerce des fourrures (site archéologique BiFk-006). Les sulpiciens, devenus seigneurs de l'île de Montréal en 1663, encouragent l'essai-mage de noyaux de colonisation sur le pourtour de l'île. Des avant-postes défensifs sont ainsi mis en place, tel le fort Rolland, qui apparaît sur les cartes de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle (Belmont 1702, Bellin 1744). Ce fort aurait été érigé vers 1670 par François LeNoir dit Rolland pour protéger son comptoir de traite (Ethnoscop 2002). Sa localisation exacte demeure indéterminée, mais il est possible qu'il soit situé à Lachine.

Un noyau villageois se développe éventuellement à l'endroit qui présente des caractéristiques fort recherchées – la proximité d'une petite rivière et l'extrémité d'un sentier de portage devenu le chemin de Lachine, ou Upper Lachine Road. C'est de ce noyau que naît le village de Lachine, là où débouche, à partir de 1825, le canal de Lachine.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'exploitation agricole des terres se développe d'abord en bordure des rives. Le morcellement des terres s'amorce au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, plus particulièrement avec la construction du chemin de fer, qui attire les industries. Le processus s'amplifie à partir du début du XX<sup>e</sup> siècle, ce qui entraîne une intensification de l'occupation résidentielle et industrielle du territoire de Lachine, en particulier en bordure du canal de Lachine et de la voie ferrée.



La recherche archéologique a recours à un ensemble de méthodes et techniques permettant d'identifier la présence de vestiges enfouis, de les décrire, de les prélever et de les analyser en fonction de leur apport à une meilleure compréhension de nos sociétés passées. En cas de découverte fortuite de vestiges ou d'objets, il est nécessaire d'en informer les instances gouvernementales afin que le lieu de la découverte soit évalué.



Les collections archéologiques ont une valeur patrimoniale indéniable et représentent une richesse collective qui mérite toute notre attention. Ces objets illustrent avec éloquence notre histoire matérielle et jouissent d'un pouvoir fortement évocateur qui rappelle les modes de vie de nos prédécesseurs. Jarre en terre cuite grossière d'Angleterre, 1760-1840; objet amérindien, pointe de projectile, 2 500 ans avant Jésus-Christ; cannelé de tonneau en laiton, XVIII<sup>e</sup> siècle. Photographies : P. Fauteux.

## A. Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel

### 19.AP.1 ZONE CÔTIÈRE

La bordure de l'île de Montréal comprend les rives mais également le chemin qui en suit le pourtour et les terres qui le bordent. Ces emplacements peuvent avoir été utilisés au cours des périodes préhistorique et historique selon divers choix d'établissement, en fonction de l'époque et des populations concernées.

#### Pointes et anses

Les avancées de terres et les baies favorisent l'émergence d'environnements particuliers qui permettent d'exploiter les ressources dans le cadre d'activités de chasse et de pêche. Quand ces formations se trouvent de plus situées sur un axe de communication majeur et à la jonction d'un cours d'eau secondaire, comme c'est le cas ici, les probabilités d'y retrouver des vestiges de campements amérindiens préhistoriques ou des occupations européennes datant des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles croissent de façon importante. Ce fait est démontré par la présence du site archéologique BiFk-006), près de la rive. C'est donc l'ensemble de la berge qui est ciblée, car les modifications effectuées au cours du XX<sup>e</sup> siècle, particulièrement l'ajout de remblais, ont souvent eu pour conséquence de favoriser la protection des vestiges archéologiques présents en sous-sol.

#### Boulevard Saint-Joseph

L'ancien chemin longe la berge selon un tracé qui correspond assez bien à celui de l'actuel boulevard Saint-Joseph, à l'ouest de l'embouchure du canal de Lachine. Ce chemin constitue le premier axe de communication terrestre aménagé dans l'ouest de l'île. Son tracé permet de relier entre eux les petits villages côtiers. De plus, il rejoint l'ensemble des terres agricoles qui ont front sur le fleuve, les maisons rurales construites en bordure du chemin et les bâtiments commerciaux, comme l'hôtel Fortin (datant du XIX<sup>e</sup> siècle). Les vestiges de cet hôtel sont possiblement



**19.AP.1** Reconstitution de la maison Leber-LeMoynes au régime français; la rive est au pied d'un talus sur lequel la maison a été construite, le chemin du Roy a un tracé étroit et possiblement plus sinueux que l'actuel chemin de LaSalle. Extrait : *D'audace en mémoire*, H. Buteau et D. Chevrier, 2001.

localisés dans l'emprise de la 8<sup>e</sup> Avenue, au nord du boulevard Saint-Joseph. Comme ce boulevard a été élargi, il est probable que des vestiges d'anciens bâtiments se trouvent non seulement dans l'emprise des rues transversales mais aussi dans celle du boulevard Saint-Joseph et ses abords.

#### Chemin de Lachine

Ce chemin est un ancien sentier de portage permettant de contourner les rapides de Lachine. Dans l'arrondissement de Lachine, son tracé correspond au tronçon du boulevard Saint-Joseph qui longe le côté nord du canal de Lachine. Appelé Upper Lachine Road au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, ce chemin est en fait la continuation de la rue Saint-Jacques.

#### Entrepôt Alexander-Gordon

Un élément important lié au commerce des fourrures est toujours présent sur le territoire de Lachine : l'entrepôt d'Alexander Gordon. Après la conquête, en 1760, la traite des fourrures se fait avec l'Angleterre, ce qui incite les marchands anglais à investir. C'est le cas d'Alexander Gordon qui, en 1803, fait construire un entrepôt de pierre en bordure du lac Saint-Louis.



Cet emplacement à l'embouchure du canal s'avère encore plus stratégique en 1825, lors de l'ouverture du canal de Lachine. L'entrepôt devient alors la propriété de la Hudson Bay Company, et par la suite de la Congrégation des Sœurs de Sainte-Anne. Le bâtiment est aujourd'hui un lieu d'interprétation du commerce de la fourrure.

#### **Dawes & Co., Brewers and Maltsters**

La brasserie Dawes est l'une des plus anciennes au Canada et la première entreprise à s'établir à Lachine. Ouverte en 1811, elle comprend plusieurs bâtiments qui forment un vaste complexe industriel. D'abord localisé en bordure du lac Saint-Louis, le complexe s'intégrera éventuellement dans le quadrilatère formé par la berge et la rue Victoria entre la 27<sup>e</sup> et la 28<sup>e</sup> Avenue. Les besoins en orge et en houblon influencent bientôt les cultures pratiquées sur les terres avoisinantes. La Dawes de Lachine cesse ses activités en 1922. Il ne reste de la brasserie que quatre bâtiments originaux, mais d'autres témoins du complexe industriel sont très probablement encore enfouis dans le sol.



19.AP.1 Des bâtiments de la brasserie Dawes & Co.

#### **19.AP.2 NOYAU VILLAGEOIS**

À partir d'environ 1765, des commerces autres que celui de la fourrure, de nouveaux services et des résidences s'implantent à Lachine. Un noyau villageois commence alors à prendre forme. Une première entreprise, la brasserie Dawes, s'installe en bordure du fleuve en 1811. L'ouverture du canal de Lachine (1825) de même que la construction de la voie ferrée de la Montreal and Lachine Railroad Company (1847) enclenchent de nouveaux développements. Le premier axe commercial, le boulevard Saint-Joseph, se déplacera plus tard sur la rue Notre-Dame. Le Vieux-Lachine abrite plusieurs bâtiments institutionnels, notamment l'église Sainte-Agnès et le couvent des Sœurs de Sainte-Anne, érigé par étapes entre 1862 et 1888 à l'emplacement du manoir George-Simpson (construit vers 1820). De plus, des activités artisanales ont pris place dans ce village, tel l'atelier d'André Cocker, maître-potier à Lachine au XVIII<sup>e</sup> siècle.



19.AP.2 Une partie du noyau institutionnel de Lachine

### 19.AP.3 COMPLEXES INDUSTRIELS

De tels complexes industriels nécessitent, dès l'annonce de leur modification ou de leur abandon, un relevé du cadre bâti, des équipements et de traces susceptibles de documenter l'organisation spatiale du complexe et l'évolution de ses technologies.

#### **Complexe Dominion Bridge**

La compagnie Dominion Bridge est fondée à Toronto en 1879 sous le nom de Toronto Bridge Company. Des terrains de Lachine sont acquis en 1883 pour une de ses filiales, la Dominion Bridge Company Limited. La construction de ce très vaste complexe industriel s'amorce en 1885 avec l'aménagement d'un premier atelier d'usinage, puis, à partir de 1897, commence une suite d'agrandissements successifs. En 1912, le complexe comprend deux usines de poutres, un hangar d'expédition, un atelier d'usinage, un atelier d'assemblage ainsi qu'un atelier et un dépôt de gabarits. Cette compagnie est rapidement reconnue au Canada et dans une partie des États-Unis pour son expertise en construction de ponts et d'édifices à structure d'acier. La présence de la Dominion Bridge à Lachine a participé au soutien de la vocation industrielle du lieu en entraînant l'implantation d'usines connexes, dont la Dominion Engineering Co., la Northern Electric Co. et la Canadian Wire and Rope Co.

#### **Complexe Stelfil**

Le complexe Stelfil compte 40 bâtiments totalisant 40 000 pieds carrés de surface, sur un terrain de un million de pieds carrés. L'ensemble du complexe (situé entre le canal et le boulevard Saint-Joseph) est alimenté par l'eau du canal, à hauteur d'environ 1 000 gallons à la minute. La compagnie Dominion Wire Manufacturing est fondée en 1890. Cette tréfilerie fabrique du fil métallique et du fil barbelé. En 1885, la compagnie construit une nouvelle usine qui abrite le premier moulin à tréfiler d'importance au Canada. En 1903, l'usine couvre une quinzaine d'acres. En 1910, la compagnie devient la Steel Co. of Canada. L'atlas de Pinsoneault (1907) et celui de Goad (1909) montrent les installations ajoutées au corps principal de l'usine.

#### **Complexe Jenkins Canada Inc.**

Le complexe Jenkins Canada Inc. comprend plusieurs bâtiments au sud du boulevard Saint-Joseph à l'angle de l'avenue George-V. Vers 1925, la Jenkins Brothers Co. achète un terrain de 500 000 pieds carrés à Lachine, terrain où elle installe en 1932 sa manufacture de valves. À une date indéterminée, la compagnie acquiert une partie des installations de la Dominion Wire Rope. En juillet 1941, l'usine emploie 175 personnes et produit des valves pour la marine canadienne. Depuis, la Jenkins Canada a fait faillite.

#### **Allis Chalmers Bullock Ltd.**

Le complexe Allis Chalmers Bullock Ltd. compte une dizaine de bâtiments situés entre le canal de Lachine et le boulevard Saint-Joseph. À l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, cette compagnie est la plus grande entreprise de fabrication de machines à vapeur aux États-Unis. L'usine qu'elle possède à Lachine fabrique vers 1908 des turbines hydrauliques, et en 1941, des moteurs pour la marine. Ce complexe n'est plus utilisé pour sa fonction originale; différentes entreprises occupent les bâtiments.

## B. Les secteurs d'intérêt archéologique

### 19.A.1 CANAL DE LACHINE

Les rapides de Lachine forment une barrière infranchissable pour les navires qui remontent le fleuve Saint-Laurent. L'ouverture du canal de Lachine (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 qu'il devient le moteur du développement économique du Canada au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Les élargissements du canal permettent à Lachine d'acquiescer un véritable caractère industriel, qui s'ajoute à sa vocation commerciale et institutionnelle d'origine. Le déclin s'amorce vers 1907, pour se confirmer entre 1960 et 1970 avec la fermeture du canal en tant que voie commerciale. Le canal de Lachine a été déclaré lieu historique national en vertu de dispositions fédérales. Le complexe éclusier n° 5, situé dans l'arrondissement de Lachine, regroupe un ensemble d'ouvrages de génie fort importants : premier canal et écluse de Lachine (1821-1849), écluse n° 5 nord et premier pont tournant (1848-1926), déversoir régulateur sud et pont fixe (1848-1970), déversoir régulateur nord (1870-1970), second pont tournant n° 8 nord (1922-28 à 1970), pont tournant n° 8 sud (1883-1970), écluse n° 5 sud et secteur du chemin du canal (avant 1879 et jusqu'en 1970).

### Île Monk

L'île est actuellement un parc municipal. Son côté nord correspond au mur sud du canal de 1825. La formation de l'île, qui commence probablement avec la construction des écluses de 1825, peut s'être poursuivie par les déblais des travaux de construction des écluses de 1848. Des vestiges associés aux murs d'entrée amont de l'écluse de 1825 peuvent être en place sous le trottoir nord du boulevard Saint-Joseph, ou encore derrière les remblais du mur de revêtement nord de l'îlot Monk.

### 19.A.2 MAISON MÈRE DES SŒURS DE SAINTE-ANNE

Situé sur le boulevard Saint-Joseph à Lachine, le collège Sainte-Anne constitue la première maison mère et le premier couvent des Sœurs de Sainte-Anne (vers 1860). La congrégation est également propriétaire d'un ensemble conventuel sis plus au nord, au 1950, rue Provost, anciennement rue Sainte-Catherine. C'est en 1900 que les sœurs acquièrent cette nouvelle propriété où se trouve déjà une ferme et une résidence rurale. Le nouveau couvent est construit entre 1906 et 1909; la cour abrite un verger et le cimetière de la communauté. De nouveaux bâtiments sont construits entre 1937 et 1968, et un stationnement est aménagé du côté est du complexe en 2002. L'ancienne ferme est localisée du côté est de l'actuel complexe conventuel, soit à l'emplacement de la rue Esther-Blondin, du parc de sport, de la polyvalente et du nouveau stationnement. La maison rurale originale en maçonnerie de pierre est toujours en place à proximité du couvent, mais elle a été transformée en un bâtiment carré de deux étages, à l'usage du chapelain. Des vestiges des bâtiments de la ferme peuvent être conservés à l'est du complexe conventuel.

## C. Les sites archéologiques

### **BIFK-006, MAISON LEBER-LEMOYNE, MUSÉE DE LACHINE**

**Mesure de protection : site archéologique  
à protéger**

**Statut légal : site historique classé  
et site archéologique classé**

**Thème : occupation amérindienne, commerce  
des fourrures, complexe agricole**

Cavelier de LaSalle, seigneur de Lachine, entreprend la construction d'un avant-poste de traite entre 1666 et 1669, en face de la petite baie nommée port à l'Angliche. Il vend cette partie de sa terre aux marchands Jacques LeBer et Charles LeMoyne, qui y aménagent (vers 1670) une maison et un entrepôt. La maison regarde vers le fleuve tandis que l'entrepôt se trouve un peu en retrait, orienté perpendiculairement à la maison. La face sud de l'entrepôt, tournée vers l'eau, présente trois meurtrières, signe que les conditions de vie de l'époque ne sont pas toujours pacifiques. Au fil des ans, des réoccupations successives prennent place sur la propriété, dans un contexte agricole. Le site a fait l'objet d'un inventaire et de fouilles archéologiques (Archéotec 1999, 2000 et 2001) qui ont permis d'identifier de multiples vestiges associés à l'occupation des LeBer et LeMoyne. Ces recherches indiquent également que l'emplacement a été occupé par les Amérindiens au cours de la période préhistorique, probablement comme lieu de halte en amont des rapides de Lachine. Ce site archéologique est intégré au complexe du Musée de Lachine.



**BIFK-006** Le site historique et archéologique Leber-LeMoyne comprend entre autres deux bâtiments de pierre construits au XVII<sup>e</sup> siècle, la maison et la dépendance. Il recèle de nombreux vestiges du régime français dont certains ont fait l'objet de recherches archéologiques.  
Photographies : Musée de Lachine.

## D. Les biens culturels à statut

La notion de bien culturel intègre les sites et les biens archéologiques classés, les sites historiques classés et les monuments historiques classés ou reconnus, les arrondissements historiques et naturels, 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. La liste suivante indique les biens à statut où il est nécessaire d'évaluer plus avant le potentiel archéologique et d'assurer la protection du patrimoine archéologique.

- Site LeBer-LeMoynes, 100, chemin de LaSalle, BiFk-006, site archéologique classé et site historique classé
- Entrepôt Alexander-Gordon, 1251-1257, boulevard Saint-Joseph, lieu historique national
- Canal de Lachine, lieu historique national







# 4.

## RECOMMANDATIONS

### 4. I Générales à l'échelle de l'arrondissement

Nous recommandons :

- dans les **secteurs d'intérêt patrimonial exceptionnel**, de protéger les caractéristiques architecturales et paysagères, de veiller à l'intégration des nouveaux bâtiments à leur environnement et de s'assurer que les modifications aux bâtiments existants se fassent en tenant compte du contexte. La réglementation devra prévoir que les interventions dans ces secteurs soient encadrées par des critères – plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) – mais aussi par des règles si la situation le justifie.
- pour les **bâtiments d'intérêt patrimonial exceptionnel et intéressant**, de protéger leurs caractéristiques architecturales en s'assurant que les modifications aux bâtiments énumérés dans les listes soient encadrées, dans la réglementation, par des critères (PIIA) mais aussi par des règles si la situation le justifie.
- dans les **secteurs d'intérêt patrimonial intéressant**, de protéger les caractéristiques architecturales et paysagères, de veiller à l'intégration des nouveaux bâtiments à leur environnement et de s'assurer que les modifications aux bâtiments existants se fassent en tenant compte du contexte. La réglementation devra prévoir que les interventions dans ces secteurs soient encadrées par des règles.
- **que l'élaboration des PIIA et l'élaboration de règles dans les règlements de zonage** favorisent une architecture de qualité et consolident le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu, en contrôlant notamment l'apparence des nouvelles constructions afin qu'elles s'intègrent à leur milieu environnant, ainsi qu'en contrôlant l'apparence des modifications à un bâtiment pour qu'elles s'harmonisent avec son expression architecturale spécifique.

Les principes qui devraient guider l'élaboration des PIIA et des règles sont les suivants : conserver l'identité des secteurs, connaître avant d'intervenir

et maintenir le bon état et l'intégrité des bâtiments par l'entretien.

*Les variables suivantes devraient être considérées dans l'élaboration des PIIA et des règles :*

- Parcelle : mode de division, dimensions et proportions des parcelles, mode d'implantation du bâti, aménagement du terrain.
  - Bâti : volumétrie (gabarit, nombre d'étages, forme de la toiture), traitement des façades (saillies, composition des façades, rythme, forme et dimensions des ouvertures, modèles de portes et de fenêtres, revêtements, ornementation, couleurs, matériaux et textures, etc.).
- d'instaurer des mesures de zonage spécifiques pour des **ensembles significatifs** tels que les noyaux paroissiaux (parc, école, église, presbytère, etc.) afin de préserver l'essence de leur valeur patrimoniale.
  - d'étudier les territoires identifiés comme **ensembles urbains d'intérêt**, de recenser les typologies des ensembles qui présentent une grande homogénéité et de développer des outils visant à sensibiliser la population à l'égard de l'intérêt patrimonial de ces ensembles.
  - d'établir un contrôle sur les **démolitions** dans les secteurs d'intérêt patrimonial et pour les bâtiments patrimoniaux en évaluant l'intérêt patrimonial des bâtiments concernés afin d'éviter des pertes irréversibles.
  - d'éviter le fractionnement des **grandes propriétés** et d'assurer la protection et la mise en valeur des propriétés institutionnelles.
  - d'appliquer les mesures nécessaires à un examen du potentiel archéologique et, le cas échéant, à la protection des vestiges découverts, préalablement aux travaux d'excavation publics et privés dans les **grands ensembles à statut et les biens culturels à statut, les sites archéologiques recensés et les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel**.

- de favoriser la prise en compte des **vestiges présentant une grande valeur archéologique** dans la conception et la réalisation des projets de construction ou d'aménagement urbain, notamment par l'adaptation des travaux ou l'intégration des vestiges.
- d'assurer la protection et la mise en valeur des aménagements urbains, des parcs et des **espaces publics**.
- de préserver et de protéger le **couvert végétal**, qui contribue beaucoup au caractère de plusieurs secteurs patrimoniaux répertoriés, de favoriser les plantations et de protéger de façon générale le patrimoine naturel, ainsi que de préserver et mettre en valeur le caractère champêtre des secteurs où l'on retrouve encore des paysages agricoles.
- de protéger les **perspectives** d'intérêt patrimonial telles que les vues sur le centre-ville, le mont Royal, les plans d'eau, les places publiques, les monuments commémoratifs, certains bâtiments ou clochers, etc.
- de préserver la spécificité de la **trame urbaine** montréalaise, qui découle des tracés fondateurs et des caractéristiques naturelles, et de préserver la grille orthogonale (incluant les ruelles des arrondissements du centre) ainsi que les plans d'ensemble et grilles particulières de certains arrondissements; de contrôler les subdivisions cadastrales afin de préserver le rythme des rues et de sauvegarder l'échelle du bâti.
- de développer des outils de promotion et de mise en valeur des **tracés fondateurs à fort potentiel**, aux fins de la protection de leur caractère.
- de développer un plan stratégique pour les **artères commerciales principales** (vitalité, affichage, rénovation, éclairage, mobilier urbain, etc.) qui tienne compte de la dimension patrimoniale des lieux et de concilier les opérations de travaux publics avec les préoccupations patrimoniales.

## 4.2 Générales à l'échelle montréalaise

---

Nous recommandons :

- de développer des outils de protection et de mise en valeur, incluant la **citation en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec**, pour les immeubles qui possèdent une valeur patrimoniale élevée à l'échelle montréalaise, comme certaines maisons rurales et villas, institutions (ex. : écoles, églises), services municipaux (ex. : bains, casernes, complexes civiques), etc.
- de développer des outils de protection et de mise en valeur, incluant la création de **sites du patrimoine en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec**, pour les sites qui possèdent une valeur patrimoniale élevée à l'échelle montréalaise, notamment certains noyaux villageois, ensembles institutionnels, grands domaines, grands gestes urbains et architecturaux, etc.
- à partir des critères de sélection établis pour l'évaluation des bâtiments et des secteurs susceptibles d'avoir un intérêt pan-montréalais, de développer un plan d'attribution de statuts patrimoniaux en vertu de la **Loi sur les biens culturels du Québec**, de fixer des critères d'évaluation pour les interventions sur les bâtiments et territoires protégés par le volet municipal de cette même loi, d'élaborer des outils de protection et de dresser un plan directeur pour la mise en valeur de chacun des sites du patrimoine.
- d'élaborer pour le public, les employés municipaux et les élus des activités et des **outils de sensibilisation** à l'égard du patrimoine.

– de réaliser des **études plus poussées** permettant d’accroître la connaissance du patrimoine bâti, historique et archéologique afin d’évaluer la valeur patrimoniale rattachée à différentes problématiques, notamment :

- étudier les territoires identifiés comme **secteurs d’intérêt archéologique à fort potentiel et secteurs d’intérêt archéologique** pour évaluer le degré de préservation du milieu physique, localiser les sites archéologiques conservés et définir préventivement les mesures de protection du patrimoine archéologique.
- faire des études détaillées sur le **patrimoine industriel** pour déterminer une stratégie de conservation et de développement des sites; étudier plus spécifiquement les territoires identifiés comme ensembles industriels d’intérêt.
- établir des balises et des critères permettant de bien planifier et gérer la problématique du **patrimoine religieux**; favoriser la conservation et la mise en valeur des lieux de culte les plus importants relativement à leur valeur patrimoniale; mettre en œuvre des outils de gestion des demandes de permis et favoriser l’occupation de lieux de culte par des fonctions compatibles; favoriser le maintien des caractéristiques des ensembles conventuels les plus importants, de leurs espaces paysagers et des cimetières.
- accroître la connaissance du **patrimoine moderne** en encourageant la recherche, les inventaires et les publications à ce sujet.
- planifier des études à l’échelle montréalaise, développer des outils et élaborer des lignes directrices de rénovation et d’agrandissement adaptées aux diverses typologies que l’on retrouve dans les zones identifiées comme **ensembles urbains d’intérêt**.

## 4.3 Spécifiques à l’arrondissement

---

Nous recommandons :

- d’évaluer l’intérêt pan-montréalais des secteurs et des bâtiments d’intérêt patrimonial exceptionnel en vue de procéder à la création de sites du patrimoine et à la citation de bâtiments **en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec**, et notamment :
  - de créer le site du patrimoine du canal de Lachine, un enjeu inter-arrondissements.
  - de créer un site du patrimoine avec le noyau institutionnel entre la 12<sup>e</sup> et la 15<sup>e</sup> Avenue, incluant l’église St. Stephen.
  - de créer le site du patrimoine du couvent Mont-Sainte-Anne.
  - de documenter, afin d’envisager leur citation, quelques maisons anciennes et villageoises le long du boulevard Saint-Joseph ainsi que des éléments du patrimoine industriel (Dominion Bridge), religieux (Sainte-Françoise-Romaine) et commercial (Daly et Morin).
- de définir, pour le secteur du Vieux-Lachine, des stratégies de contrôle du développement, de la gestion du stationnement et de la qualité architecturale adaptée au territoire identifié dans le prolongement du secteur défini par le PIIA existant.
- de poursuivre les démarches d’acquisition de terrains en rive (boulevard Saint-Joseph).
- de mettre à jour et de compléter la connaissance sur le secteur industriel par l’actualisation et l’achèvement des recherches réalisées par Archémi pour Parcs Canada en 1995 (restreintes aux abords immédiats du canal), d’effectuer un inventaire de ses bâtiments, équipements et éléments de paysage, d’évaluer leur valeur patrimoniale et d’intégrer les éléments représentatifs dans une

stratégie de développement de l'ensemble du secteur, dont la vocation et l'esprit témoignent d'une époque importante dans l'histoire de Lachine.

- d'établir une stratégie de gestion particulière pour l'îlot entre l'avenue George-V et la 7<sup>e</sup> Avenue et entre la rue Provost et l'autoroute 20. Ce secteur n'a pas été identifié comme un secteur intéressant dans le cadre de l'exercice en cours. Il mérite tout de même une réflexion et une approche de gestion particulière. Malgré sa grande hétérogénéité, sa trame discontinue (surtout à proximité du pôle industriel) et la qualité architecturale variable des bâtiments qu'il contient, il présente un intérêt patrimonial en raison de l'ancienneté du tracé de la rue, de son développement en continuité avec le village et du fait qu'il soit un bon exemple de quartier ouvrier toujours existant à proximité du pôle industriel. On note la présence de bâtiments en rangée, jumelés ou détachés. Les édifices sont à toit plat et en brique et généralement de deux ou trois étages, bien qu'ils comprennent des maisons unifamiliales. Les alignements sont plus ou moins réguliers. Les escaliers extérieurs et les parapets à couronnement sont des éléments distinctifs. Les insertions de bâtiments de l'après-guerre sont assez nombreuses. La qualité de l'ensemble pourrait être rehaussée par des mesures de contrôle plus légères que pour des secteurs présentant un intérêt patrimonial plus élevé.

# 5.

## BIBLIOGRAPHIE

### Photographies aériennes

*Photographies aériennes*, 1947-1948-1949, Ville de Montréal, Gestion des documents et archives

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

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

### Cartes

ADAMS, John. *Map of the City and Suburbs of Montreal*, 1825. Bibliothèque de l'Université McGill, Département des livres rares et des collections spéciales.

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, n° 473.

GOAD, Charles E. *Atlas of Montreal*, 1890, volumes 1 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 1 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, n° 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

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.

### Ouvrages généraux

*Itinéraire toponymique du Saint-Laurent, ses rives et ses îles*, Québec, 1984, 451 p., coll. Études et recherches toponymiques, n° 9.

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

- BEAUREGARD, Ludger. *Toponymie de la région métropolitaine de Montréal*, Québec, Ministère des Terres et Forêts du Québec, 1968, 225 p., coll. Étude toponymique 2 (nouvelle série).
- BERGERON, Claude. *Architectures du XX<sup>e</sup> siècle au Québec*, Québec, Musée de la civilisation / Éditions du Méridien, 1989, 271 p.
- BERGERON, Claude. *L'architecture des églises du Québec 1940-1985*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1987, 386 p.
- 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.
- COMMISSION DE TOPONYMIE. *Noms et lieux du Québec. Dictionnaire illustré du Québec*, Québec, Les Publications du Québec, 1994, 925 p.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. 12 volumes.
- COURVILLE, Serge (dir.). *Paroisses et municipalités de la région de Montréal au XIX<sup>e</sup> siècle (1825-1861), Répertoire documentaire et cartographique*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1988, 350 p.
- DESJARDINS, Pauline. *Évaluation du patrimoine industriel. Critères généraux*, Montréal, Archemi / Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain, 29 août 2003, 56 p.
- LAURIN, J.-E. *Histoire économique de Montréal et des Cités et Villes du Québec*, [Montréal], Les Éditions J.-E. Laurin, 1942, 287 p.
- LEUNG, Felicity, David McCONNELL et Jean-Claude PARENT. *Les emplacements manufacturiers au Canada*, Ottawa, Environnement Canada, Service canadien des Parcs, 1990.
- LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992, 608 p.
- MAGNAN, Hormidas. *Dictionnaire historique et géographique des paroisses, missions et municipalités de la province de Québec*, Arthabaska, Imprimerie d'Arthabaska Inc., 1925, 738 p.
- MARSAN, Jean-Claude (dir.). *Inventaire préliminaire des bâtiments patrimoniaux de la Commission scolaire de Montréal*, vol. 1-2a-2b, Montréal, Université de Montréal, 28 février 2001.
- 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, Jacques. *Les ensembles patrimoniaux de la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, Ministère des Affaires culturelles, mars 1985, 40 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.
- WOLFE, Jeanne M. et François DUFAUX (dir.). *A topographic Atlas of Montreal / Atlas topographique de Montréal*, Montréal, McGill School of Urban Planning / École d'urbanisme, 1992, 78 p.

#### Site Internet

VILLE DE MONTRÉAL. *Répertoire bibliographique sur le patrimoine archéologique de Montréal*, 2004.  
[http://www2.ville.montreal.qc.ca/urb\\_demo/domaines/archeo/bib\\_recherche.htm](http://www2.ville.montreal.qc.ca/urb_demo/domaines/archeo/bib_recherche.htm)



### Ouvrages spécifiques à l'arrondissement

AUCLAIR, Élie-J. *Histoire des Sœurs de Sainte-Anne. Les premiers cinquante ans. 1850-1900*, Montréal, Les Frères des Écoles chrétiennes, 1922, 355 p.

AVON, Hélène. *Daly & Morin. À la recherche du patrimoine industriel de Lachine*, M.A. Université de Sherbrooke, avril 2003, 105 p.

BAILLOT, André. *Répertoire des maisons rurales de la Ville de Pierrefonds* (travail présenté à M. J.-P. Guay), Université de Montréal, Faculté d'aménagement, 24 avril 1987, 27 p.

COMMISSION DES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES DU CANADA. *Formulaire de demande-lieu : Arrondissement de Senneville*, Ottawa, Commission des lieux et monuments historiques du Canada, 2001, s.p.

DEMETER, Lazlo (dir.). *Inventaire monumental, région de Montréal (Lachine)*, 3 vol., Montréal, Ministère des Affaires culturelles, été 1970.

DES ROCHERS, Jacques. *Essai de synthèse ethnohistorique du secteur des Rapides de Lachine*, Montréal, Communauté urbaine de Montréal et Ministère de la Culture et des Communications, Rapport final, juin 2001, 160 p.

DES ROCHERS, Jacques. *Un lieu nommé Pointe-Claire. Guide d'excursion patrimoniale / A Place Called Pointe-Claire. A Heritage Tour Guide*, Pointe-Claire, 2000, s.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, 204 p.

ETHNOTECH INC. *Lachine. Étude de potentiel archéologique*, Montréal, s.d., 235 p.

ETHNOTECH INC. *Lachine. Macro-inventaire architectural*, vol.2, Montréal, Ministère des Affaires culturelles, s.d., 168 p.

MARIE-JEAN-DE-PATHMOS (Sœur). *Les Sœurs de Sainte-Anne. Un siècle d'histoire 1850-1900*, tome 1, Lachine, Les Sœurs de Sainte-Anne, 1950, 640 p.

MOUSSETTE, Normand. *En ces lieux que l'on nomma « La Chine... »*, Cité de Lachine, 1978, 177 p.

POITRAS, Claire et Jean-Christian AUBRY. *Étude historique du développement urbain. L'axe du canal de Lachine – partie Lachine et LaSalle*, 2 tomes, Montréal, Ville de Montréal / INRS Urbanisation, Culture et société, 2004.

Montréal 