

ETUDE DE POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE, ANCIENS ATELIERS DU GTR/CN
1830 RUE LE BER, MONTREAL
ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST

RAPPORT FINAL

Août 2009



**ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
ANCIENS ATELIERS DU GTR/CN
1830 RUE LE BER, MONTRÉAL
PRINTEMPS 2009**

Arrondissement du Sud-Ouest

SACL inc, 2009



RÉSUMÉ

Le Groupe Mach inc. a retenu les services de la SACL afin de réaliser l'étude de potentiel archéologique des terrains abritant les anciens ateliers du Grand Tronc / CN situés au 1830 rue Le Ber dans le quartier de Pointe Saint-Charles de l'arrondissement du Sud-Ouest à Montréal. Ces terrains qui ont pu faire l'objet d'occupations anciennes préhistoriques et historiques ont possiblement conservé en sous-sol des traces de ces occupations. Diverses étapes de recherche ont dû être entreprises afin d'établir leur potentiel archéologique. Dans un premier temps, la recherche et le positionnement sur le plan actuel des principaux sites archéologiques recensés à proximité des zones d'étude ont été réalisés. Le relevé photographique de l'état actuel du site, les plans anciens, les données sur le paléo environnement, la synthèse historique, l'étude cartographique polyphasée et l'analyse de la stratigraphie à partir des relevés de caractérisation environnemental des sols ont permis de mieux cibler les zones plus propices à l'établissement humain durant la préhistoire, et à baliser l'emplacement de ressources archéologiques potentielles de la période historique. L'analyse de l'occupation durant la période historique a été réalisée principalement à partir de la synthèse historique et de l'étude cartographique polyphasée. Les zones de potentiel ont été illustrées sur le plan 1. Ce plan propose également une stratégie d'inventaire au terrain afin d'évaluer ces ressources.

TABLE DES MATIÈRES

Page couverture : Fortification Surveys, 1864, ANC, NMC 0044081, Sheet 5, plan 3.

RÉSUMÉ.....	iii
Table des matières.....	iv
Liste des figures.....	v
Liste des tableaux.....	v
Liste des plans.....	vi
Liste des plans en annexe.....	vi
Équipe de travail.....	vii
1. CONTEXTE ET APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE.....	8
1.1 Mandat et aires d'étude.....	8
1.2 Méthodologie.....	8
1.2.1 Étude polyphasée et planification des interventions.....	8
2. SYNTHÈSE DE L'OCCUPATION PRÉHISTORIQUE DU SECTEUR À L'ÉTUDE.....	14
2.1 La chronologie culturelle régionale.....	14
2.2 Les sites archéologiques préhistoriques connus à proximité du secteur à l'étude.....	16
3. SYNTHÈSE DE L'OCCUPATION HISTORIQUE DU SECTEUR À L'ÉTUDE.....	21
3.1 De la recherche historique.....	21
3.2 De la prairie Saint-Pierre à la Pointe-Saint-Charles : l'évolution des concessions.....	22
3.3 Du <i>The Grand Trunk</i> à la Compagnie des Chemins de fer nationaux : une évolution historique.....	23
3.4 Au cœur de Pointe-Saint-Charles, une industrie en croissance.....	25
4. LE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE DU SITE À L'ÉTUDE.....	27
4.1 Le potentiel archéologique préhistorique.....	27
4.2 Le potentiel archéologique historique.....	28
4.2.1 Période 1 : avant 1853.....	28
4.2.2 Période 2 : 1854 à 1875.....	29
4.2.3 Période 3 : 1875-1879.....	30
4.2.4 Période 4 : 1879-1923.....	31
5. STRATÉGIE D'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE AU TERRAIN.....	48
5.1 L'opération 1.....	48
5.2 Méthodologie d'intervention.....	49
6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....	52
BIBLIOGRAPHIE.....	53
ANNEXES	
Étude cartographique polyphasée	
Synthèse stratigraphique du site tirée des interventions de caractérisation environnementale des sols	
Plan de localisation des interventions de caractérisation environnementale des sols	

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Plan illustrant l'emplacement du site à l'étude dans l'arrondissement du Sud-Ouest

Figure 2 : Orthophoto illustrant l'emplacement du site à l'étude dans l'arrondissement du Sud-Ouest

Figure 3 : Carte topographique illustrant les sites archéologiques connus à proximité du secteur à l'étude

Figure 4 : Extrait du plan de Charland daté de 1801

Figure 5 : Extrait du plan de Jobin daté de 1834

Figure 6 : Extrait du plan de Montreal Railway daté de 1851

Figure 7 : Extrait du plan terrier des Sulpiciens illustrant en 1853 les différents lots du secteur à l'étude

Figure 8 : Extrait du plan de Duncan daté de 1853 illustrant la nouvelle propriété du Grand Tronc et les baraquements des irlandais au nord-est en marge du fleuve

Figure 9 : Extrait d'un plan illustrant les limites et les dimensions des lots du secteur à l'étude en 1853

Figure 10 : Plan de Perreault datant de 1856 et illustrant les limites de propriété déterminé lors d'un procès verbal entre le Grand Tronc et les Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame

Figure 11 : Superposition du site à l'étude sur un extrait du plan de Boxer daté de 1859

Figure 12 : Superposition du site sur le plan de Fortification Surveys daté de 1864

Figure 13 : Extrait du plan de Hopkins daté de 1879

Figure 14 : Extrait du plan de Goad daté de 1890

Figure 15 : Extrait du plan de Goad daté de 1903 illustrant le site à l'étude

Figure 16 : Extrait du plan de Goad daté de 1909

Figure 17 : Extrait du plan de Goad daté de 1912 illustrant le site à l'étude

Figure 18 : Extrait du plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal en 1949

Figure 19 : État actuel du site à l'étude

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Sites archéologiques préhistoriques connus à proximité de l'aire à l'étude

LISTE DES PLANS

Plan 1 : Stratégie d'inventaire archéologique au terrain

LISTE DES PLANS EN ANNEXE

Étude cartographique polyphasée

Synthèse stratigraphique du site tirée des interventions de caractérisation environnementale des sols

Plan de localisation des interventions de caractérisation environnementale des sols

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Groupe Mach inc.

Pierre-Jacques Lefavre Vice-président développement, responsable du projet

SACL

François Véronneau Archéologue chargé de projet.

Claude Joyal Archéologue préhistorien

Pierre LaRue Cartographe

Denis Gravel Historien

Diane Verdon Secrétaire administrative

1. CONTEXTE ET APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

1.1 Mandat et aire d'étude

Le mandat confié à la SACL inc. par le Groupe Mach inc. consiste dans un premier temps à effectuer l'étude de potentiel archéologique des terrains abritant les anciens chantiers du Grand Tronc / CN sis au 1830 rue Le ber, dans le quartier de Pointe Saint-Charles, et d'élaborer une stratégie d'inventaire au terrain afin d'évaluer ces ressources (figure 1 et 2). Ainsi, à partir des recherches documentaires disponibles, l'étude de potentiel archéologique vise à mettre en relation les données environnementales et culturelles dans le but de sélectionner les zones pouvant avoir conservées des traces d'occupation ancienne préhistorique et/ou historique.

1.2 Méthodologie

Les recherches documentaires requises ont été effectuées afin d'identifier la présence de sites archéologiques connus à proximité du site à l'étude. Des recherches documentaires ont aussi été effectuées en relation avec le patrimoine historique eurocanadien, ainsi que le paléoenvironnement. Ces données ont été principalement obtenues à partir de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) et du Répertoire québécois des études de potentiel archéologiques (RQEPA). Des données supplémentaires issues des interventions de caractérisation environnementale des sols a permis d'évaluer l'élévation moyenne du sol naturel et l'épaisseur des remblais.

1.2.1 Étude polyphasée et planification des interventions

La réalisation de l'étude cartographique polyphasée comprend plusieurs étapes. Le positionnement des plans historiques se fait sur un logiciel de dessin. Il s'agit de créer des images matricielles de ces plans, images qui seront délimitées par un cadre de référence commun préalablement établi sur le plan actuel de la grille des rues du Service de géomatique de la Ville de Montréal. Ces images en format vectoriel seront retracées dans Autocad version 2007. Chacune de ces étapes est ici décrite quant à la méthode générale et quant aux problèmes particuliers rencontrés lors de la réalisation.

La cartographie polyphasée pour le terrain à l'étude a été réalisée à partir des plans historiques suivants : 1801 Charland, 1834 Jobin, 1851 Montreal Railway., 1856 Perreault, 1859 Boxer, 1864 Fortification Surveys, 1872 Johnston, 1879 Hopkins, 1880 Lionnais, 1890 Goad, 1898 Rand McNally, 1907 Pinsoneault, 1909 Goad, 1912 Goad, 1938 Underwriter's, 1949, 1959-65, 1986, 1990 Utilisation du sol Ville de Montréal.

Positionnement des cartes anciennes

Les plans historiques ont été positionnés un par un dans un logiciel de dessin (Illustrator), par référence primaire à une version .eps de la carte photogrammétrique actuelle de Montréal couvrant le secteur à l'étude. L'ensemble du travail de positionnement des cartes et photos anciennes résulte en un fichier .ai (Illustrator) qui comprend toutes les cartes historiques par couche ainsi que le tracé des repères qui ont servi au positionnement.

Les plans positionnés ont été enregistrés en format *.jpg* puis insérés comme images matricielles attachées au fichier *.dwg* (Autocad) du polyphasé. Les images des plans historiques positionnés ont la même dimension et la même résolution (environ 0,5 m) et elles possèdent le même cadre de référence.

Pour positionner les plans historiques, le plan actuel de la grille des rues du Service de géomatique de la Ville de Montréal sert de référence de base, ou référence primaire, mais le processus requiert des plans de références secondaires privilégiés. Lors du positionnement successif des plans historiques, il n'est en effet généralement pas possible de suivre une séquence historique linéaire, ascendante ou descendante. Les plans historiques ayant des degrés très variables de précision et de conformité géométrique, les plans anciens les plus exacts doivent être positionnés en premier lieu et servent de référence secondaire pour les plans qui les suivent ou les précèdent historiquement. Un certain nombre de grandes lignes et de points d'ancrage primaires repérables sur la carte de référence de base actuelle, servent à positionner les plans historiques les plus précis. Ceux-ci permettent à leur tour de générer des lignes et points d'ancrage secondaires, disparus aujourd'hui mais pouvant être tracés assez précisément, qui servent pour le reste du travail de positionnement.

Les lignes et points d'ancrage les plus fiables au départ sont généralement les grandes divisions foncières originales, dont on retrouve habituellement des traces claires dans le parcellaire actuel, surtout lorsqu'il s'agit de lignes d'arrière lot, les tracés routiers et ferroviaires anciens, sous réserve que les routes ont pu être élargies et certaines courbes refaites, ainsi que certains tracés géométriques de grande échelle tel celui d'un canal. À ce titre, la disponibilité d'un plan de cadastre actuel correctement géoréférencé est toujours très utile. Il est assez rare qu'un bâtiment à lui seul puisse servir de point d'ancrage fiable au début du travail. Toutefois, un ensemble de bâtiments anciens toujours existants, au moins quatre ou cinq répartis sur l'ensemble du territoire, en distribuant les erreurs, permet de fixer assez correctement l'échelle et de donner une bonne orientation à un ou deux degrés près. Les échelles graphiques présentes sur les plans anciens, quoique celles-ci ne soient pas toujours d'une très grande précision, permettent bien entendu de confirmer l'échelle de l'image.

Les erreurs qui peuvent être présentes dans les plans anciens sont de tous ordres, et il est difficile par conséquent de trouver une méthode de correction commune. Il peut s'agir de tracés grossiers dont la topologie est juste mais dont la géométrie est très approximative, d'erreurs topologiques dans la configuration du réseau viaire ou du découpage cadastral, d'erreurs d'arpentage de un ou de quelques éléments dans un ensemble, produisant des décalages qui parfois ont des effets en chaîne, de confusion d'identité entre certains éléments représentés, de déformations continues dues aux perspectives des photos aériennes, ou de déformation dans la reproduction photographique des sources originales. Le mode de correction est donc variable mais il requiert habituellement, dépendant de l'étendue couverte, de découper le plan historique en quelques portions qui sont placées indépendamment l'une de l'autre et raccordées du mieux possible, dans la mesure où chacune de ces portions possède des ancrages fiables. L'intérêt de procéder à de tels découpages afin d'améliorer la concordance géométrique entre les plans doit cependant être mesurée par rapport au risque de perte de l'information qui réside précisément dans les discordances des plans. Certains plans sont si erronés géométriquement qu'il est toutefois illusoire de s'y fier pour positionner géographiquement des objets. Leur utilité réside plutôt à confirmer ou non l'existence de tel ou tel objet réel à une époque donnée.

Plus le territoire couvert est grand, plus il est difficile d'ajuster les plans dans le détail. La fouille d'un site plus précis à l'intérieur d'un grand territoire requerrait un positionnement des plans à plus petite échelle, pour un périmètre restreint entourant ce site. Il y a donc un degré de précision du polyphasé qui est associé à son étendue et à la discordance relative des plans dans cette étendue, discordance qui peut être réduite si on réduit le travail de positionnement à un secteur plus restreint. Ce degré de précision ne doit pas être confondu avec celui attribuable à l'échelle des plans, c'est à dire à l'imprécision du trait de plume dans les plans de petite échelle.

On peut noter que certains plans ou images géométriquement conformes, tel les plans des Fortification's Surveys et les photos aériennes, en d'autres termes les plans de référence secondaires, auraient avantage à être positionnées à partir d'un logiciel géomatique qui corrigerait les déformations photographiques tout en géoréférençant ces images. Il s'agirait toutefois d'un travail supplémentaire, qu'il serait préférable de faire sur la base d'un plan cadastral correctement géoréférencé.

Figure 1 : Plan illustrant l'emplacement du site à l'étude dans l'arrondissement du Sud-Ouest. (Ville de Montréal, Feuilles 31HE-3736, 3737, 3836, 3837)

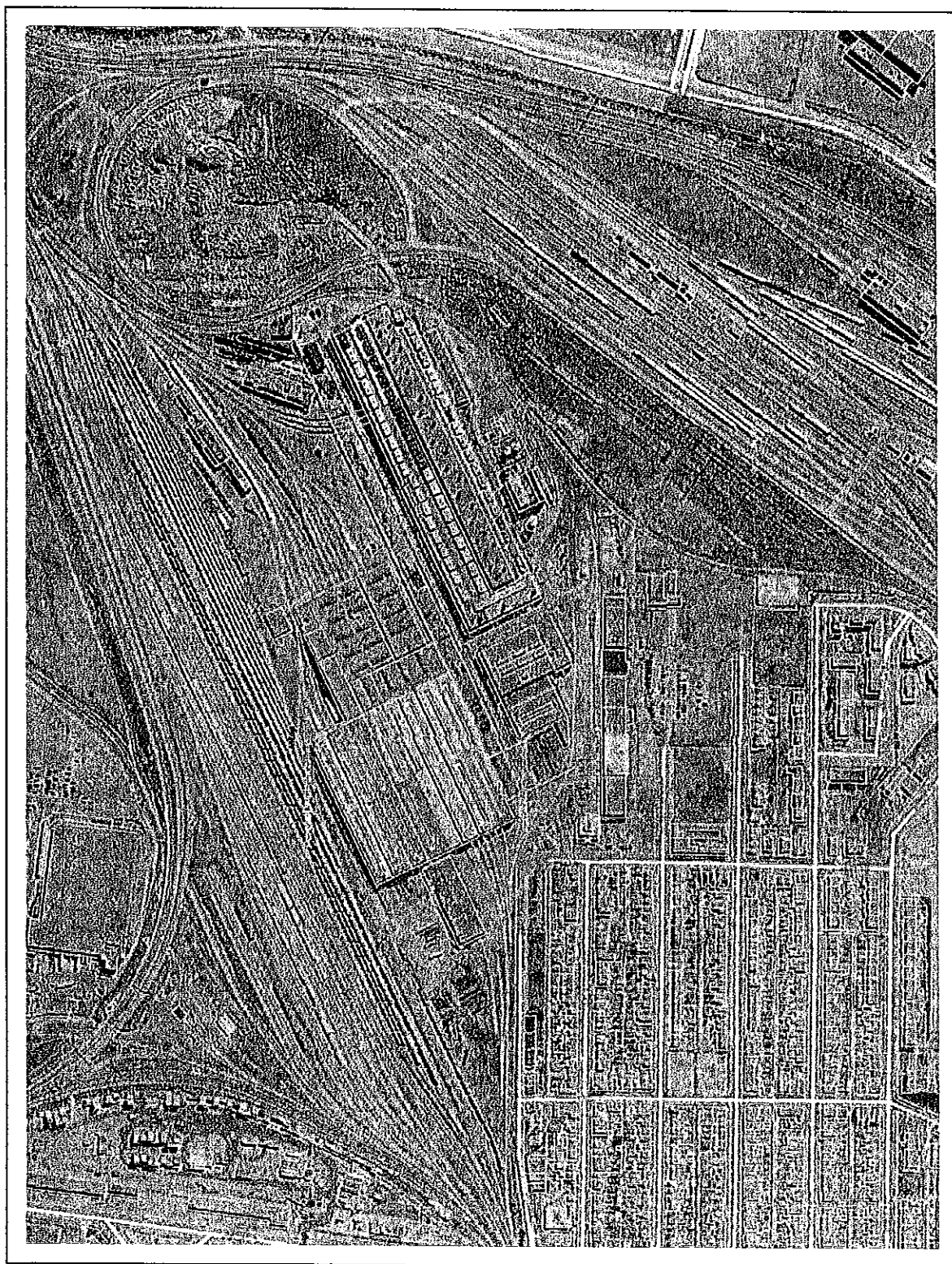


Figure 2 : Orthophoto illustrant l'emplacement du site à l'étude dans l'arrondissement du Sud-Ouest.
(Navigateur urbain, Ville de Montréal, montage Ghafoury & Bouchard)

2. SYNTHÈSE DE L'OCCUPATION PRÉHISTORIQUE DU SECTEUR À L'ÉTUDE

2.1 La chronologie culturelle régionale

À la fin de la dernière période glaciaire, les eaux de fonte de l'inlandsis laurentidien immergent totalement la plaine de Montréal sous la mer de Champlain. Puis, en raison du relèvement isostatique et de l'hydrographie changeante du continent nord américain, la mer de Champlain se transforme de plus en plus en plan d'eau douce: le lac Lampsilis. Ce lac s'exonde graduellement en trois épisodes distincts: le stade de Rigaud, vers 9800 ans avant aujourd'hui à une élévation entre 50 et 70 m au-dessus du niveau actuel, le stade de Montréal, vers 8500 ans avant aujourd'hui à une élévation d'environ 30 à 35 m au-dessus du niveau actuel, et le stade de St-Barthélemi, vers 8000-7000 ans avant aujourd'hui à une élévation d'environ 15 m au-dessus du niveau actuel. Il semble qu'une terrasse plus basse vers 9 m se soit créée ultérieurement et que la relative stabilisation au niveau actuel ait eue lieu entre 6000 et 5000 ans avant aujourd'hui. Cette image de la courbe d'émersion reste toutefois mal connue dans le détail car il n'y a aucune étude récente et systématique de la paléogéographie de la plaine de Montréal entre 10 000 ans et 6000 ans¹.

La basse altitude de la plaine de Montréal en fait une région géographique tardivement peuplée par les groupes humains. Il est possible que des groupes paléindiens récents de la tradition Plano aient occupé les hautes terrasses du lac Lampsilis lors de leur migration de la région des Grands Lacs vers la péninsule Maritime, il y a environ 9000 ans. Cette hypothèse n'est toujours pas appuyée par des données archéologiques. Si tel a été le cas, ces groupes de chasseurs de gros mammifères ont passé sur les flancs d'une plaine humide et encore froide, fort probablement à la poursuite de hardes de caribous.

L'occupation du territoire durant les millénaires qui suivent est à peu près inconnus archéologiquement jusque vers 6000 ans avant aujourd'hui. Cette période de l'Archaïque ancien et moyen n'a pas laissé beaucoup d'indices archéologiques au Québec et alentour. Il s'agit d'un moment où les groupes humains vont tranquillement s'adapter aux environnements qui se stabilisent graduellement. La mobilité est encore grande, et il est possible que les quelques groupes humains présents dans la vallée du Saint-Laurent soient aussi familiers ici que dans les vallées de la Nouvelle-Angleterre et de l'État de New York.

Au sud de la forêt boréale, entre les Grands Lacs et la chaîne appalachienne, deux grands ensembles culturels se succèdent et vont même coexister pour un certain temps durant l'Archaïque supérieur. Il y a d'abord l'Archaïque laurentien, qui se manifeste depuis environ 6000 ans avant aujourd'hui et qui se maintiendra pendant essentiellement deux millénaires, soit jusqu'à environ 4000 ans avant aujourd'hui. Les origines de cette tradition restent obscures, se perdant dans l'époque très mal connue de l'Archaïque moyen et ancien.

Dans la région du Haut Saint-Laurent, l'Archaïque laurentien passe par deux épisodes successifs d'à peu près un millénaire chacun: l'épisode Vergennes et l'épisode Brewerton. Lors de l'Archaïque laurentien, les sites sont plus nombreux et plus visibles, et on peut aisément penser qu'il y a un certain accroissement démographique lors de ces deux millénaires.

¹ Brown Macpherson, Joyce, *Raised shorelines and drainage evolution in the montreal lowland*. Cahiers de Géographie de Québec, 11 (23) : 343-360, 1967.

Les ressources locales, notamment les bons matériaux lithiques, sont exploitées efficacement. Beaucoup des sites sont situés sur les axes riverains, près de rapides, suggérant que la pêche compose une part non négligeable de la subsistance. Et si la mobilité des groupes semble s'effectuer sur de moins grandes distances qu'auparavant, c'est aussi à ce moment que se met en place le vaste réseau de distribution du cuivre natif. Ce matériau s'ajoute à un ensemble de traits de la culture matérielle très caractéristiques qui laissent entrevoir une certaine fréquence de contacts et d'échanges sur un grand territoire (Clermont et Chapdelaine 1998; Clermont et al. 2003; Ellis et al. 1990).

Vers la fin de l'épisode Brewerton de l'Archaïque laurentien, il y a 4300 ans, on voit pénétrer dans le paysage culturel, jusqu'alors relativement homogène, de nouvelles manifestations clairement étrangères et que l'on regroupe sous les vocables d'Archaïque final ou post-laurentien.

Ce nouvel ensemble culturel pourrait correspondre à une certaine expansion de populations méridionales qui laisseront leurs marques sur un peu plus d'un millénaire, en passant aussi par quelques épisodes distincts. D'abord, entre en scène la tradition Lamoka, qui dure plus ou moins 500 ans et qui, pendant les trois premiers siècles, sera contemporaine de la fin de l'Archaïque laurentien. Plusieurs sites laissent sous-entendre que les Lamoka et les derniers Laurentiens se sont côtoyés, mais la nature de ces relations fait toujours l'objet de discussions (Chapdelaine 1987). Suit la tradition Susquehanna, moins bien documentée dans notre région, qui se termine dans un intervalle encore nébuleux qui mène à l'avènement de la période Sylvicole. Les populations post-laurentiennes, à la différence de leurs prédécesseurs, se contentent de matériaux lithiques de moins bonne qualité, dont la cornéenne des collines Montérégiennes.

C'est la mise en place du réseau Meadowood vers 3000 ans avant aujourd'hui, qui marque le début du Sylvicole. Ce réseau rayonne pendant environ 600 ans – formant ainsi ce que nous appelons le Sylvicole inférieur – sur une bonne partie du Nord-Est américain, avec comme zone d'influence principale les basses terres du Saint-Laurent, l'est de la région des Grands Lacs, et la région adjacente au sud, incluant le nord de l'État de New York. À la suite de cet épisode, un ensemble de manifestations funéraires bien distinctes et disséminées sur un vaste territoire caractérisent l'épisode Middlesex. Tout le Sylvicole inférieur est traversé d'un vent homogénéisant qui transporte idées et objets et la région montréalaise participe pleinement à ce phénomène (Clermont 1990, Chrétien 1991).

Vers 2400 ans avant aujourd'hui, les grands réseaux du Sylvicole inférieur laissent place à plus de diversités régionales, et pendant les 1400 ans du Sylvicole moyen, les populations de la vallée du Saint-Laurent, comme ailleurs dans le Nord-Est, s'engageront dans un processus complexe qui, passant par une intensification de la dépendance sur les ressources halieutiques, mènera à la sédentarité et la production agricole. Le Sylvicole supérieur débute avec ce changement définitif qui a lieu vers l'an 1000 de notre ère dans la région de Montréal (Chapdelaine 1993). On reconnaît alors l'ensemble culturel iroquoien dont les différents groupes se rassembleront en villages de plus en plus gros et éventuellement palissadés. Au moment de l'incursion de Jacques Cartier à Montréal en 1535, les Iroquoiens du Saint-Laurent occupent la vallée de l'estuaire jusqu'au lac Ontario, et la région de Montréal abrite une population pleinement sédentaire et horticole et dont le village principal, Hochelaga, est situé au pied du Mont-Royal.

Vers la fin du XVI^e siècle, les Iroquoiens du Saint-Laurent abandonneront la vallée à la suite de circonstances diverses en partie liées à la présence européenne grandissante sur la côte atlantique et le Golfe du Saint-Laurent, laissant derrière eux le territoire où bientôt la Nouvelle France prendra naissance.

Ces données nous permettent d'évaluer l'habitabilité du site à l'étude localisé dans le quartier de Pointe Saint-Charles de l'arrondissement du Sud-Ouest. D'abord, les hautes terrasses de la plaine montréalaise deviennent pour la première fois habitables par les groupes humains lors des derniers moments de la période paléoindienne récente, qui se termine vers 8000 ans avant aujourd'hui. En ce qui concerne le site à l'étude, dont l'élévation au sommet du sol naturel varie entre 13,50 m et 15 m² ANMM d'ouest en est, il ne sera pas habitable avant 6000 à 5000 ans avant aujourd'hui, au moment où le fleuve atteint son niveau actuel. C'est à ce moment que le secteur d'étude devient intéressant pour l'établissement humain. On peut alors venir s'y installer dès la phase Vergennes de l'Archaïque laurentien. Cette surface sera celle occupée par les êtres humains jusqu'à aujourd'hui³.

2.2. Les sites archéologiques connus à proximité du secteur à l'étude

Le registre de l'ISAQ (Inventaire des Sites Archéologiques du Québec) indique que 33 sites archéologiques préhistoriques sont actuellement connus dans un rayon de dix kilomètres du projet (tableau 1, figure 3). Parmi ces sites, on retrouve dans un premier temps 13 établissements connus dans le secteur des rapides de Lachine, à environ 9 km au sud-ouest du projet ; dont BiFj-3, 12 et 13 à Sainte-Catherine, et dix autres situés sur l'île aux Hérons et sur l'île aux Chèvres (BiFj-14 à 17 et 19 à 24). Puis, sur l'île des Sœurs à moins de 1,5 km (BiFj-1, 49), et à la Maison Étienne-Nivard en aval des rapides de Lachine (BiFj-85), trois sites préhistoriques sont également répertoriés à proximité. Vers le nord, dans le Vieux-Montréal et près de Mont-Royal, 12 sites préhistoriques sont aussi connus : un village iroquoïen du XVI^e siècle (BjFj-1) et une carrière préhistorique de pierre (BjFj-97) sur le Mont-Royal ; et dix campements de chasse et de pêche fouillés dans le Vieux-Montréal, entre les rues McGill et Berri (BjFj-3/47, 22, 43, 44/55, 49, 50, 56, 69, 96, et 100). À l'est et au sud-est, on retrouve par ailleurs trois sites archéologiques préhistoriques de campements de chasse et de pêche ; soit à Saint-Lambert (BiFi-2) à moins de 5 km du projet, et à LaPrairie (BiFi-10 et BiFj-10) à environ 9 km. Enfin, deux autres sites sont enregistrés à 7,5 km au nord-est du secteur à l'étude ; il s'agit de BjFj-8 et 75 dans le Parc de la Baronnie du Vieux-Longueuil.

Chronologiquement, ces 33 sites préhistoriques représentent des occupations continues sur plus de quatre millénaires ; entre la période Archaïque post-laurentienne (4 200 à 3 000 AA) et celle du Sylvicole supérieur récent (650 à 450 AA), en passant par le Sylvicole inférieur (3 000 à 2 400 AA), le Sylvicole moyen ancien (2 400 à 1 500 AA), le Sylvicole moyen tardif (1 500 à 1 000 AA), et le Sylvicole supérieur ancien (1 000 à 650 AA). On reconnaît toutefois une dominance des présences sylvicoles moyennes (2 400 à 1 000 AA), tant anciennes que tardives, qui sont en effet documentées sur la majorité des sites.

² L'évaluation de l'élévation du sol naturel a été faite à partir des données provenant de Goulder Associés, *Caractérisation complémentaire, site de Pointe St-Charles, Montréal, Québec-Nips 52184, 51335, 50239, 52334*, CN Alstom, coupe hydrogéologique A-A', figure 4-3, plans en annexe.

³ Tremblay, Roland, (SACL inc.) *Programme de renouvellement urbain, Inventaire archéologique du parc René-Masson, MTL03-19-1, Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Arrondissement de Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-est, 2005.*

Tableau 1 : Sites archéologiques préhistoriques connus à proximité de l'aire à l'étude

Code Borden	Appartenance culturelle	Fonction du site	Localisation	Référence
BiFi-2	Préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Site Surprenant, Saint-Lambert à 5 km à l'est du projet	Gaumont 1966
BiFi-10	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA) Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Ruisseau Claude, LaPrairie à 10 km au sud-est du projet	Arkéos 1994, 1994a; Codère 1996
BiFj-1	Sylvicole moyen ancien (2 400 à 1 500 AA)	Campement de chasse et pêche	Site LeBer, île des Sœurs, Verdun à 1,5 km au sud-est du projet	Archéocène 1993
BiFj-3	Préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Rapides de Lachine, Sainte-Catherine à 10 km au sud-ouest du projet	Barré 1974; Codère 1996
BiFj-10	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA) Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Casernes de LaPrairie, LaPrairie à 8 km au sud-est du projet	Gaumond s.d.; Cloutier 1973; Ethnoscop 1984
BiFj-12	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA) Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Presqu'île à Boquet, Sainte-Catherine à 8,5 km au sud du projet	Chevrier 1984
BiFj-13	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA)	Campement de chasse et pêche	Presqu'île à Boquet, Sainte-Catherine à 8,5 km au sud du projet	Chevrier 1984; Codère 1996
BiFj-14	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA)	Campement de chasse et pêche	Île aux Hérons, La Salle à 7 km au sud du projet	Chevrier 1984; Codère 1996
BiFj-15	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA) Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Île aux Hérons, La Salle à 7 km au sud du projet	Chevrier 1984; Codère 1996
BiFj-16	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA)	Campement de chasse et pêche	Île aux Chèvres, La Salle à 7 km au sud du projet	Chevrier 1984; Codère 1996

BiFj-17	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA)	Campement de chasse et pêche	Île aux Chèvres, La Salle à 7 km au sud du projet	Chevrier 1984; Codère 1996
BiFj-19	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA)	Campement de chasse et pêche	Île aux Chèvres, La Salle à 7 km au sud du projet	Chevrier 1984
BiFj-20	Préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Île aux Hérons, La Salle à 7 km au sud du projet	Chevrier 1984
BiFj-21	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA)	Campement de chasse et pêche	Île aux Chèvres, La Salle à 7 km au sud du projet	Chevrier 1984
BiFj-22	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA)	Campement de chasse et pêche	Île aux Chèvres, La Salle à 7 km au sud du projet	Chevrier 1984
BiFj-23	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA)	Campement de chasse et pêche	Île aux Chèvres, La Salle à 7 km au sud du projet	Chevrier 1984
BiFj-24	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA)	Campement de chasse et pêche	Île aux Chèvres, La Salle à 7 km au sud du projet	Chevrier 1984
BiFj-49	Préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Île des Sœurs, Verdun à 1,5 km au sud-est du projet	Ethnoscop 1997
BiFj-85	Archaïque post- laurentien (4 200 à 3 000 AA) Sylvicole inférieur (3 000 à 2 400 AA) Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA) Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Maison Nivard et Parc Georges-O'Reilly, Verdun à 5,5 km au sud du projet	S.A.C.L. 2009
BjFj-1	Sylvicole inférieur (3 000 à 2 400 AA) Amérindien historique (XVI ^e siècle)	Village iroquoïen de Hochelaga	Site Dawson, coin des rue Sherbrooke et Mansfield, Montréal à 3,5 km au nord-ouest du projet	Dawson 1861, 1861; Gaumond 1963; Lighthall 1920; Pendergast et Trigger 1972
BjFj-3 / BjFj-47	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA) Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Place-Royale, Vieux- Montréal à 2,5 km au nord du projet	Brossard 1989; Cardinal 1991; Ethnoscop 1991; Arkéos 1991

BjFj-8	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA) Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Parc de la Baronnie, Vieux-Longueuil à 7,5 km au nord-est du projet	Arkéos 2008; Archéobec 1998; G.R.H.Q. 1998
BjFj-22	Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Pointe-à-Callière, Vieux-Montréal à 2,4 km au nord du projet	Desjardins et Duguay 1992; Litwinionek 1989
BjFj-43	Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Jardins d'Youville, Vieux-Montréal à 2 km au nord du projet	Bélanger 1990
BjFj-44 / BjFj- 55	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA)	Campement de chasse et pêche	Place Jacques-Cartier, Vieux-Montréal à 3 km au nord du projet	Filiatrault 1988; LaSalle 1991
BjFj-49	Sylvicole inférieur (3 000 à 2 400 AA) Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA) Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	LeMoynes-LeBer (10B), Vieux-Montréal à 2,7 km au nord du projet	Ethnoscop 1993; Blondeau 1990
BjFj-50	Sylvicole moyen ou supérieur (2 400 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Rues de Callière et Place-d'Youville Nord, Vieux-Montréal à 2,5 km au nord du projet	Véronneau 1991, 1992
BjFj-56	Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Faubourg Québec, Vieux-Montréal à 3,5 km au nord du projet	Arkéos 1997
BjFj-69	Sylvicole moyen ou supérieur (2 400 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Rue du Port, Vieux- Montréal à 2,2 km au nord du projet	Archéobec 1992
BjFj-75	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA) Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Parc de la Baronnie, Vieux-Longueuil à 7,5 km au nord-est du projet	Arkéos 2008; Archéobec 1998; G.R.H.Q. 1998
BjFj-96	Sylvicole moyen (2 400 à 1 000 AA) Sylvicole supérieur (1 000 à 450 AA)	Campement de chasse et pêche	Chapelle Notre-Dame- de-Bon-Secours, Vieux-Montréal à 3,2 km au nord du projet	S.A.C.L. 1998
BjFj-97	Préhistorique indéterminé (12 000 à 450 AA)	Carrière de cornéenne	Parc du Mont-Royal, Voie Camélien-Houde, Montréal à 4,5 km au nord-ouest du projet	Codère et Poirier 1998; Ethnoscop 1998
BjFj-100	Sylvicole inférieur (3 000 à 2 400 AA)	Campement de chasse et pêche	Accueil Bonneau, Vieux-Montréal à 3,3 km au nord du projet	G.R.H.Q. 1999

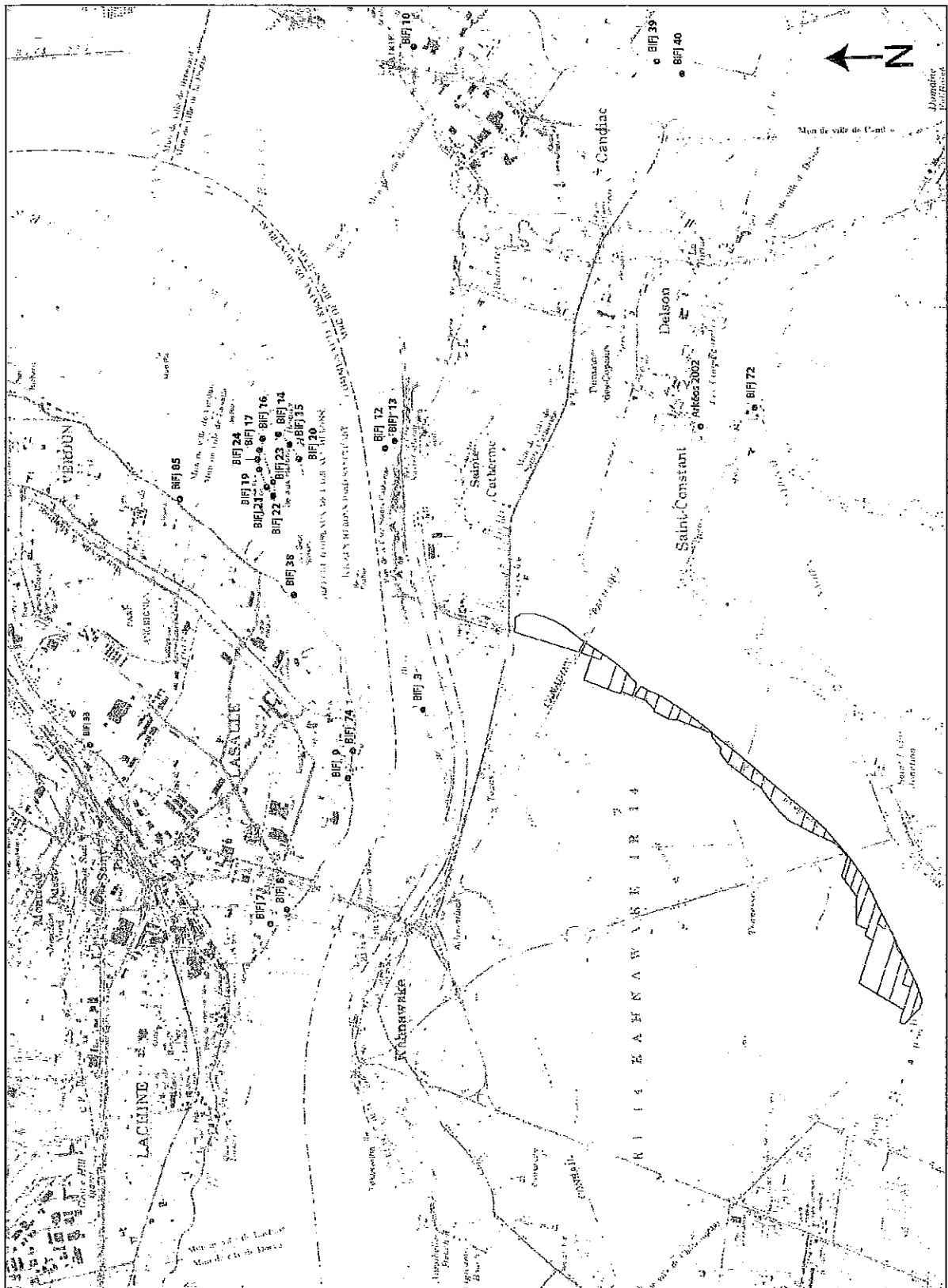


Figure 3 : Carte topographique illustrant l'emplacement des sites archéologiques connus à proximité du secteur à d'étude (carte topographique 1 : 75 000, MEMR).

3. SYNTHÈSE DE L'OCCUPATION HISTORIQUE DU SECTEUR À L'ÉTUDE

3.1 De la recherche historique

Dans la recherche qui porte sur les XVII^e et XVIII^e siècles avant l'établissement du Grand Tronc à Pointe-Saint-Charles, nous avons voulu relever la chaîne de titre. Cette méthode permet de repérer la présence de bâtiments (maisons, granges, moulins, etc.) car les contrats de vente entre les différents concessionnaires en feraient mention. La consultation des archives de la Bibliothèque et Archives nationales du Québec, du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal et de la Congrégation de Notre-Dame nous apparaissait incontournable. Faute de temps, nous n'avons pu consulter les archives des sœurs Grises, autre propriétaire important de ce secteur.

Les contacts ont été établis avec Josée Sarrazin au Service des archives des Sœurs de la Congrégation de Notre-Dame et auprès de David Émond de l'Univers culturel de Saint-Sulpice, département des archives (Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal).

Les documents ne foisonnent pas chez les religieuses de la Congrégation de Notre-Dame. Par contre, on y retrouve un plan de H. M. Perrault, intitulé *Procès verbal of division line between The Laides of The Congregational Nunnery of Notre Dame of Montreal and The Grand Trunk Railway Company of Canada Pointe St-Charles* et daté du 31 décembre 1856 (figure). Ce document indique la présence d'un bâtiment qui peut avoir été construit par le Grand Tronc. Or, en 1853, l'acte de vente entre les deux parties stipule qu'il n'y a aucun bâtiment érigé.

Les archives des sulpiciens conservent un plan de Pointe-Saint-Charles qui indique la portion des terres acquises par le Grand Tronc auprès des quatre communautés religieuses, le 31 décembre 1853, ainsi que les numéros de lots du cahier terrier concernant les transactions.

Notre examen des titres de propriété principalement à la BANQ s'est fait en consultant les index et autres répertoires habituels du centre d'archives de Montréal. Le cahier terrier, le relevé des actes de concessions des archives du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal et, par la suite, la consultation de la banque de données notariales, Parchemin, mise au point par la Société de recherche Archiv-Histo, nous donne un bon aperçu des transactions pertinentes à Pointe-Saint-Charles.

Sans avoir retrouvé systématiquement tous les actes notariés qui concernent le site connu actuellement sous le nom des ateliers ferroviaires du Grand Tronc, nous ne pouvons repérer de manière précise les traces du patrimoine bâti. Certes, il est fort certain que les colons ont construit maisons, granges et autres bâtiments connexes d'une ferme. Cependant, nous ne pouvons préciser hors de tout doute leur situation, leur état ou leur importance. Au moment des transactions de 1853, le Grand Tronc acquiert des terrains en culture ou en friche.

3.2 De la prairie Saint-Pierre à la Pointe-Saint-Charles : l'évolution des concessions

Selon les principes du régime seigneurial, la Société de Notre-Dame, dans un premier temps, et, par la suite, le Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal concèdent des terres aux colons qui en font la demande. À compter du milieu du XVII^e siècle et jusqu'à la vente des terres au Grand Tronc en 1853, le secteur de la Pointe-Saint-Charles dit des ateliers ferroviaires connaît une succession de censitaires. Les actes de concessions mentionnent parfois la prairie de la rivière Saint-Pierre ou, encore, près de la rivière Saint-Pierre afin d'en désigner le site, mais la Pointe-Saint-Charles apparaît très tôt dans la dénomination du lieu. Le survol de la chaîne de titres du cahier terrier du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal concerne les lots 537, 539, 540, 541, 542 et 544⁴ (figures). En 1853, quatre communautés religieuses deviennent propriétaires du secteur : les Messieurs du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal, les sœurs Grises, les sœurs de l'Hôtel-Dieu et les sœurs de la Congrégation Notre-Dame.

Les premiers censitaires ont fort probablement construit habitations, granges et autres bâtiments connexes inhérents à l'agriculture. Notre survol des titres de propriétés n'étant pas exhaustif, nous n'en ferons qu'une courte recension⁵.

Prenons le lot no 537 du cahier terrier, dès 1662, Paul de Chomedey de Maisonneuve pour le compte de la Société de Notre-Dame concède des terres à Fiacre Ducharme, Marin Deniau dit Destailis et Pierre Mallet⁶. Au fil des ans, les sœurs de la Congrégation de Notre-Dame récupèrent les terres à la suite d'ententes familiales. Ainsi, en 1706, elles prennent possession de la terre de Mallet et, en 1726, celle de la famille Ducharme⁷. L'essentiel de cette partie du territoire revient à la communauté religieuse pour être intégré à la ferme de Saint-Gabriel.

À l'examen des titres de la concession no 539, Maisonneuve accorde, en 1654, les terres désignées sous le nom de Pointe-Saint-Charles à Charles Lemoyne. Ce dernier en vend une partie à Louis Fontaine et Mathurin Jousset en 1657. Quatre ans plus tard, Jacques Le Ber, marchand de Montréal, obtient une part des terres de cette concession. À la fin du XVII^e siècle, François Charon, fondateur des frères Hospitaliers de la Croix et de Saint-Joseph⁸, en prend possession, avant d'être cédé aux « demoiselles de la Charité de l'Hôpital général » autrement dit, aux sœurs Grises⁹.

En 1653, Maisonneuve reconnaît la propriété de 40 arpents de Jean de Saint-Père sur le lot no 540. Deux ans plus tôt, il concédait à Nicolas Godé (Gaudet) le lieu dit la Grande Anse de Pointe-Saint-Charles correspondant au lot no 541.

⁴ Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BANQ), Archives du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal (ASSSM), *Cahier terrier*, microfilm no 797. Il n'est pas évident que le lot no 538 fasse partie du secteur. Le cahier terrier mentionne que le Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal ne possède pas le contrat de concession initial.

⁵ Nous avons consulté les archives des sœurs de la Congrégation de Notre-Dame et celles du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal désormais désignées sous l'appellation de Univers culturel de Saint-Sulpice (UCSS), département des archives. De plus, Parchemin, banques de données notariales de la Société de recherche Archiv-Histo, nous a également servi à mieux apprécier l'évolution des titres.

⁶ BANQ, ASSSM, *Acte de concession d'une terre située dans l'île de Montréal à la prairie Saint-Pierre, par Paul de Chomedey à Fiacre Ducharme dit Lafontaine, 31 octobre 1662; Acte de concession d'une terre située dans l'île de Montréal à la prairie Saint-Pierre, par Paul de Chomedey à Marin Deniau dit Destailis; et un autre acte de concession à Pierre Malet, 25 août 1662. Voir aussi, Acte de concession d'une terre située dans l'île de Montréal près de la rivière Saint-Pierre, par Gabriel de Queylus à Pierre Mallet, 29 nov. 1669. Toutes ces transactions concernent le lot 537 du cahier terrier du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal.*

⁷ BANQ, ASSSM, *Cahier terrier*. Archives de la Congrégation de Notre-Dame (ACND), selon un relevé des titres d'acquisition de la propriété de la Pointe Saint-Charles de la ferme Saint-Gabriel, plusieurs transactions concernent la famille Mallet et les sœurs confirment la propriété de la communauté religieuse.

⁸ *Dictionnaire biographique du Canada*, Tome I, p. 139.

⁹ BANQ, ASSSM, *cahier terrier*, microfilm no 797.

Selon les mêmes modalités, Jean Milot reçoit le lot no 542. L'ensemble de ces concessions revient aux sœurs de l'Hôtel-Dieu de Montréal dont une partie sera revendue au Grand Tronc¹⁰.

Le lot no 544 concerne de nombreux concessionnaires, refaire ici un survol de la chaîne dépasse le cadre de notre mandat. En résumé, les messieurs du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal en sont les principaux bénéficiaires au milieu du XIX^e siècle. De l'ensemble des droits de propriétés qui reviennent aux quatre communautés religieuses, on ne retient qu'aucun bâtiment n'était érigé sur lesdits terrains en 1853.

3.3 Du *The Grand Trunk* à la Compagnie des Chemins de fer nationaux : une évolution historique

L'ouverture du canal de Lachine en 1825 et, par la suite, son élargissement en 1843-1848, marque un changement radical dans le secteur du sud-ouest de l'île de Montréal, notamment à Pointe-Saint-Charles¹¹. Le territoire agricole devenu industriel est entouré par des quartiers résidentiels et ouvriers. En fait, les berges du canal se transformeront en un lieu privilégié de l'implantation industrielle¹². Au milieu du XIX^e siècle, les écluses Saint-Gabriel à Pointe-Saint-Charles comptent la plus imposante concentration d'entreprises.

Au cours des années 1840, Montréal accueille des immigrants irlandais à cause de la famine qui sévit dans ce pays. Ces nouveaux venus s'installent dans les quartiers du Sud-Ouest, à proximité du lieu de leur travail dans les usines du canal de Lachine. Certains d'entre eux œuvrent à l'élargissement même du canal, entre 1843 et 1848¹³.

Devenu un centre de production, Montréal est aussi une plaque tournante du commerce et du transport des marchandises vers l'Ontario et les États-Unis bien que les routes ferroviaires commencent à peine à se développer¹⁴. Aux États-Unis, au début des années 1840, le chemin de fer assure le transport du grain en provenance du Haut-Canada avant d'être acheminé vers l'Angleterre en passant par New York. Devant la croissance rapide du système ferroviaire américain, le Canada accélère l'implantation de son propre réseau¹⁵. Le gouvernement du Canada-Uni accorde, entre les années 1845 et 1848, des chartes à des compagnies qui souhaitent la construction de voies ferrées.

Dans la foulée de la création de compagnies canadiennes apparaît le projet de tronç ferroviaire canadien dont l'orientation, d'est en ouest, stimulerait les échanges au Canada et faciliterait le commerce avec l'Angleterre. En 1852, le Grand Trunk Railway naît de la législation du Canada-Uni, les politiciens reconnaissent également la pertinence de construire le pont Victoria. La route du Grand Tronc passe par Portland, Montréal, Kingston, Toronto et Sarnia¹⁶. À la fin des années 1850, la nouvelle compagnie est responsable de 872 milles de voies ferrées sur 2065 déjà construites par les entreprises canadiennes¹⁷.

¹⁰ BAnQ, ASSSM, *cahier terrier*, dans ce document on mentionne que plus de 54 arpents « paraissent appartenir au Grand Tronc ».

¹¹ Young, Brian, *In Its Corporate Capacity. The Seminary of Montreal as a Business Institution 1816-1876*, Kingston & Montreal, McGill-Queen's University Press, 1986, p. 132 à 149.

¹² Tulchinsky, Gerard J. J., Toronto & Buffalo, University of Toronto Press, 1977, p. 230-231.

¹³ Une grève importante touche ce groupe, voir Raymond Boily, *Les Irlandais et le canal Lachine : la grève de 1843*, Montréal, Leméac, 1980.

¹⁴ Greenlaw, Jane et Gilles Lauzon. *Au cœur de la Pointe : Une histoire illustrée de Pointe Saint-Charles et de ses ateliers ferroviaires, 1840-1930*. Ville de Montréal, 1991, p. 2 et 3.

¹⁵ Legget, Robert F. *Railroads of Canada*. New York, Drake, 1980, p. 32.

¹⁶ Rumilly, Robert, *Histoire de Montréal*, Tome II, Montréal, Fidès, 1970, p. 368.

¹⁷ Greenlaw, Jane et Gilles Lauzon, p. 23.

Le 31 décembre 1853, le Grand Tronc acquiert 120 arpents de terres situées à Pointe-Saint-Charles, entre la rue Wellington et le fleuve Saint-Laurent, près de la rue Saint-Étienne (Bridge). La transaction concerne quatre communautés religieuses : les Ecclésiastiques du Séminaire de Saint-Sulpice, les soeurs Grises, les soeurs de l'Hôtel-Dieu et les soeurs de la Congrégation Notre-Dame¹⁸. Des champs couvrent alors ce secteur de la Pointe-Saint-Charles encore imprégné des airs de la campagne.

Selon l'entente passée entre les soeurs Grises et le Grand Tronc, ce dernier doit ouvrir la rue Saint-Étienne afin d'y aménager une voie d'accès jusqu'aux terres conservées en bordure du fleuve par la communauté, du côté ouest des terrains nouvellement acquis par la compagnie ferroviaire¹⁹. En 1873, les soeurs Grises vendront cette parcelle de terre d'environ 40 arpents au Grand Tronc qui s'évite ainsi l'obligation de maintenir un droit de passage aux religieuses²⁰.

En 1854, le Grand Tronc entreprend la construction de ses ateliers, n'utilisant qu'une partie du site seulement. Le chantier emploie dès le début 1152 ouvriers, notamment des Britanniques amenés par la compagnie Peto, Brassey, Jackson & Betts, responsable du projet. Le Grand Tronc fait construire une série de maisons sur ses terrains entre ses ateliers et la propriété des soeurs de la Congrégation de Notre-Dame pour héberger les ouvriers spécialisés. La rue Sébastopol mène aux nouvelles maisons²¹. En 1856, l'entreprise inaugure les ateliers de Pointe-Saint-Charles et la voie qui relie Montréal à Toronto. Les ateliers sont divisés en deux départements, celui des locomotives et celui des wagons. Pendant les premières années, le terminus de passagers et les ateliers se trouvent au même endroit, avant son déménagement en 1864 sur la rue Saint-Bonaventure²².

Durant la période de construction des ateliers, le Grand Tronc amorce l'érection du pont Victoria qui se trouvera à proximité du site de ses installations. Le nouveau pont traversera le fleuve Saint-Laurent, ce qui facilitera le trafic ferroviaire entre l'est du Québec et l'état du Maine. Après avoir connu des difficultés de financement dans cette phase critique, les travaux du pont s'accroissent de 1858 à 1859 au point de retenir les services de 3040 ouvriers²³. Au cours de grandes festivités, le pont Victoria est inauguré officiellement en 1860 en présence du prince de Galles, le futur Edouard VII²⁴.

Pendant sept années, de 1853 à 1860, le Grand Tronc établit plus concrètement ses voies ferroviaires au Canada près de la frontière américaine. La place prépondérante de Montréal n'est plus à démontrer. Certes, durant cette période, d'autres compagnies contribuent à l'implantation du réseau de voies ferrées au Canada, mais sans avoir l'importance du Grand Tronc.

¹⁸ Pour connaître les transactions entre les parties, voir BANQ, minutier de T. B. Doucet, 31 décembre 1853.

¹⁹ BANQ, minutier T. B. Doucet, 31 décembre 1853, no 6515, *Deed of Sale by The Community of the Sisters of Charity of The General Hospital of Montreal to The Grand Trunk Railway Company of Canada* (acte de vente entre les soeurs de la Charité de l'Hôpital Général de Montréal et le Grand Tronc).

²⁰ Ghafouri et Bouchard, *Rapport final Anciens ateliers du GTR / CN 1830, rue Le Ber*, Montréal Arrondissement du Sud-Ouest, février 2009, p. 16.

²¹ Greenlaw, Jane et Gilles Lauzon, p. 26.

²² Ghafouri et Bouchard, *op. cit.*, cite Hoskins, Ralph F.H., *A study of the Point St. Charles shops of the Grand Trunk Railway in Montreal, 1880-1917*, Montréal, Département de géographie, Université McGill (thèse M.A.), 1986, p. 28.

²³ Greenlaw et Lauzon, p. 25.

²⁴ Robert Rumilly, *Histoire de Montréal*, Tome II, p. 361-362,

3.4 Au cœur de Pointe-Saint-Charles, une industrie en croissance

Le cœur et, dirons-nous, l'âme des ateliers ferroviaires sont construits dès la fin des années 1850. Les décennies, qui s'ensuivent, connaissent un développement marqué des installations sur le site. Les ateliers, divisés en deux groupes, concentrent d'une part la fabrication des locomotives, et, d'autre part, les autres bâtiments abritent les activités liées à la production des wagons.

Dès le départ, la taille des installations industrielles est d'une ampleur jamais vue, pourtant, nous sommes encore loin de celle des futurs établissements du Canadien national. L'entretien et la réparation du matériel roulant fabriqué ailleurs représentent les principales activités de la compagnie. Or, en 1859, le Grand Tronc produit une première locomotive, le Trevithick. Cette nouvelle machine est utilisée pour le train qui transporte le prince de Galles lors de l'inauguration du pont Victoria. Fait intéressant, Frederick Henry Trevithick, premier *surintendant* des locomotives, est le fils du constructeur de la première locomotive au monde en 1804²⁵.

Afin de bien assurer l'implantation des installations de Pointe-Saint-Charles, le Grand Tronc requiert de forts investissements. Malgré des revenus annuels considérables, les investisseurs britanniques et le gouvernement canadien appréhendent le risque financier. On continue de part et d'autre à injecter des fonds considérables pour maintenir le réseau compétitif. L'intégration des autres compagnies privées au Grand Tronc assure le lien entre la Rive-Sud de Montréal et les États-Unis vers New York, Boston ou, encore, vers les différents états de la Nouvelle-Angleterre.

En 1875, les bureaux de l'entreprise sont dévastés par un violent incendie. Le Grand Tronc reconstruit son siège social canadien en 1881 sur la rue Saint-Étienne (aujourd'hui Bridge). En 1898, le Grand Tronc refait le pont Victoria en ne conservant que les piliers de la construction d'origine. La première structure de type tubulaire disparaît pour laisser place à un pont ouvert et l'ajout d'une seconde voie ferrée. Un nouveau siège social est dorénavant situé sur la rue McGill. Par contre, les ateliers poursuivent leurs activités à Pointe-Saint-Charles. À la fin du XIX^e siècle, le Grand Tronc représente le principal employeur au Canada et ses effectifs atteignent 18 000 personnes²⁶.

Au cours de son existence, le Grand Tronc se trouve parfois en difficulté financière, même durant la Première Guerre mondiale. À la fin du conflit, la compagnie frôle la faillite, une situation qui touche également l'ensemble de l'industrie ferroviaire. Pour mettre fin à cet épineux problème, le gouvernement fédéral se porte acquéreur du Grand Tronc et de certaines entreprises ferroviaires. Au début des années 1920, la fusion d'une partie de ce secteur privé crée le Canadien National ou la Compagnie des Chemins de fer nationaux. Pour confirmer le rôle essentiel du Grand Tronc, l'immeuble administratif construit sur la rue McGill à Montréal devient le nouveau siège social du CN.

Les ateliers de Pointe-Saint-Charles, au cours des premières années d'opération, comptent quelques centaines d'ouvriers à grande majorité anglophone, l'un des plus importants employeurs du quartier. Puis, les effectifs augmentent à un rythme effréné tous les 10 ans, passant de 452 en 1861 à 790 en 1871, puis à 1564 en 1882.

²⁵ Reford, Alexander. *Au rythme du train, 1859-1970*. Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 2002, p. 58.

²⁶ Greenlaw et Lauzon, p. 29.

Les effectifs restent assez stables jusqu'au début du 20^e siècle, tournant autour de 1800 travailleurs²⁷. Au cours de la Première Guerre mondiale, le nombre de travailleurs atteint plus de 2000 personnes²⁸. Pendant cette période, les travailleurs du Grand Tronc peuvent offrir leurs services au Canadien Pacifique qui ouvre ses *Shops Angus* considérées ultra-modernes. Les salaires du Grand Tronc augmentent donc assez rapidement pour contrer l'attrait de ce concurrent.

Les ateliers de Pointe-Saint-Charles ne perdent pas leur rôle prépondérant dans le tout nouveau réseau de chemins de fer. Or, les installations s'avèrent désuètes et des travaux de modernisation majeurs s'imposent. Dès 1925-26, la Compagnie des Chemins de fer nationaux amorcent un grand projet de reconstruction de l'ensemble du site. Ce processus s'achèvera au début des années 1930.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Greenlaw et Lauzon, p. 98.

4. LE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE DU SITE À L'ÉTUDE

4.1 Le potentiel archéologique préhistorique

À l'instar des terrains à l'étude, la plupart des sites archéologiques préhistoriques connus sont localisés en bordure des rives du Fleuve, sur des terrains plats et bien drainés à des niveaux variant généralement entre 12,00 m ANMM et 30 m ANMM.

Une synthèse de la stratigraphie du site à l'étude réalisée à partir des relevés provenant des interventions de caractérisation environnementale des sols (sondages et forages géotechniques) a été réalisée en 2004 (voir synthèse stratigraphique en annexe)²⁹. Ces données révèlent que le sommet du sol naturel qui varie entre 13,50 et 15 m ANMM possède étrangement une pente ascendante vers la berge du fleuve. On remarque d'ailleurs que le drainage du site ne s'effectue pas vers cette berge, comme on l'aurait imaginé, mais bien vers l'ouest³⁰. La coupe stratigraphique synthèse illustre également la présence de deux tranchées importantes creusées dans le sol naturel et qui ont été remblayées. Ces tranchées sont possiblement associées à des ruisseaux orientés vraisemblablement dans un axe nord-sud et assurant le drainage du site avant son aménagement au milieu du XIXe siècle.

La position géographique particulièrement stratégique du secteur à l'étude, soit sur une pointe en aval des derniers rapides du Saint-Laurent, lui confère des qualités propices à l'établissement humain durant la préhistoire. Le remblaiement général du terrain, comme en témoigne les relevés de caractérisation environnementale des sols, a pu préserver le niveau du sol naturel d'habitat à certains endroits. Ce terreau forestier probablement remanié durant l'exploitation agricole des terres aux XVIIe et XVIIIe siècles est susceptible d'avoir conservé les traces archéologiques de l'occupations préhistoriques. La présence d'une trentaine de sites amérindiens préhistoriques répertoriés à moins de 10 km du site à l'étude augmente d'autant plus le potentiel d'y retrouver des vestiges associés à cette période.

Un inventaire archéologique par sondages ou tranchées mécaniques/manuelles devrait donc y être programmé préalablement aux travaux d'aménagement, afin de vérifier la présence du sol naturel d'habitat à l'intérieur des limites de la berge ancienne. Le cas échéant, cette couche devrait être fouillée manuellement et tamisée afin d'échantillonner son contenu en culture matérielle.

²⁹ Goulder Associés, *Caractérisation complémentaire, site de Pointe St-Charles, Montréal, Québec-Nips 52184, 51335, 50239, 52334, CN Alstom, coupe hydrogéologique A-A', figure 4-3.*

³⁰ Communication personnelle, Serge Panasuk, M.SC, Directeur de projets spéciaux, Sanexen, Services environnementaux inc.

4.2. Le potentiel archéologique historique

Le potentiel archéologique pour la période historique a été déterminé principalement à partir de l'analyse de l'étude cartographique polyphasée. Cette analyse met en relief les zones qui ont théoriquement conservées des traces de l'occupation domestique et industrielle ancienne du secteur à l'étude. Les ressources archéologiques associées à la période industrielle touchent les installations du GTR à partir de la période initiale de leur aménagement, jusque vers 1890 où l'on arrive à l'apogée du site avant qu'il ne soit complètement transformé durant le premier quart du XXe siècle.

4.2.1 Période 1 : avant 1853

Le secteur de la Pointe Saint-Charles a été très peu cartographié durant les XVIIe et XVIIIe siècles. Quelques plans illustrent le secteur dont ceux du cahier terrier du Séminaire de Saint-Sulpice de Montréal qui indiquent les divisions cadastrales et certains noms de propriétaires sans préciser l'emplacement de bâtiment.

L'examen sommaire des chaînes de titres pour les numéros de lots concernés par notre étude (lots 537, 539, 540, 541, 542 et 544) révèle que ces terres ont toutes été concédées à des censitaires avant d'être reprises par entente familiale ou de plein droit par quatre communautés religieuses : la Congrégation de Notre-Dame, les Sœurs grises, les Sœurs Hospitalières et les messieurs du Séminaire de Saint-Sulpice. L'analyse détaillée des chaînes de titres n'a pas été menée de manière exhaustive, compte tenu de la somme de travail qu'aurait généré cet exercice. Sa réalisation pourrait éventuellement permettre de savoir si des bâtiments ont été construits durant l'exploitation agricole du secteur aux XVIIe et XVIIIe siècles. L'expérience confirme toutefois que les chaînes de titre ne mentionnent que très rarement l'emplacement du bâti ancien. Nous savons par contre que lors des transactions réalisées en 1853 entre le Grand Tronc (GTR) et les quatre communautés religieuses impliquées, qu'aucun bâtiment n'est érigé sur les terrains convoités.

Les plans réalisés au début du XIXe siècle n'apportent pas de précision supplémentaire sur le bâti durant l'exploitation agricole du secteur. Charland en 1801 trace les limites des propriétés des Sœurs Grises et de la Congrégation de Notre-Dame (figure 4). On y voit au nord la ferme Saint-Gabriel et la berge du fleuve qui y est clairement dessinée, bien que son tracé sur le plan s'arrête vers le sud. Malgré cette lacune, ce plan est vraisemblablement l'un des plus précis quant à la représentation de la berge avant les aménagements du GTR. Il indique entre autre que le profil de la berge originelle du fleuve n'aurait été que peu modifié lors des travaux entrepris après 1853.

Certains relevés du secteur dont celui de Jobin en 1834 illustrent la berge du fleuve de manière plutôt impressionniste, avec beaucoup de distorsion et d'imprécision (figure 5). Celui de Montreal Railway daté de 1851 qui est tout aussi imprécis montre par contre l'emplacement des baraquements des irlandais (figure 6). Les vestiges potentiels des habitations de fortune dans lesquelles des milliers d'irlandais sont morts du typhus en 1847-1848 seraient aujourd'hui localisés au nord-est des voies ferroviaires du CN qui convergent vers l'entrée du pont Victoria.

Le plan de Duncan en 1853 confirme l'acquisition par le GTR d'un immense terrain à la Pointe Saint-Charles. Le secteur y est représenté complètement dépouillé (figure 8). On remarque le tracé imprécis de la berge du fleuve ainsi que l'axe d'entrée du pont Victoria (encore en projet), bien décalé vers le nord. L'aire réservée aux *Immigrant Sheds* et au cimetière des irlandais (*Burying Ground*) adjacent du côté sud y est toutefois indiquée avec détail.

4.2.2 Période 2 : 1854 à 1875

Un plan réalisé par Perreault en 1856 dans le cadre de l'enregistrement d'un procès verbal déterminant la ligne de propriété entre le Grand Tronc et la Congrégation de Notre-Dame³¹, illustre du côté ouest un bâtiment de forme allongé identifié comme étant «2 *Grey Nun's Buildings*» (figure). Ces bâtiments contigus localisés le long de la nouvelle ligne de division empiètent sur les terrains du GTR. Nous n'avons aucun renseignement sur leur fonction ni leur date de construction. Ils pourraient possiblement correspondre à des granges. Ces bâtiments sont probablement démolis peu de temps après l'enregistrement du procès verbal en 1856, car ils n'apparaissent sur aucun autre plan par la suite.

Les plans subséquents documentent les premiers aménagements effectués par le GTR entre 1854 et 1856. Le plan de Boxer daté de 1859 illustre une série de bâtiments disposés en cadran autour de deux axes perpendiculaires de voies ferrées (figure 10). L'axe principal est orienté est-ouest et va de Saint-Henri au pont Victoria tandis que l'axe orienté nord-sud part des ateliers et dessert le terminus des passagers pour se rendre vers les bassins du canal de Lachine. L'ensemble bâti comprend alors huit bâtiments en longueur, deux bâtiments cruciformes et cinq autres bâtiments moins imposants. L'organisation spatiale du site respecte un ordre formel dicté pas la dynamique de production. Bien que la fonction spécifique de ces bâtiments ne soit pas indiquée à l'origine, il est possible de l'identifier grâce au plan détaillé de Goad en 1909 (figure 16) qui traduit vraisemblablement l'organisation spatiale et la dynamique de production initiale de l'entreprise³².

Nous retrouvons dans la portion sud-ouest les activités associées au travail du métal :

- L'atelier des forge (bâtiment long, brique);
- L'atelier d'assemblage des locomotives (bâtiment long, pierre);
- L'atelier d'usinage (bâtiment long, brique)
- La fonderie (bâtiment cruciforme, pierre)
- L'atelier de moulage (bâtiment cruciforme, pierre)
- Deux bâtiments indéterminés.

Dans la portion sud-est, les activités associées au travail du bois, à la fabrication des wagons et à l'administration :

- L'atelier de fabrication des wagon de marchandise (bâtiment long, brique);
- L'atelier de fabrication des wagon de passagers, bureaux de l'administration (bâtiment long, brique)
- L'atelier de réparation des wagons de marchandise, atelier de travail du fer (bâtiment long, brique)
- Un petit bâtiment indéterminé.

³¹ H. M. Perrault, *Procès verbal of division line between The Laides of The Congregational Nunnery of Notre Dame of Montreal and The Grand Trunk Railway Company of Canada Pointe St-Charles*, 31 décembre 1856.

³² Bélisle, Jean, Cloutier, Nicole, *Énoncé préliminaire de valeur patrimoniale, Analyse architecturale, recherches historiques du site industriel d'Alstom (Ateliers du Grand Tronc), Canal de Lachine, Maître d'œuvre de l'histoire, Parc Canada*, 2002.

Dans la portion nord-est, l'aire des passagers et des marchandises :

- Gare des passagers;
- Gare des marchandises.

Et dans la portion nord-ouest, l'aire des marchandises :

- Deux bâtiments indéterminés;
- Entrepôt des marchandises.

L'un des relevés les plus pointus du secteur demeure celui des Fortification Surveys réalisé en 1864 (figure 12). Le tracé de la berge du fleuve sur ce plan correspond vraisemblablement à celui visible en partie sur le plan de Charland en 1801. Sa superposition sur le plan de la propriété à l'étude permet de déduire que le site n'aurait pas encore été remblayé à cette époque, ou du moins sur le fleuve. D'autre part, on y retrouve à peu de chose près le même ensemble de bâtiments qu'à l'époque initiale de l'aménagement du site. On remarque l'emplacement d'une propriété privée avec ses dépendances dans la portion est du site. Il s'agit possiblement d'une ferme ou d'une habitation domestique qui se situe à l'époque sur la propriété des Sœurs Grises.

L'analyse de l'étude cartographique polyphasée (voir en annexe) révèle que les vestiges potentiels de plusieurs des bâtiments associés à la période initiale des ateliers du Grand Tronc ont pu être conservés en sous-sol, suite aux démolitions et à la reconstruction massive à partir de 1927. Ces ressources archéologiques potentielles englobent les ateliers de construction des wagons de marchandise et des wagons des passagers qui possédaient vraisemblablement des fondations de pierre. Il en va de même pour l'aile nord de la fonderie, ancien bâtiment cruciforme en pierre. Une portion d'un bâtiment indéterminé localisé immédiatement à l'ouest de la fonderie aurait également été partiellement épargnée lors de la construction du nouvel ensemble de bâtiments à partir de 1927. Les vestiges d'un autre bâtiment indéterminé à l'extrémité ouest du site sont également possiblement conservés souterrainement. Enfin, les vestiges de la gare des passagers seraient conservés en marge des limites de la propriété à l'étude au nord. L'ensemble des vestiges d'un complexe domestique localisé dans la portion est du site a probablement été conservé, compte tenu de l'absence de bâtiment à cet endroit par la suite.

4.2.3 Période 3 : 1875-1879

Un violent incendie détruit deux ateliers du GTR et le centre administratif de la compagnie en mars 1875³³. Le plan de Hopkins en 1879 illustre les différents changements apportés au site, suite à cet événement dévastateur (figure 13).

La partie sud-ouest du site conserve sa fonction liée à la fabrication et l'entretien des locomotives, et au travail du métal.

Les nouvelles constructions consistent en :

- Un nouveau bâtiment en forme de L (construction des tenders);
- Un nouveau bâtiment rectangulaire indéterminé.

Suite à l'incendie, la partie sud-est du site est toujours associée aux activités liées à la fabrication des wagons. On y retrouve :

³³ Bélière et Cloutier, Op. Cit, p. 23

- Un nouvel atelier de peinture et de vernissage;
- Un atelier de construction des wagons de passagers à l'emplacement de l'ancien édifice administratif et de l'atelier de réparation;

Dans la portion nord-est du site, la gare des passagers est démolie. Elle sera reconstruite dans l'ancien dépôt Bonaventure, plus près du centre-ville. La partie nord-est du site sera désormais vouée essentiellement au transport des marchandises. La gare des marchandises construite en 1854 est démolie après 1879.

Le potentiel archéologique associé à cette période est également important. Les vestiges de la portion est des ateliers de construction des wagons de passagers et de l'atelier de peinture ont vraisemblablement été conservés.

Les vestiges de l'entrepôt des patrons de moulage localisé dans la partie sud-ouest du site, de front sur la rue Sébastopol sont également possiblement conservés en sous-sol. La portion est de cet entrepôt apparaît sur les plans de Hopkins en 1879, mais le bâtiment est rallongé substantiellement vers l'ouest durant la décennie qui suit.

4.2.4 Période 4 : 1879-1923

Le site des ateliers du GTR subit des changements au début des années 1880. Ces transformations viennent modifier l'ancienne organisation spatiale tout en conservant une dynamique de production assez semblable. La propriété est désormais subdivisée en deux portions distinctes séparées par l'axe principal des voies ferrées est-ouest (figure 14). Le secteur nord est occupé par d'immenses parcs à bestiaux comprenant des abris et quelques bâtiments, tandis que le secteur sud concentre essentiellement la construction et l'entretien du matériel roulant³⁴. Le bâti dans le secteur sud subit des modifications qui sont en partie tributaires du nouvel équipement et de la machinerie dont la compagnie se dote. Dans la zone sud-ouest par exemple, l'ancien atelier d'assemblage des locomotives regroupe désormais l'usinage, la forge et la construction des tenders. Côté sud-est, les ateliers des wagons de passagers et de peinture sont rallongés tandis que l'on agrandi également l'atelier des wagons de marchandise. Une forge et un laminoir sont aménagés immédiatement au sud tandis que des entrepôts (*Ice House*) sont construits en marge de la berge du fleuve plus à l'est. Un bâtiment pour entreposer les patrons qui servent de modèles lors du moulage de pièces métalliques à la fonderie est également construit de front sur la rue Sébastopol.

Les plans d'assurance incendie de Goad en 1909 et 1912 donnent une image assez fidèle du site avant qu'il ne passe aux mains du Canadien National en 1923 et que ne débute une phase majeure de démolition et de réaménagement, à partir de 1927 (figures 16 et 17). On y construit un tout nouveau complexe d'ateliers ferroviaires constitué d'un ensemble d'immenses bâtiments qui vont évoluer et se transformer tout au long du XXe siècle.

Certains des éléments les plus anciens apparaissant durant cette période constituent un potentiel archéologique. L'emplacement des anciens entrepôts localisés dans la partie est du site (*Ice House*, *Swift Ice House*), en marge de la berge du fleuve, a nécessairement conservé des traces reliées à ces occupations. Aucun autre bâtiment n'est construit à cet endroit suite à la démolition des entrepôts après 1912.

³⁴ Bélisle et Cloutier, Op. Cit, p. 25

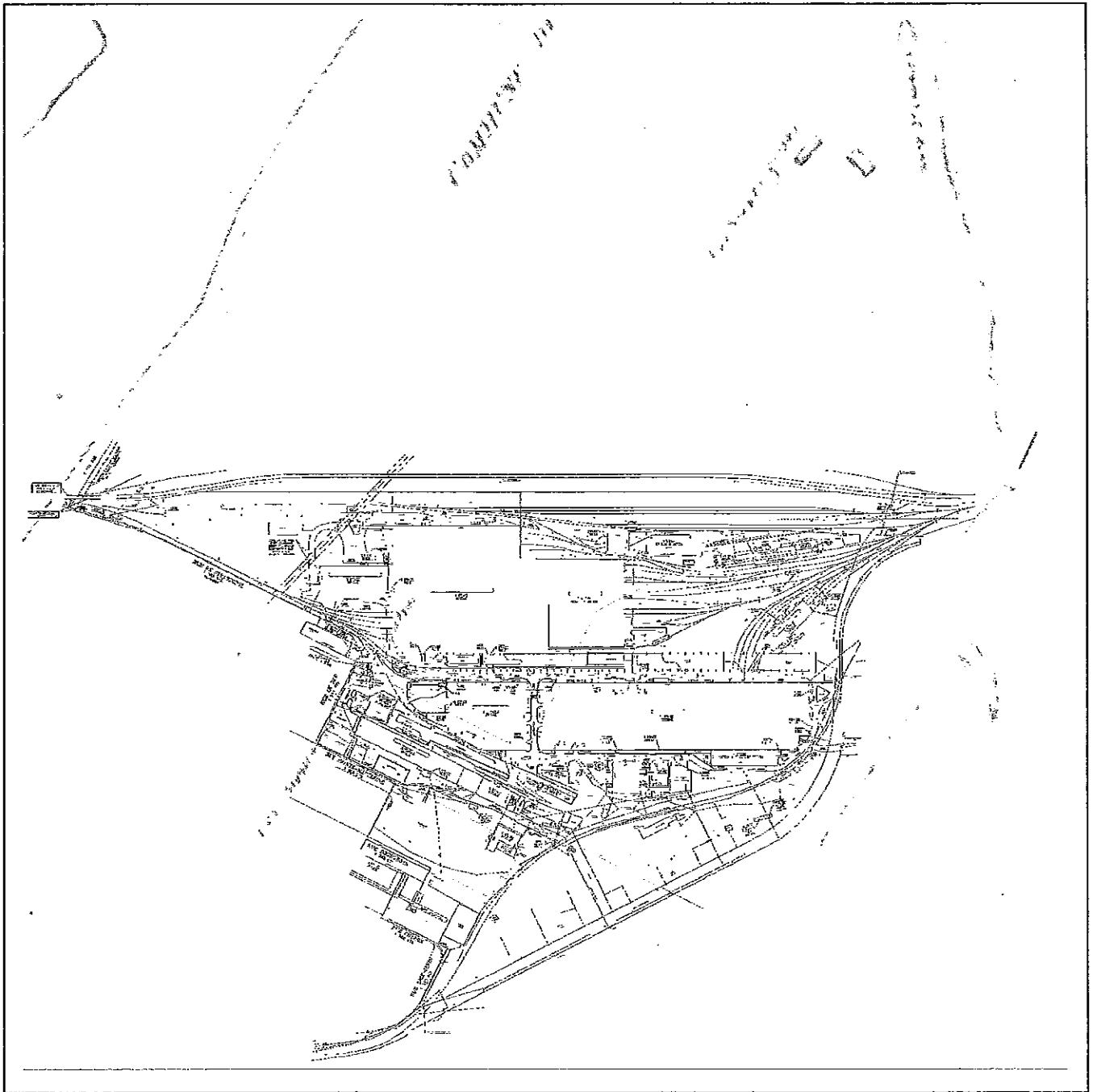


Figure 4 : Extrait du plan de Charland daté de 1801. On y voit partiellement la berge du fleuve à l'est de la propriété, de même que la ferme Saint-Gabriel au nord. (BaNQ G3454 M65 1801 C4).



Figure 5: Extrait du plan de Jobin daté de 1834. On remarque la grande imprécision dans l'échelle du plan et le tracé plutôt impressionniste de la berge du Fleuve. (BaNQ G3454 M65 1834 J63 CAR).

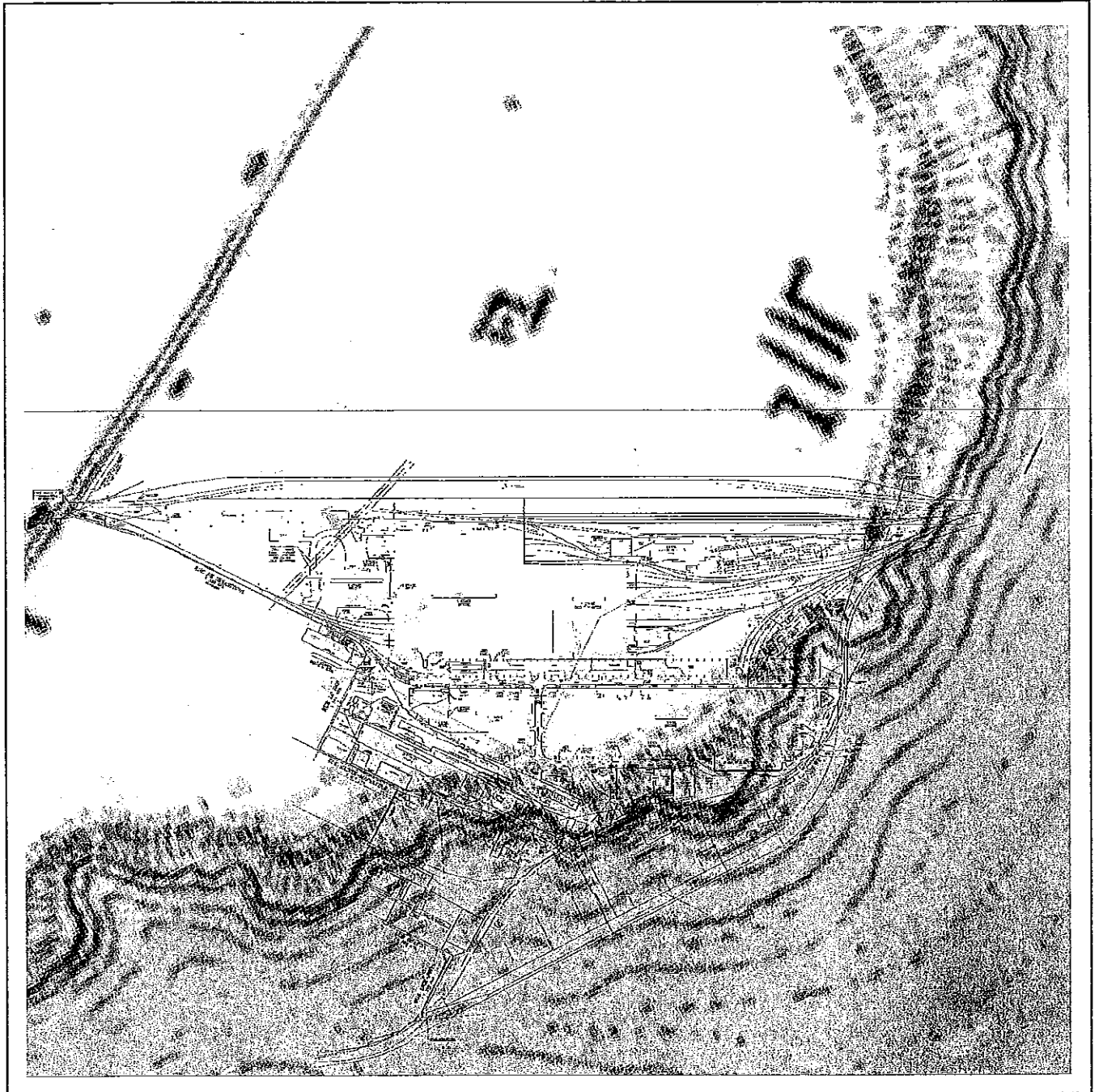


Figure 6 : Extrait du plan de Montreal Railway daté de 1851. Bien que le tracé de la berge y soit également très imprécis, ce plan illustre l'emplacement des baraquements des irlandais au nord-est du site à l'étude. (BaNQ 3454 M65 1851 S55 CAR).

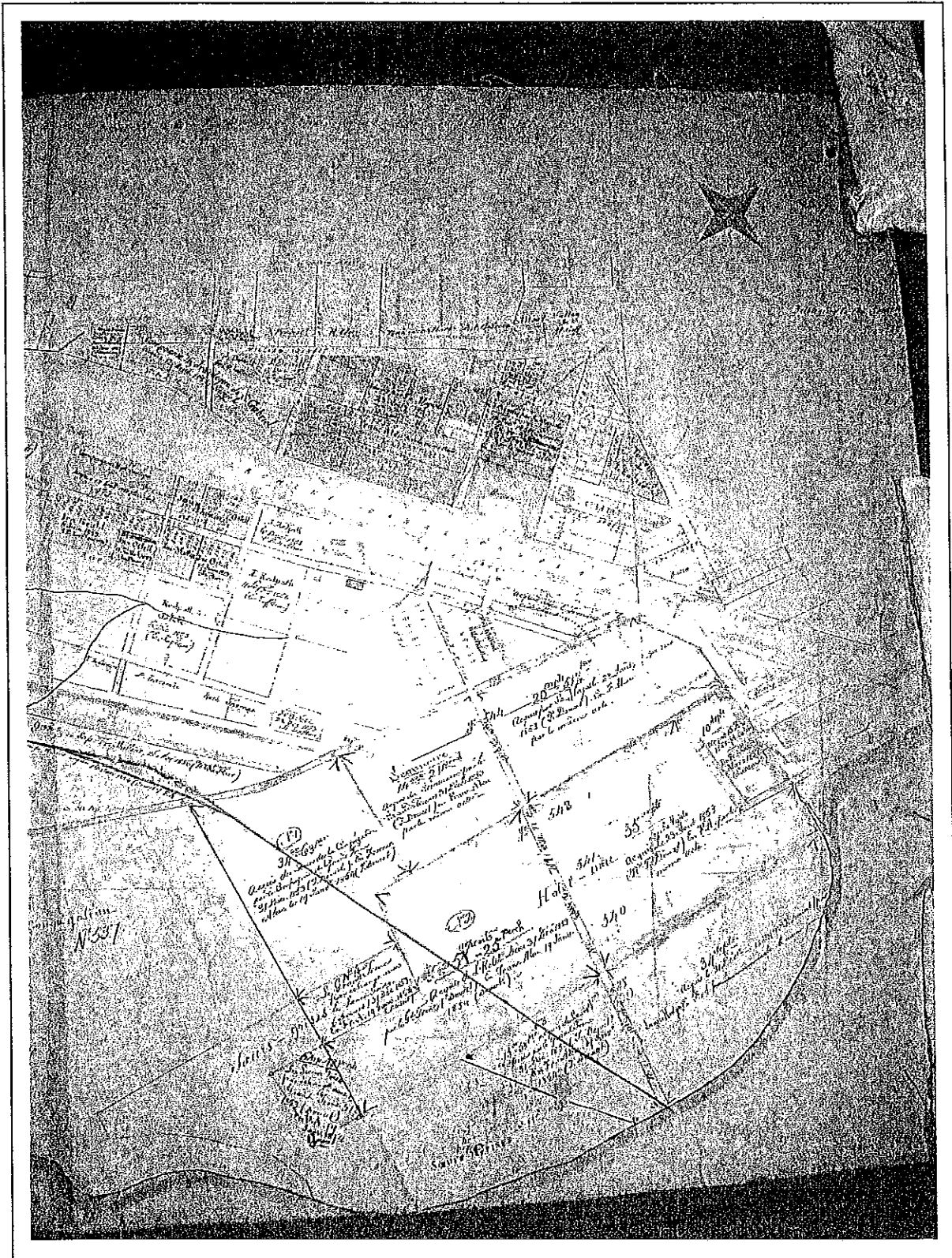


Figure 7 : Extrait du plan terrier des Sulpiciens illustrant en 1853 les différents lots du secteur à l'étude.
(Archive du Séminaire de Saint-Sulpice, carte P1E-22-1)

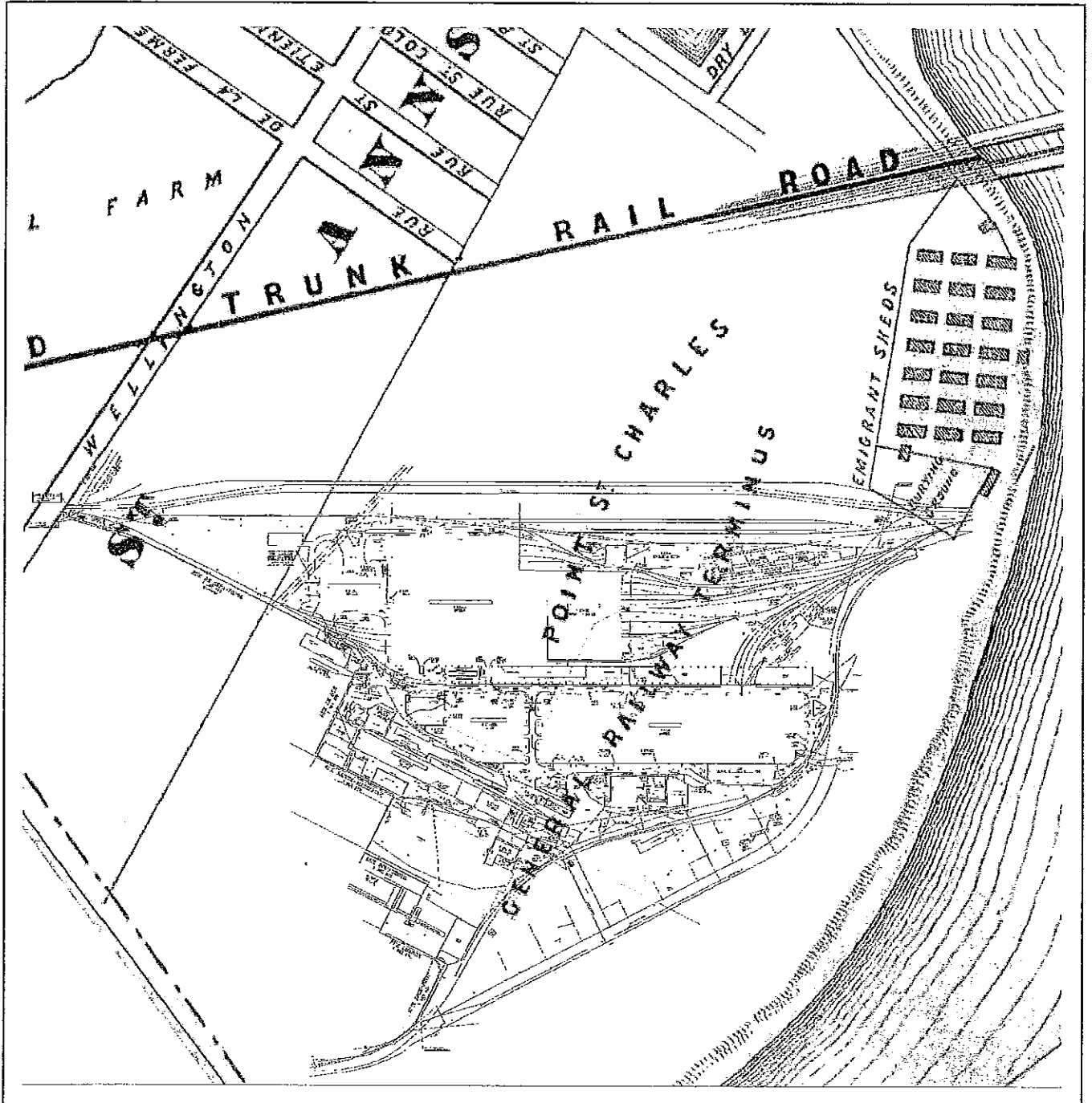


Figure 8 : Extrait du plan de Duncan daté de 1853 illustrant la nouvelle propriété du Grand Tronc et les baraquements des irlandais au nord-est en marge du fleuve. (BaNQ G3454 M65 1853 M36 CAR).



Figure 9 : Extrait d'un plan illustrant les limites et les dimensions des lots du secteur à l'étude en 1853. (Hoskins, Ralph F.H., A Study of Point St-Charles Shops of the Grand Trunk Railway in Montreal, 1880, 1917, Montréal, Département de géographie, Université McGill, (Thèse de MA), 1986, p. 20)

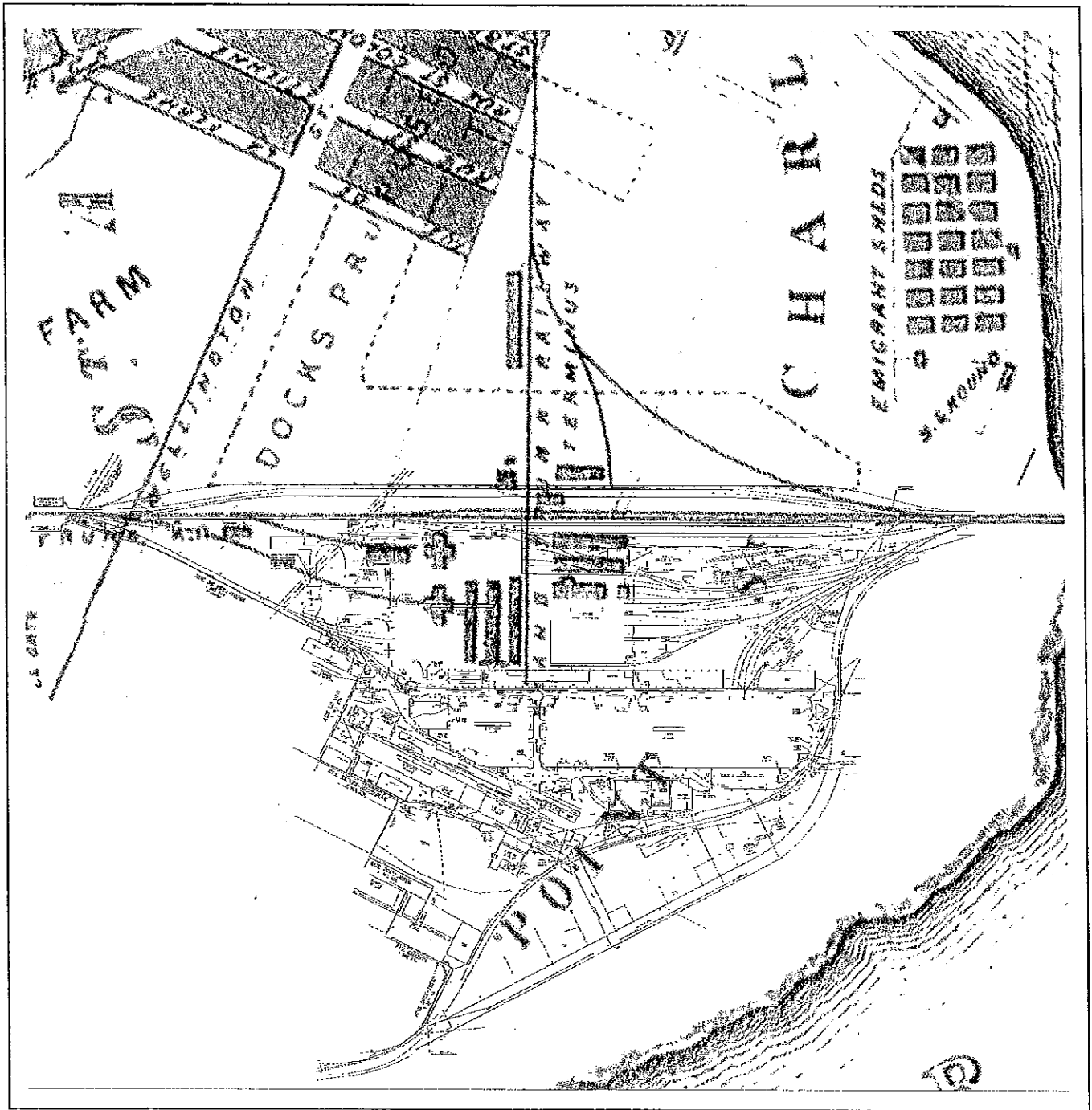


Figure 11 : Superposition du site à l'étude sur un extrait du plan de Boxer daté de 1859. (BaNQ, G3454 M65 1859 B68 CAR F.N. Boxer, Map of the City of Montreal, 1859).

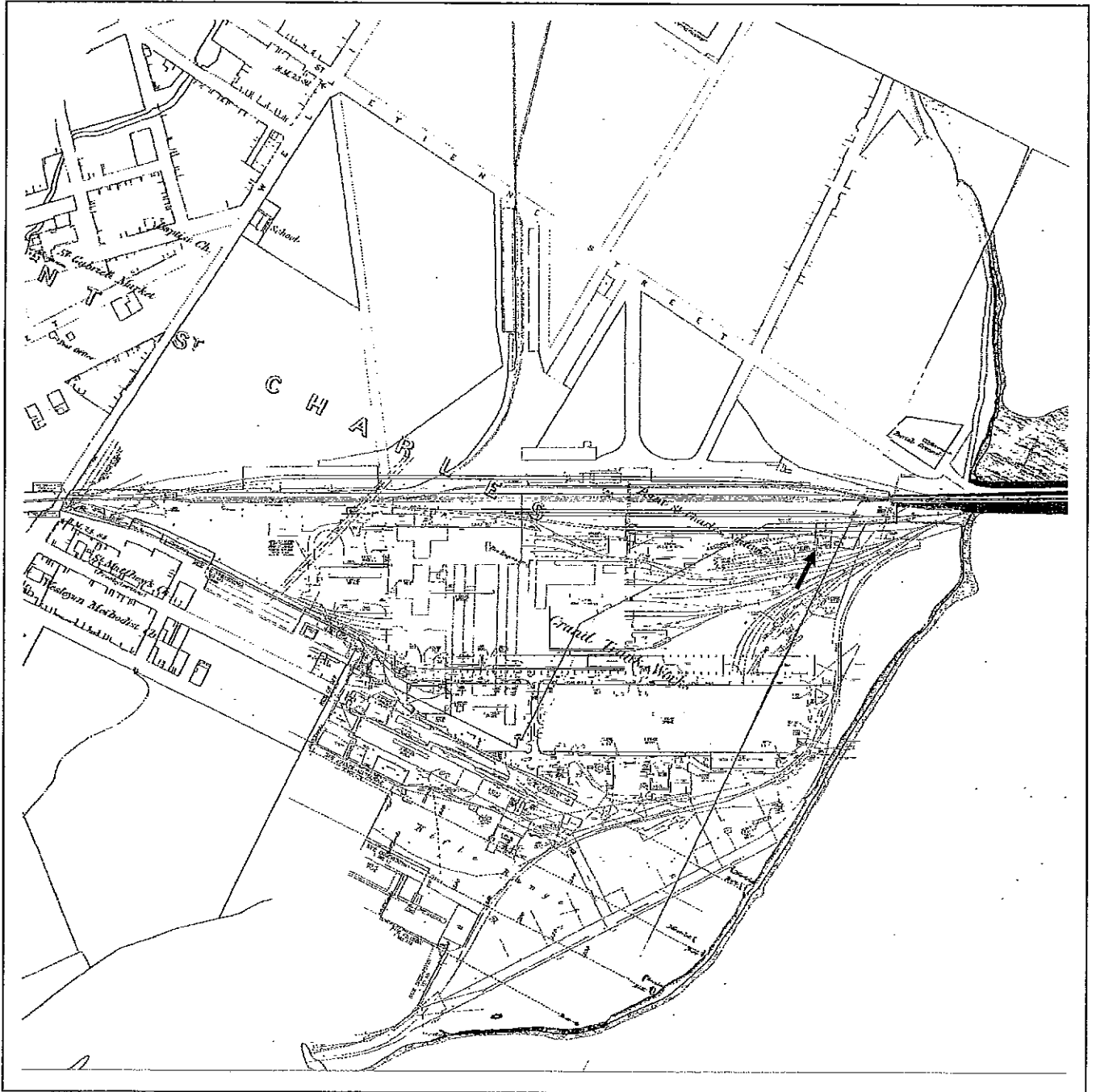


Figure 12: Superposition du site sur le plan de Fortification Surveys daté de 1864. La flèche indique l'emplacement d'un complexe domestique localisé en marge de la propriété du Grand Tronc et des Soeurs Grises (BaNQ, G3454 M65 s2,5 C65).

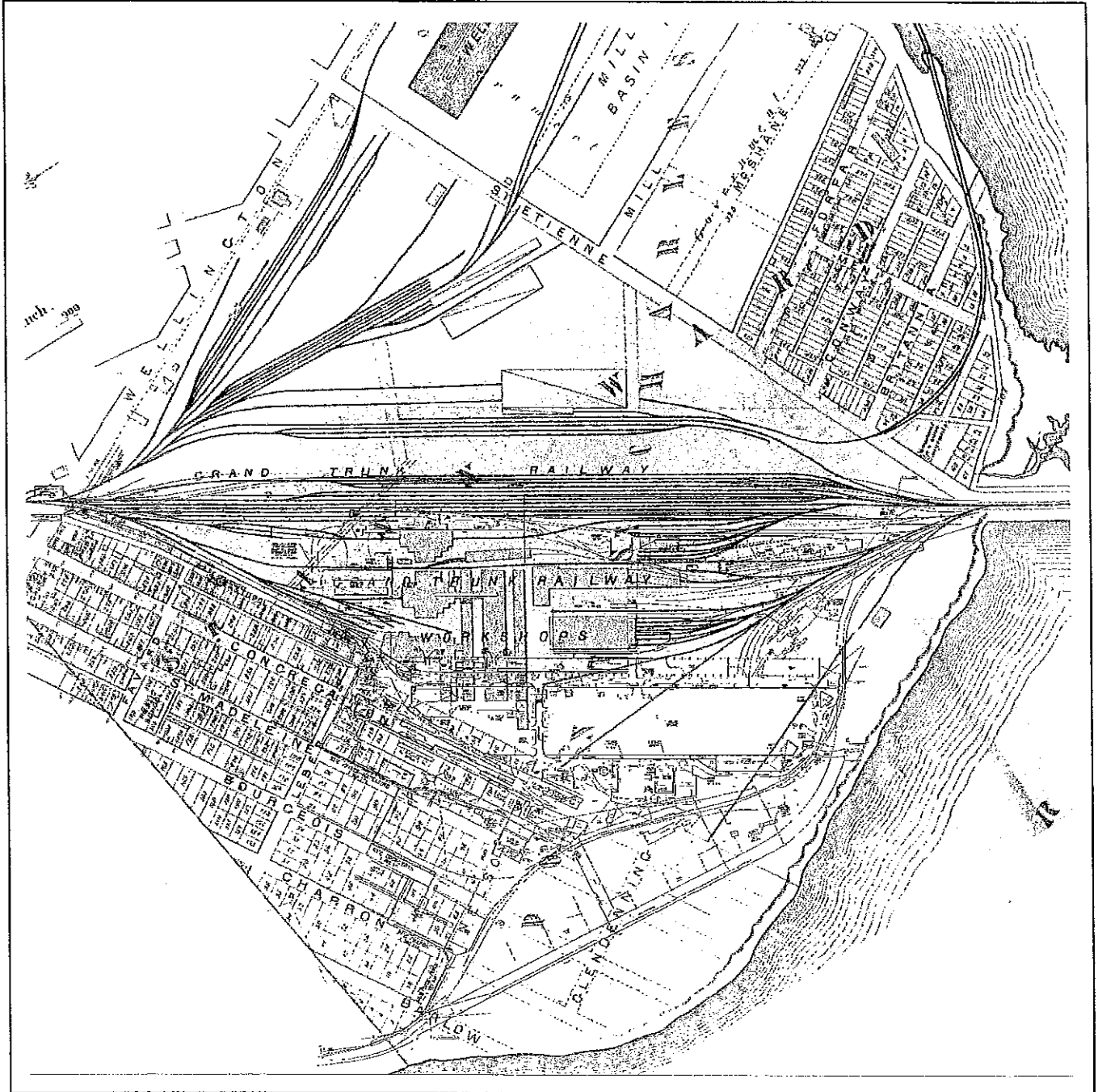


Figure 13 : Extrait du plan de Hopkins daté de 1879. On remarque que la gare des passagers a été déménagée et que la zone nord du site a été réaménagée. Certains bâtiments présent durant la période initiale ont été détruits par l'incendie de 1875 dans la zone sud-est du site et remplacés par de nouveaux. (ANQ-Q/Plan page 77-ANC NMC 0016064).

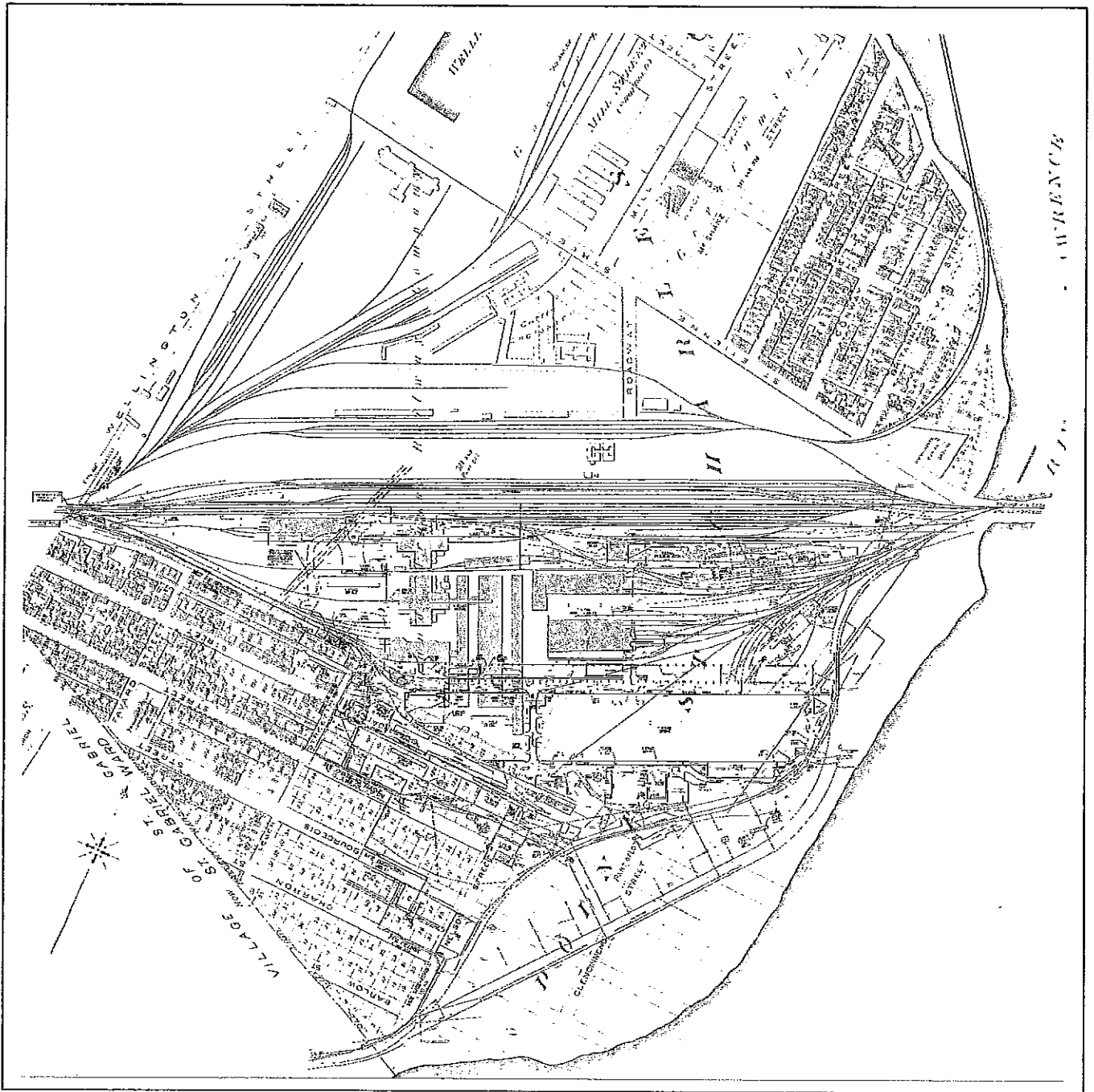


Figure 14 : Extrait du plan de Goad daté de 1890. Le développement des ateliers du GTR atteint son apogée tandis que la zone nord du site est monopolisée par des parcs à bestiaux, des abris et quelques bâtiments. On remarque que le nouvel édifice administratif de la compagnie est construit au nord-ouest de front sur la rue Saint-Étienne (Bridge). (BaNQ, G1144 M65G475 G6 1890).

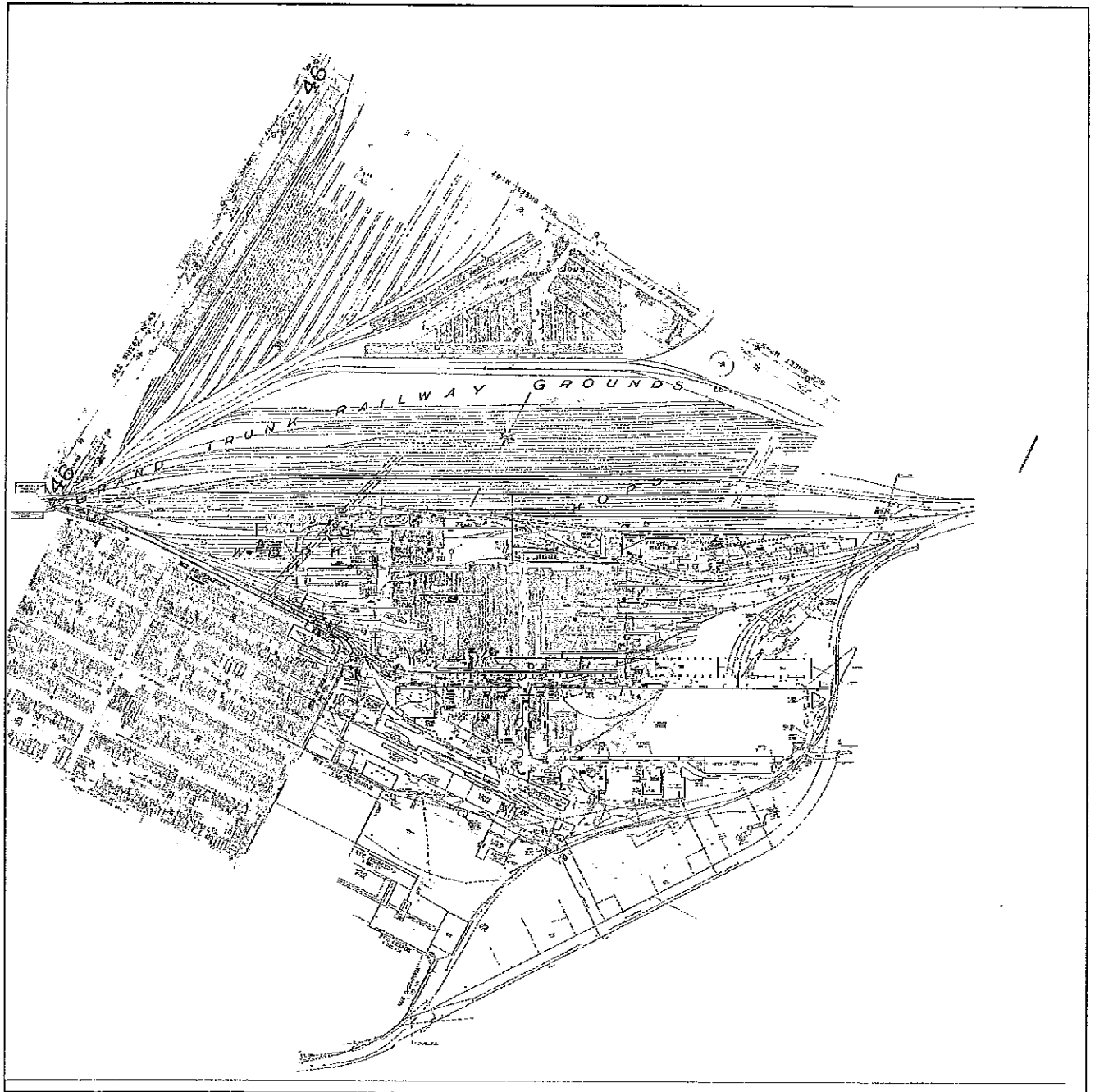


Figure 16 : Extrait du plan de Goad daté de 1909. Ce plan indique la fonction de tous les bâtiments du site. (Goad, Charles E., Référence Parcs Canada, 158/00/c 2121).

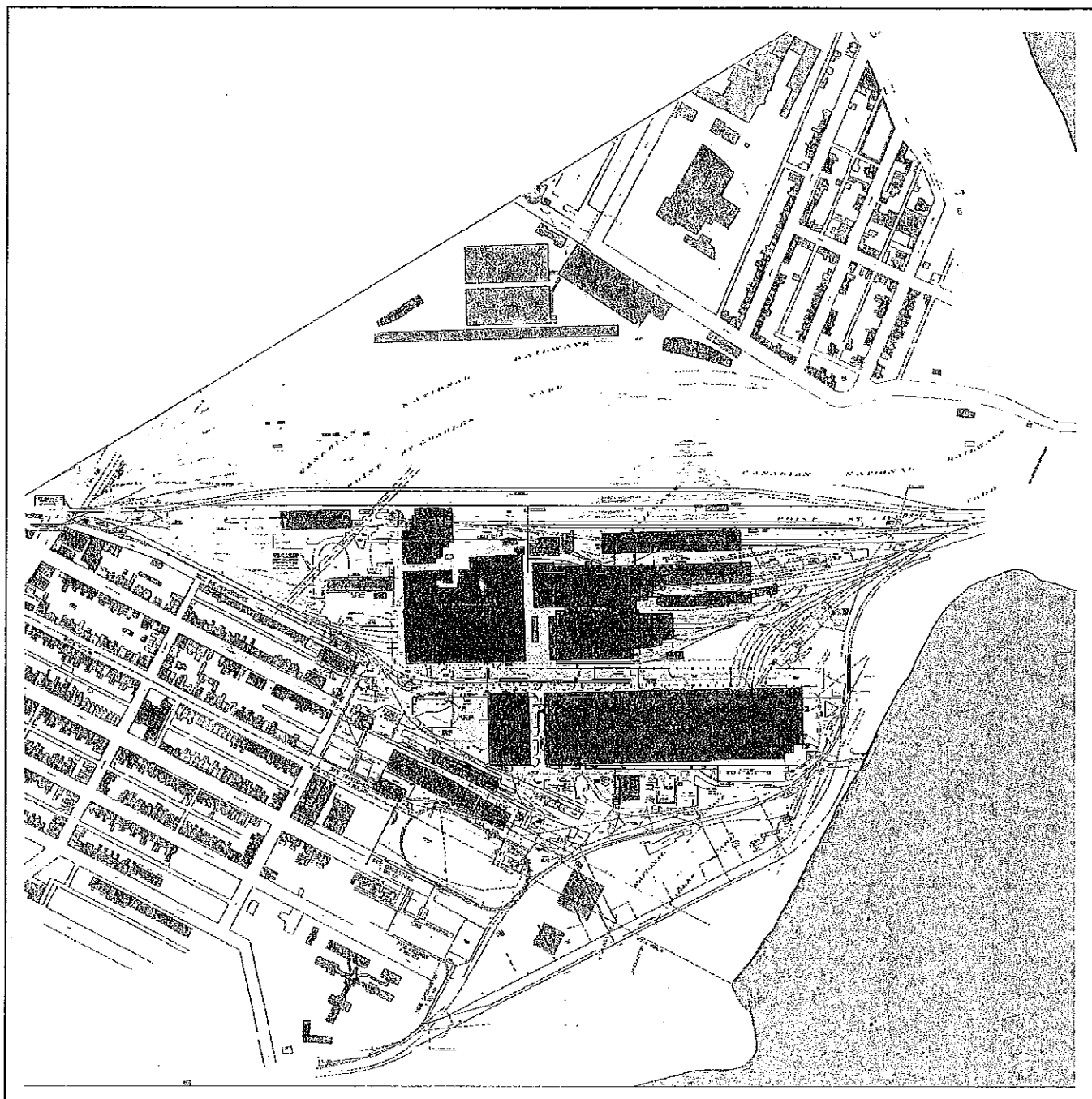


Figure 18 : Extrait du plan d'utilisation du sol de la Ville de Montréal en 1949. (BaNQ, MIC B7361).

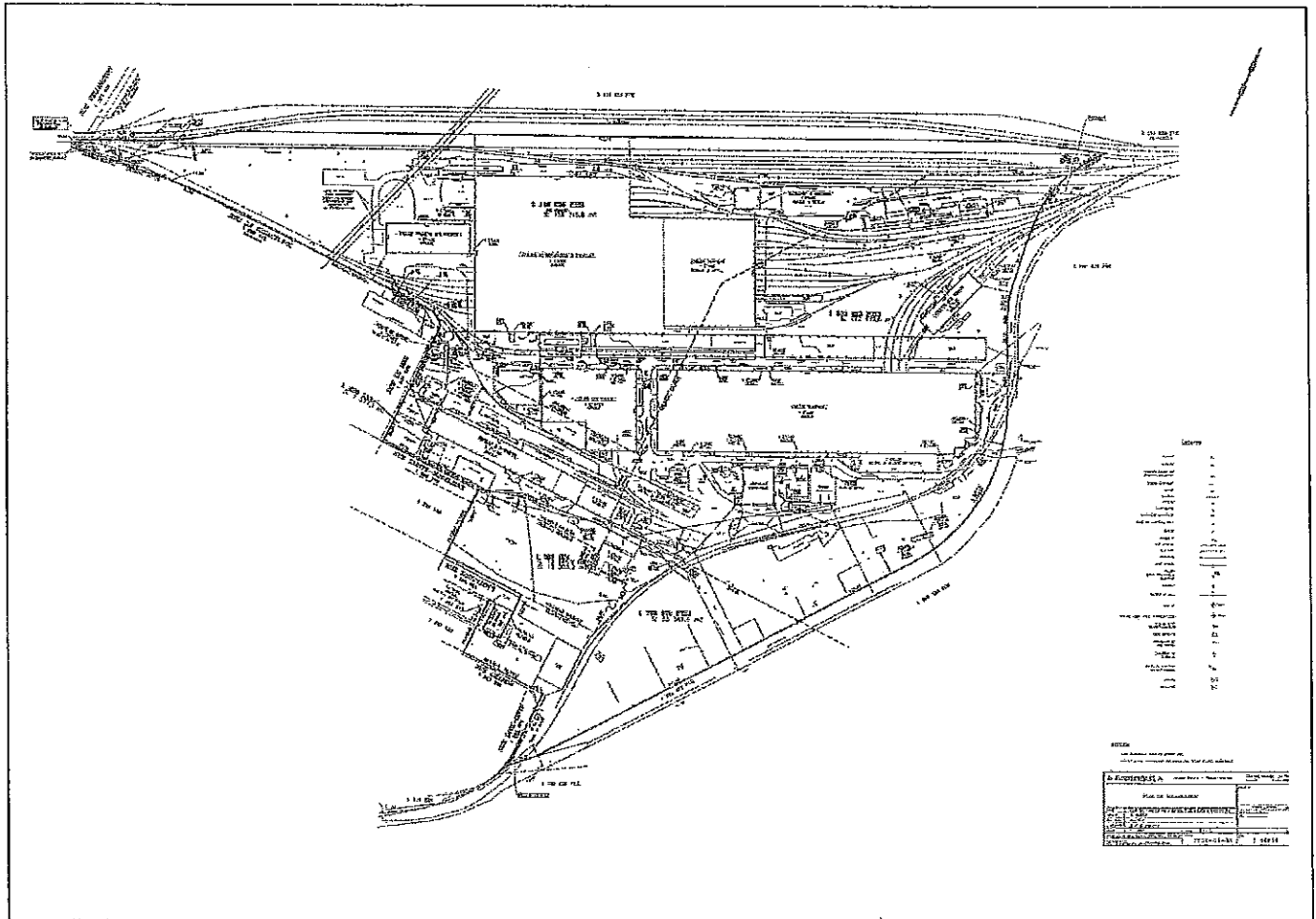


Figure 19 : État actuel du site à l'étude (Arsenault, Arpenteur-Géomètre, Plan de localisation, 144994, 10 décembre 2004).

5. STRATÉGIE D'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE AU TERRAIN

5.1 L'opération 1 (plan 1)

Tranchée 1A : La tranchée 1A a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement de l'aile nord d'un bâtiment cruciforme associé à la fonderie construite durant la période initiale des ateliers du GTR. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 29,5m sur 3m.

Tranchée 1B : La tranchée 1B a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement de la gare des passagers datant de la période initiale du site. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 16m sur 3m.

Tranchée 1C : La tranchée 1C a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement de l'atelier d'assemblage des locomotives et de la forge adjacente du côté est. Ces bâtiments datent de la période initiale du site. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 29,5m sur 3m.

Tranchée 1D : La tranchée 1D a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement de la limite ouest d'un ancien bâtiment en forme de L associé à l'atelier de construction des tenders. Ce bâtiment est construit durant de la période initiale du site. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 15m sur 3m.

Tranchée 1E : La tranchée 1E a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement de l'entrepôt des patrons servant à confectionner les moules pour la fonderie. Ce bâtiment est construit durant de la période initiale du site. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 20m sur 3m.

Tranchée 1F : La tranchée 1F a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement d'un ancien entrepôt à glace (*Ice House*) construit entre 1879 et 1890 à la limite est du site à l'étude. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 20m sur 3m.

Tranchée 1G : La tranchée 1G a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement d'un ancien bâtiment associé à une habitation localisée à l'extérieur de la limite de propriété du Grand Tronc en 1864. Cette habitation fait partie d'un complexe domestique avec des dépendances. Il pourrait être antérieur à la période initiale du site d'aménagement des ateliers du Grand Tronc et n'apparaît que sur le plan de Fortification Surveys daté de 1864. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 16m sur 3m.

Tranchée 1H : La tranchée 1H a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement des anciens ateliers de fabrication des wagons de marchandise et de passagers. Ces bâtiments sont construits durant de la période initiale du site. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 16m sur 3m.

Tranchée 1J : La tranchée 1J a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement des anciens ateliers de réparation des wagons de marchandise et de travail du fer. Ces bâtiments sont construits durant de la période initiale du site. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 16m sur 3m.

Tranchée 1K : La tranchée 1K a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement d'un ancien bâtiment de forme allongée dont la fonction est indéterminée. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 16m sur 3m.

Tranchée 1L : La tranchée 1L a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement d'un ancien bâtiment de forme allongée localisé immédiatement à l'ouest de la fonderie (bâtiment cruciforme) et dont la fonction est indéterminée. Ce bâtiment est construit durant de la période initiale du site et apparaît sur le plan de Boxer en 1859. Il déjà est démolé sur le plan de Fortification Surveys en 1864. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 15m sur 3m.

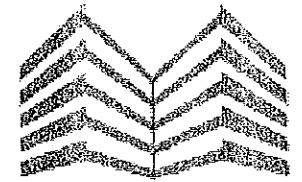
Tranchée 1M : La tranchée 1M a été positionnée afin de caractériser les vestiges potentiels et le tissu archéologique à l'emplacement d'un ancien bâtiment de forme allongée localisé à l'extrémité ouest du site et dont la fonction est indéterminée. Ce bâtiment est construit durant de la période initiale du site et apparaît sur le plan de Boxer en 1859. Il déjà est démolé sur le plan de Fortification Surveys en 1864. Le cas échéant, cette tranchée servira également à échantillonner le sol naturel d'habitat. Dimensions : 15m sur 3m.

5.2 Méthodologie d'intervention

Les tranchées seront décapées mécaniquement, pour atteindre plus rapidement le sommet des vestiges architecturaux et permettre l'enlèvement efficace des remblais. Ces remblais seront toutefois caractérisés et échantillonnés. Les couches d'occupation seront échantillonnées manuellement. Si la couche du sol naturel d'habitat est présente à la base de la séquence stratigraphique, elle sera échantillonnée manuellement. Les différentes étapes à réaliser sont les suivantes :

- Implantation d'un polygone rattaché au réseau géoréférencé de la Ville de Montréal;
- Installation du chantier;
- Implantation des différentes tranchées et décapage mécanique;
- Fouille systématique des niveaux d'occupation significatifs des différentes sous-opérations, enregistrement des données, photographies, dessin des coupes stratigraphiques et des vestiges architecturaux;
- Relevés d'arpentage de l'emplacement des sondages, des coupes stratigraphiques et des vestiges architecturaux;
- Pose de géotextile sur les vestiges architecturaux et remblaiement des tranchées;
- Dépôt des recommandations préliminaires, analyse des données et rédaction du rapport.

PLAN 1 : STRATÉGIE D'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE AU TERRAIN



GROUPE MACH

Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

PLAN 1
Stratégie d'inventaire
archéologique au terrain

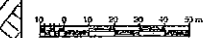
□ Périmètre d'étude

▲
▨ Tranchées proposées



Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'étude de potentiel archéologique des terrains abritant les anciens ateliers du Grand Tronc/CN à Pointe Saint-Charles, dans l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal a été réalisée durant les mois de mai et juin et juillet 2009.

Pour ce faire, l'ensemble des documents relatifs aux sites archéologiques préhistoriques à proximité des limites du secteur à l'étude ont été consultés. Une synthèse de l'évolution paléogéographique et de l'état géographique actuel des lieux a été réalisée afin de mieux évaluer la possibilité d'une occupation humaine ancienne. La synthèse des données issues des interventions de caractérisation environnementale des sols de l'aire d'étude a permis d'évaluer sommairement le niveau du sol naturel et l'épaisseur des remblais actuellement présents sur le site. Une recherche réalisée à partir de documents historiques et de différents fonds d'archives a mené à l'élaboration d'une synthèse de l'évolution historique du secteur à l'étude. Enfin, l'étude cartographique polyphasée a été produite à partir des plans anciens disponibles.

L'analyse de ce corpus de données a permis d'identifier les zones qui présentent un potentiel archéologique. Une stratégie d'inventaire archéologique sur le terrain a été proposée à partir du résultat de l'étude. Le plan 1 illustre la stratégie d'inventaire au terrain proposée pour évaluer le potentiel archéologique du site. Cette proposition doit être considérée comme la première étape d'évaluation des ressources archéologique du site à l'étude. C'est le résultat de cet inventaire archéologique qui déterminera, le cas échéant, la poursuite de la recherche sur le terrain. La découverte de vestiges et/ou de contextes archéologiques anciens permettant de mieux comprendre l'évolution du secteur, de la préhistoire jusqu'à la fin de l'époque industrielle, pourrait éventuellement mener de nouvelles interventions sur le terrain :

- programmation de fouilles archéologiques ponctuelles sur une zone délimitée ;

- élaboration d'un programme de supervision archéologique dans le cadre des travaux d'aménagement du site.

BIBLIOGRAPHIE

- Archéobec inc. Sondages archéologiques, cave en terre battue du bâtiment situé au 131 rue du Port (BjFj-69), Montréal, Entente MAC / Ville de Montréal, 1992.
- Archéobec inc. Gestion de la ressource archéologique, Phase 2. Inventaire archéologique et animation auprès du public scolaire. Maison Rollin-Brais à Longueuil, Maison du capitaine Vincent à Saint-Hubert, Maison de l'éducation aux adultes à Longueuil. MRC Champlain, Ville de Longueuil, Ville de Saint-Hubert, Ville de Saint-Lambert, MCCQ, 1998.
- Archéocène inc. Le domaine agricole d'un marchand aux XVIIe et XVIIIe siècles, Le site LeBer à l'île des Soeurs, Les publications du Québec, Collection Patrimoine # 85, 1993.
- Arkéos inc. Les sites préhistoriques du Vieux-Montréal, analyse et synthèse. Projet Pointe-à-Callière, musée d'archéologie et d'histoire de Montréal, Simpa, Entente MAC / Ville de Montréal, 1991.
- Arkéos inc. Inventaires archéologiques, tronçons routiers situés dans les MRC de Soulanges, Beauharnois-Salaberry, Acton, Des Maskoutains, Jardins-de-Napierville, L'Assomption, Yamaska et Rouville. Ministère des Transports du Québec, Division des études environnementales Ouest, 1994.
- Arkéos inc. Fouilles archéologiques aux sites BIFj-9 (site Brosseau) et BIFj-10 (ruisseau Claude), La Prairie. Ministère des Transports du Québec, 1994a.
- Arkéos inc. Fouilles archéologiques îlot F (1995), Site BjFj-56, Volume 1 : Rapport d'intervention, SHDM, Entente MCCQ / Ville de Montréal, 1997.
- Arkéos inc. Le potentiel archéologique du parc archéologique de la Baronnie de Longueuil : bilan et réflexion, MCCQ et Ville de Longueuil, 2008.
- BANQ, ASSSM, Acte de concession d'une terre située dans l'île de Montréal à la prairie Saint-Pierre, par Paul de Chomedey à Fiacre Ducharme dit Lafontaine, 31 octobre 1662; Acte de concession d'une terre située dans l'île de Montréal à la prairie Saint-Pierre, par Paul de Chomedey à Marin Deniau dit Destailis; et un autre acte de concession à Pierre Malet, 25 août 1662.
- Barré, G. Expertises, été 1974. MAC, 1974.
- Bélanger, C. Les Jardins d'Youville, rapport de fouilles archéologiques 1988. Collection Le Montréal archéologique, Vol. 3, SANM, 1990.
- Bélisle, Jean, Cloutier, Nicole, Énoncé préliminaire de valeur patrimoniale, Analyse architecturale, recherches historiques du site industriel d'Alstom (Ateliers du Grand Tronc), Canal de Lachine, Maître d'œuvre de l'histoire, Parc Canada, 2002
- Bilodeau, R. Fouilles archéologiques, terrains LeMoyné-LeBer (10B/BjFj-49), Montréal 1989. SANM, MAC et Ville de Montréal, 1990.
- Boily, Raymond, Les Irlandais et le canal Lachine : la grève de 1843, Montréal, Leméac, 1980.
- Brossard, J.-G. Évaluation de potentiel archéologique, Place Royale Ouest et Sud, BjFj-47. MAC et Ville de Montréal, 1989.
- Brown Macpherson, Joyce, Raised shorelines and drainage evolution in the montreal lowland. Cahiers de Géographie de Québec, 11 (23) : 343-360, 1967.
- Cardinal, P. Fouille archéologique en aire ouverte, rue Place-Royale Ouest, Montréal 1989 (BjFj-47/19a). Occupations amérindienne, militaire, marchande et domestique en marge du premier marché montréalais. SANM, MAC et Ville de Montréal, 1991.
- Chevrier, D. Projet Archipel, zone sud-est, inventaire archéologique. 1984. Hydro-Québec, Environnement, 1984.

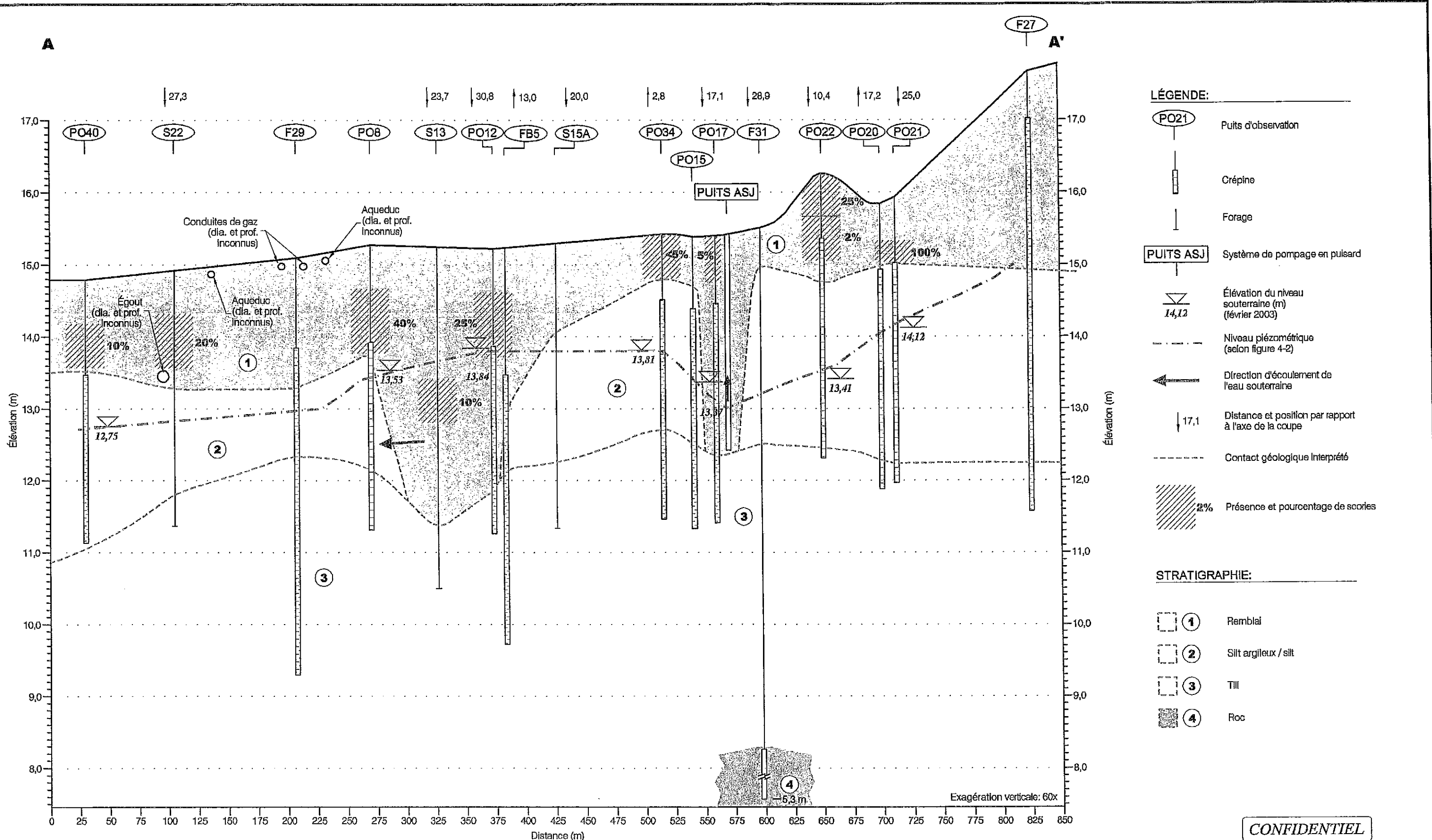
- Cloutier, J.-P. Ébauche d'un dossier documentaire et archéologique pour La Prairie. MAC, 1973.
- Codère, Y. Des pierres et des Hommes. MCCQ, 1996.
- Codère, Y. et Poirier, J. «Inventaire archéologique du site BfJ-97». ArchéoLogiques; Nos 11-12: 78-84. 1998
- Dawson, J. W. «Notes on Aboriginal Antiquities Found at Montreal». Canadian Naturalist and Geologist and Proceedings of the Natural History Society of Montreal; vol. 5: 430-449. 1860
- Dawson, J. W. «Additional Notes on Aboriginal Antiquities Found at Montreal». Canadian Naturalist and Geologist and Proceedings of the Natural History Society of Montreal; vol. 6: 362-373. 1861
- Desjardins, P. et Duguay, F. Pointe-à-Callière : l'aventure montréalaise. Montréal, Septentrion, 1992.
- Dictionnaire biographique du Canada*, Tome I.
- Ethnoscop inc. Sauvetage des vestiges archéologiques, Lots 98 et 99, Municipalité de LaPrairie. MAC, 1984.
- Ethnoscop inc. Fouilles archéologiques Place-Royale Corridor ouest (BfJ-47). Simpa, Entente MAC / Ville de Montréal, 1991.
- Ethnoscop inc. Le site 10B (BfJ-49) LeBer-Lemoyne, fouilles archéologiques 1991-1992. Entente MAC / Ville de Montréal, 1993.
- Ethnoscop inc. Inventaire et fouille archéologiques au site LeBer (BfJ-1) et inventaire archéologique de la pointe Nord (BfJ-49) île des Sœurs, Verdun. Ville de Verdun et MCCQ, 1997.
- Ethnoscop inc. Parc du Mont-Royal, Montréal: Inventaire archéologique du site préhistorique BfJ-97. Rapport soumis à la ville de Montréal et au Ministère de la Culture et des Communications du Québec. 1998
- Filiatrault, D. Évaluation de potentiel archéologique Place Jacques-Cartier, site du château Vaudreuil (BfJ-44), Montréal, 1988. SANM, 1988.
- Ghafouri et Bouchard, Rapport final Anciens ateliers du GTR / CN 1830, rue Le Ber, Montréal Arrondissement du Sud-Ouest, Groupe Mach, février 2009
- Gaumond, M. Documents sur les casernes de La Prairie, BfJ-10. MAC, s.d.
- Gaumond, M. Dossier sur le site Dawson, BfJ-1. MAC, 1963.
- Gaumond, M. Notes sur le site BfJ-2. MAC, 1966.
- Goulder Associés, Caractérisation complémentaire, site de Pointe St-Charles, Montréal, Québec-Nips 52184, 51335, 50239, 52334, CN Alstom.
- Greenlaw, Jane et Gilles Lauzon. Au cœur de la Pointe : Une histoire illustrée de Pointe Saint-Charles et de ses ateliers ferroviaires, 1840-1930. Ville de Montréal, 1991.
- G.R.H.Q. inc. Surveillance archéologique Vieux-Longueuil, Site des Moufins, BfJ-73, lot 32. Fiducie Desjardins, MCCQ, 1998.
- G.R.H.Q. inc. Accueil Bonneau, 427 rue de la Commune, inventaire, fouille et surveillance archéologique, site BfJ-100, Vieux-Montréal, 1998. Les Prêtres de Saint-Sulpice de Montréal, MCCQ 1999.
- Hoskins, Ralph F.H., A study of the Point St. Charles shops of the Grand Trunk Railway in Montreal, 1880-1917, Montréal, Département de géographie, Université McGill (thèse M.A.), 1986

- LaSalle, D. Évaluation de potentiel archéologique Place Jacques-Cartier, partie sud (BjFj-55/13D), 1989. SANM, Entente MAC / Ville de Montréal, 1991.
- Legget, Robert F. Railroads of Canada. New York, Drake, 1980.
- Lighthall, W. D. Prehistoric Montreal, Université McGill. 1920
- Litvinionek, L. Analyse préliminaire des artefacts amérindiens de la Pointe-à-Callière, Montréal (site 101G). Société du Vieux-Port de Montréal, 1989.
- Pendergast, J. F. & B. G. Trigger, B. G. Cartier's Hochelaga and the Dawson Site. Montréal & London: McGill-Queen's University Press. 1972
- Reford, Alexander. Au rythme du train, 1859-1970. Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 2002
- Rumilly, Robert, Histoire de Montréal, Tome II, Montréal, Fidès, 1970
- S.A.C.L. inc. Inventaire et fouilles archéologiques, site BjFj-96, Chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours, Musée Marguerite-Bourgeoys. Congrégation de Notre-Dame, Ville de Montréal, MCCQ 1998.
- S.A.C.L. inc. Fouilles archéologiques au site BiFj-85 (Nivard). Ville de Verdun, MCCQ, 2009.
- Tremblay, Roland, (SACL inc.) Programme de renouveau urbain, Inventaire archéologique du parc René-Masson, MTL03-19-1, Montréal, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Arrondissement de Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-est, 2005.
- Véronneau, F. Inventaire archéologique des rues et des réseaux souterrains de Montréal, BjFj-50, rue place d'Youville Nord 1989-1990. SANM, MAC et Ville de Montréal, 1991.
- Véronneau, F. Inventaire archéologique des rues et des réseaux souterrains de Montréal, BjFj-50, rue Saint-Pierre et quadrilatère borné par les rues Place Royale est, de la Commune, Place d'Youville nord et de Callières, 18 juin 1990- 30 juin 1991. Simpa, SANM, MAC et Ville de Montréal, 1992.
- Young, Brian, In Its Corporate Capacity. The Seminary of Montreal as a Business Institution 1816-1876, Kingston & Montreal, McGill-Queen's University Press, 1986
- Tulchinsky, Gerard J. J., Toronto & Buffalo, University of Toronto Press, 1977

ANNEXES

Étude cartographique polyphasée

**Synthèse stratigraphique du site tirée des interventions de caractérisation
environnementale des sols**



- LÉGENDE:**
- PO21 Puits d'observation
 - Crépine
 - Forage
 - PUIITS ASJ Système de pompage en puisard
 - Élévation du niveau souterraine (m) (février 2003)
 - Niveau piézométrique (selon figure 4-2)
 - Direction d'écoulement de l'eau souterraine
 - Distance et position par rapport à l'axe de la coupe
 - Contact géologique interprété
 - 2% Présence et pourcentage de scories

- STRATIGRAPHIE:**
- 1 Remblai
 - 2 Silt argileux / silt
 - 3 Till
 - 4 Roc

CONFIDENTIEL

Golder Associés
 9200, boul. de l'Acadie, bureau 10
 Montréal (Québec) H4N 2T2
 Tél.: (514) 383-0980 Fax: (514) 383-5332

Date:	2004-10-28	Échelle:	H 1:3 000 V 1:50
Dessiné par:	R. Gravel	Projeté par:	P. Groleau
Vérifié par:	P. Groleau	Approuvé par:	H. S. Richer
No. de dessin:	041223002-07	No. de projet:	04-1223-002

CN ALSTOM

CARACTÉRISATION COMPLÉMENTAIRE
 SITE DE POINTE ST-CHARLES
 MONTRÉAL, QUÉBEC - NIPS 52184, 51335, 50239, 52334
 COUPE HYDROGÉOLOGIQUE A-A' FIGURE 4-3

Plan de localisation des interventions de caractérisation environnementale des sols



GROUPE MACH

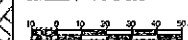
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1801 Charland

 Périmètre d'étude

Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SAOIL





GROUPE MACH

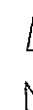
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Lafer, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1834 Jobin

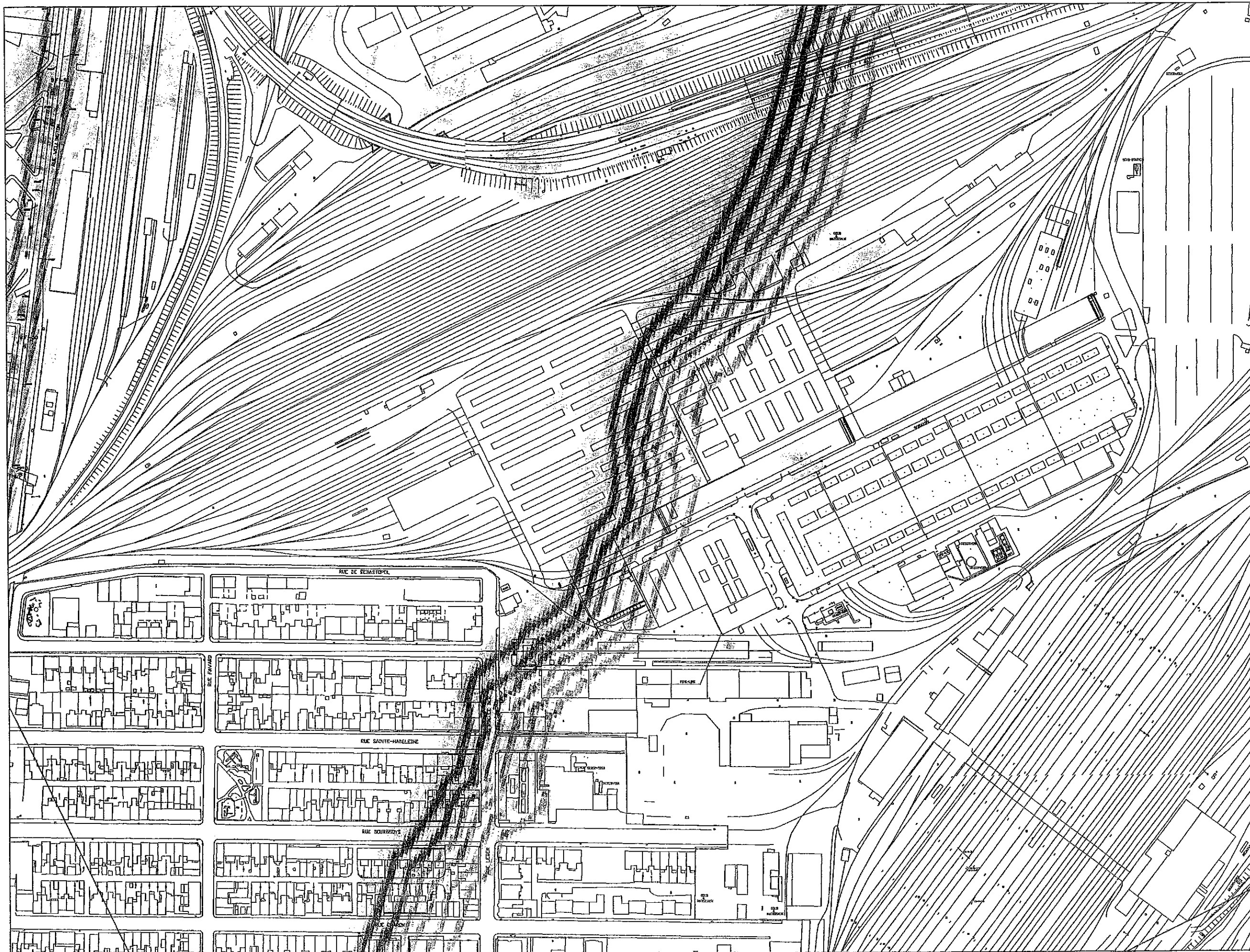
Périmètre d'étude

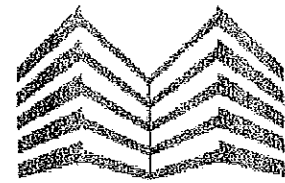
Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SACT





GROUPE MACH

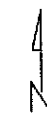
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1851 Montreal Railway

Périmètre d'étude

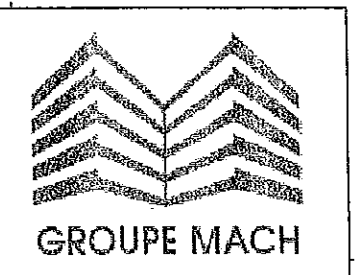
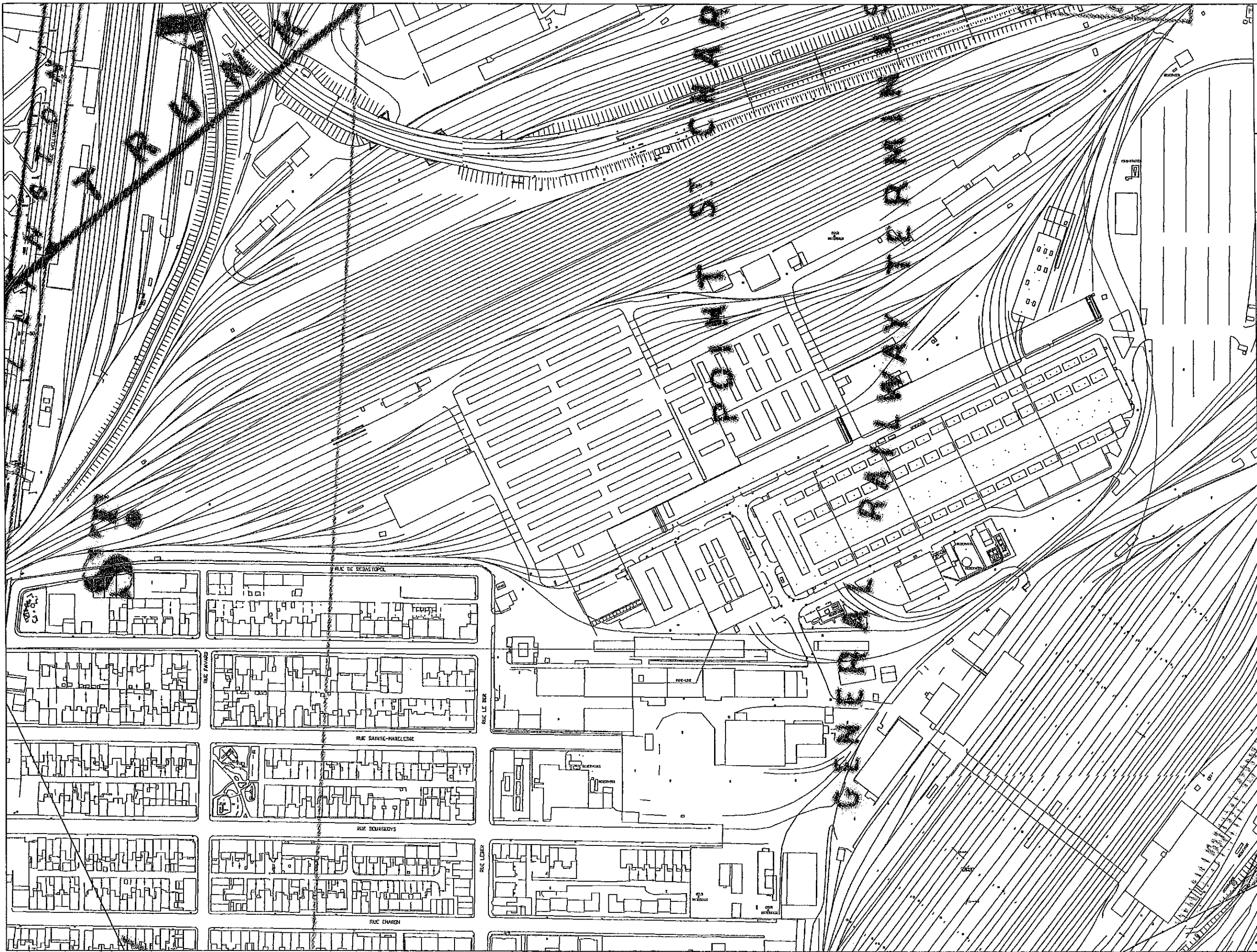
Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SAOIL





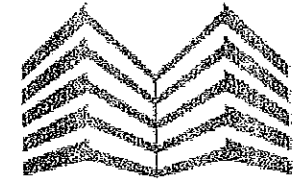
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Laber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1853

□ Périmètre d'étude

Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3738, 3737, 3836, 3837





GROUPE MACH

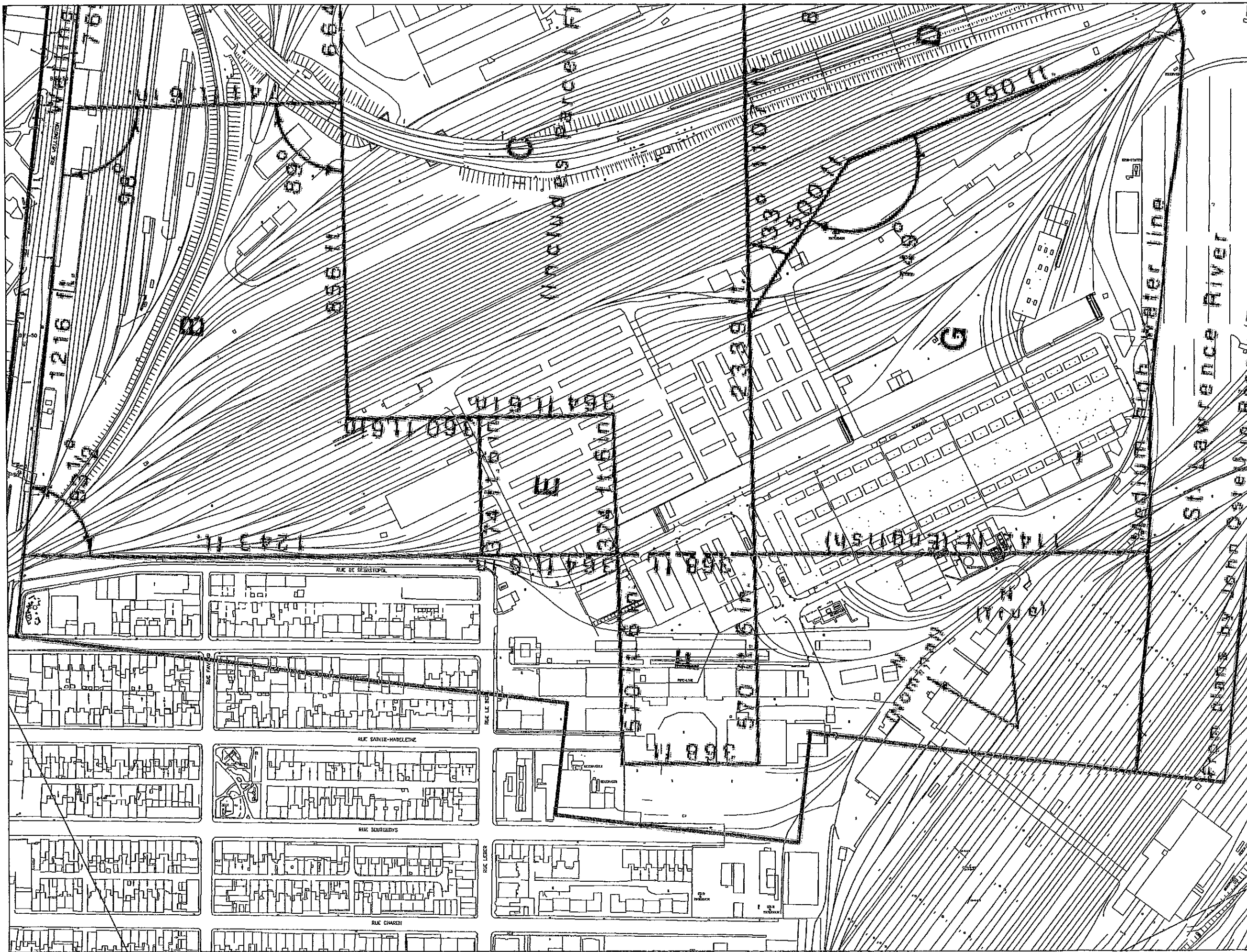
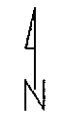
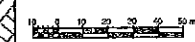
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

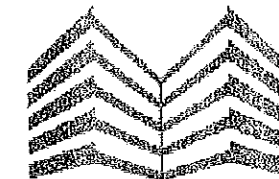
Plans polyphasés
1853

Périmètre d'étude

Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

Echelle : 1 : 3 000



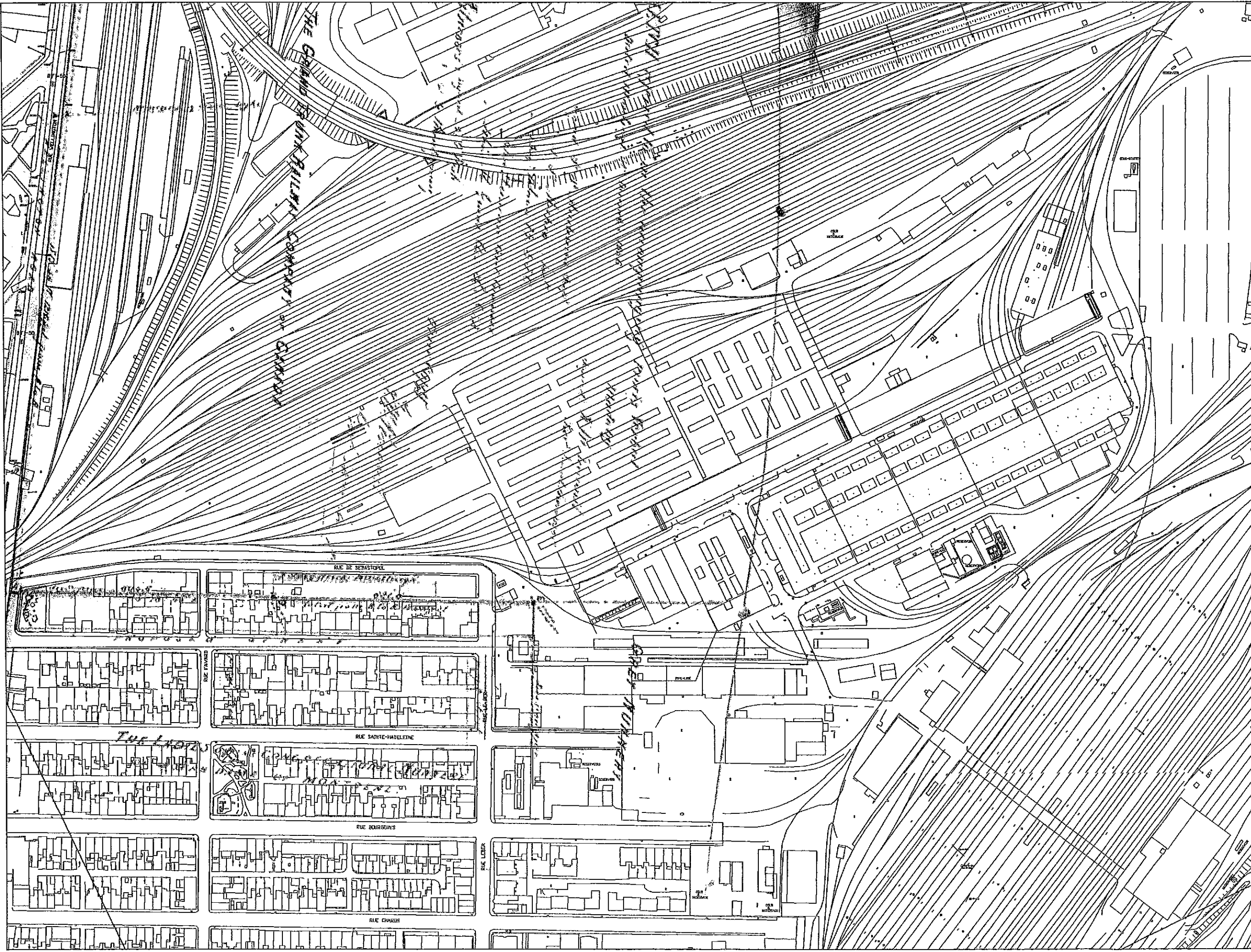


GROUPE MACH

Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

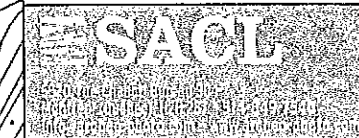
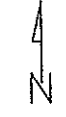
Plans polyphasés
1856 Perreault

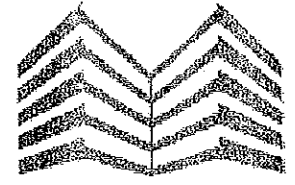
Périmètre d'étude



Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000





GROUPE MACH

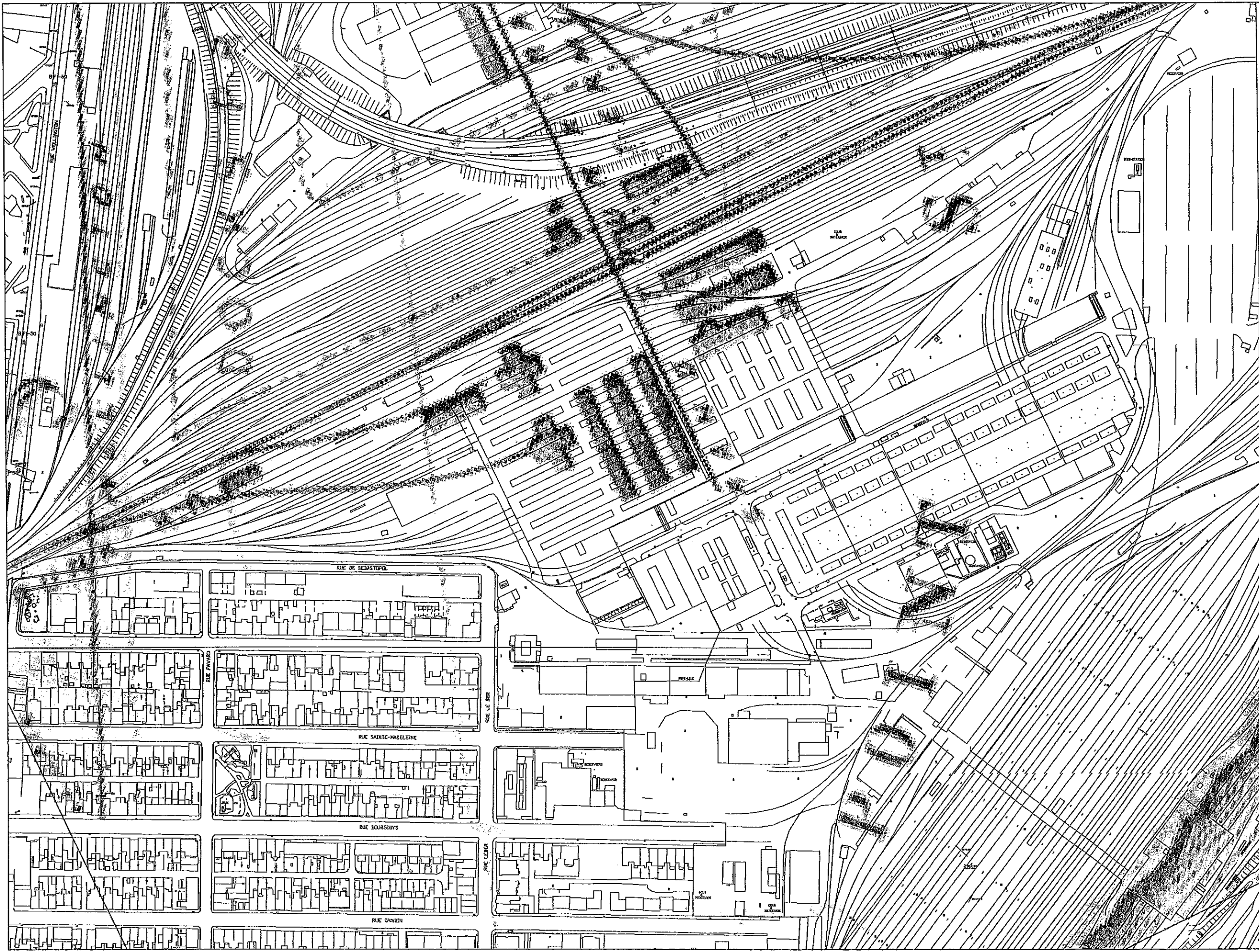
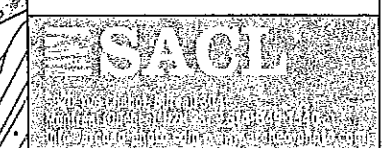
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

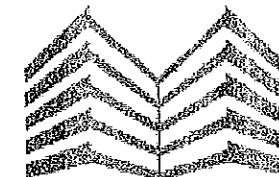
Plans polyphasés
1859 Boxer

Périmètre d'étude

Date: juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000





GROUPE MACH

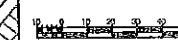
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1861 Starke & co.

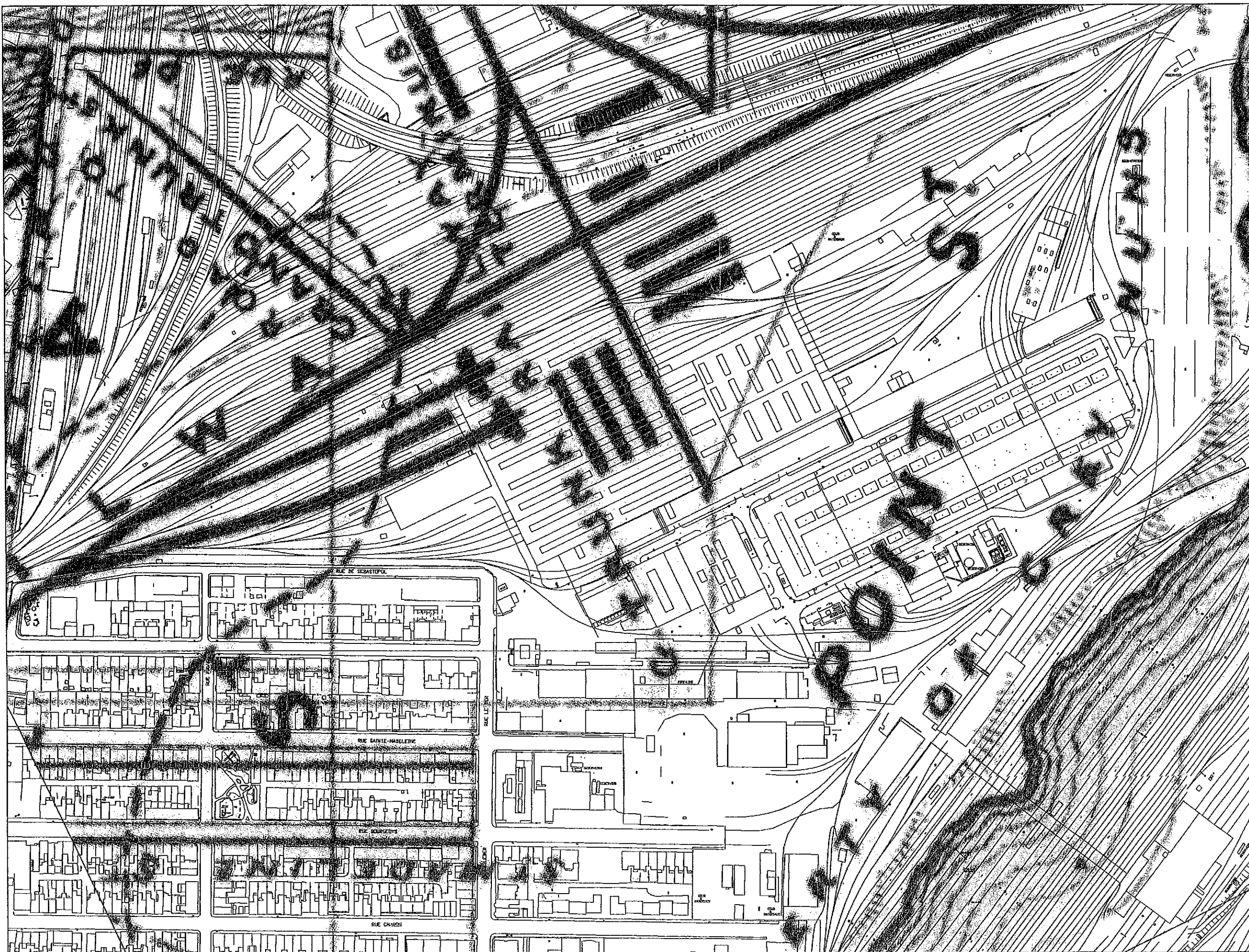
Périmètre d'étude

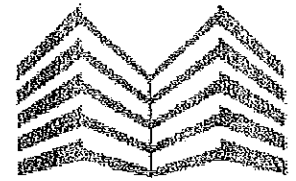
Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SAOIL





GROUPE MACH

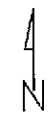
Étude de potentiel archéologique
 Anciens ateliers du GTR/CN
 1830 rue Leber, Montréal
 Arrondissement du Sud-Ouest

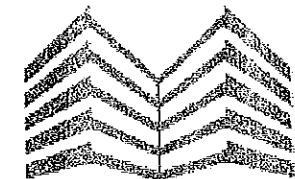
Plans polyphasés
 1864 Fortification Survey

□ Périmètre d'étude

Date: Juillet 2009
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Villa de Montréal
 Feuilles 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

Echelle : 1 : 3 000





GROUPE MACH

Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1872 Johnston

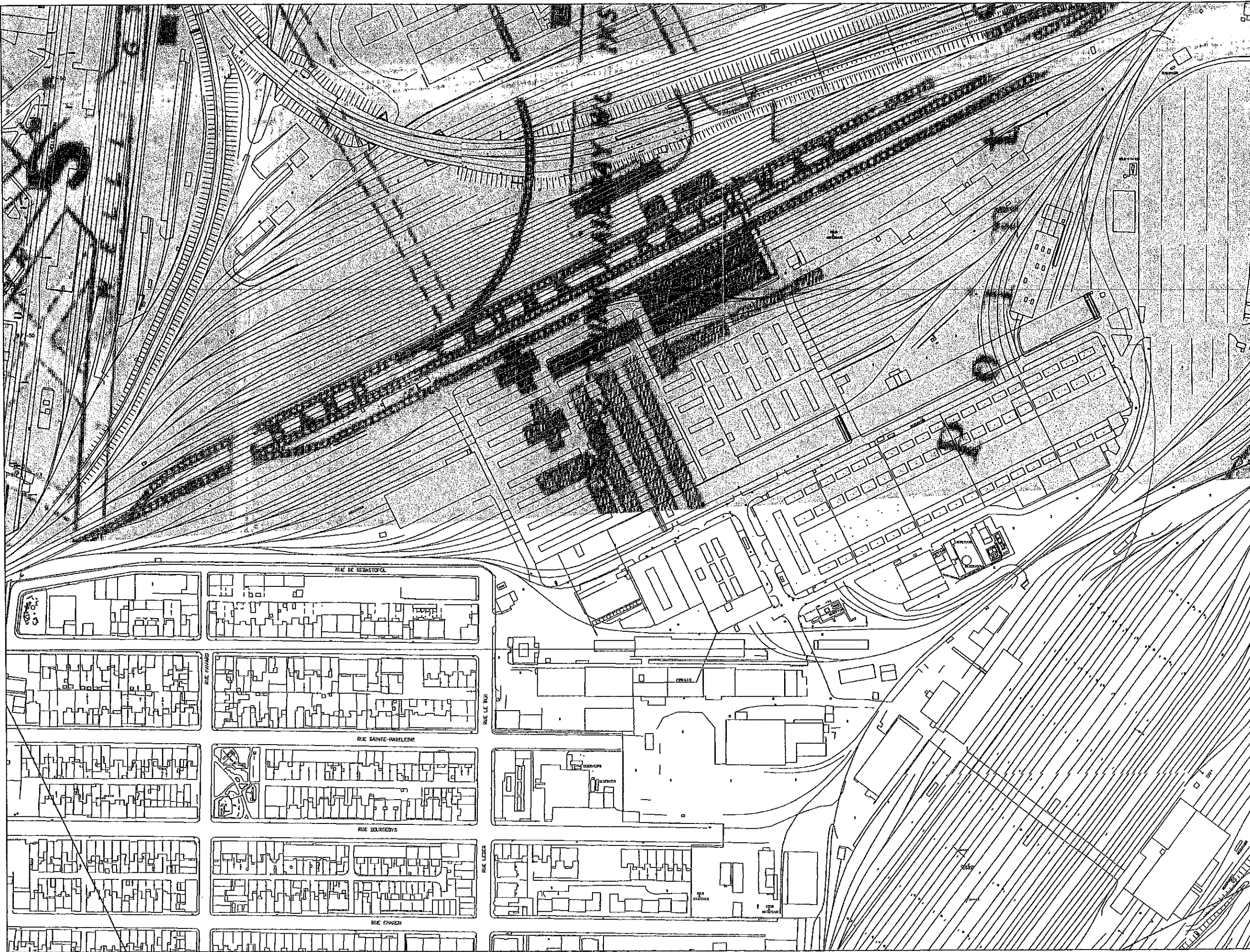
Périmètre d'étude

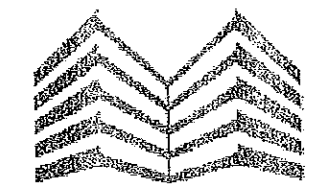
Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SACT





GROUPE MACH

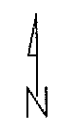
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1879 Hopkins

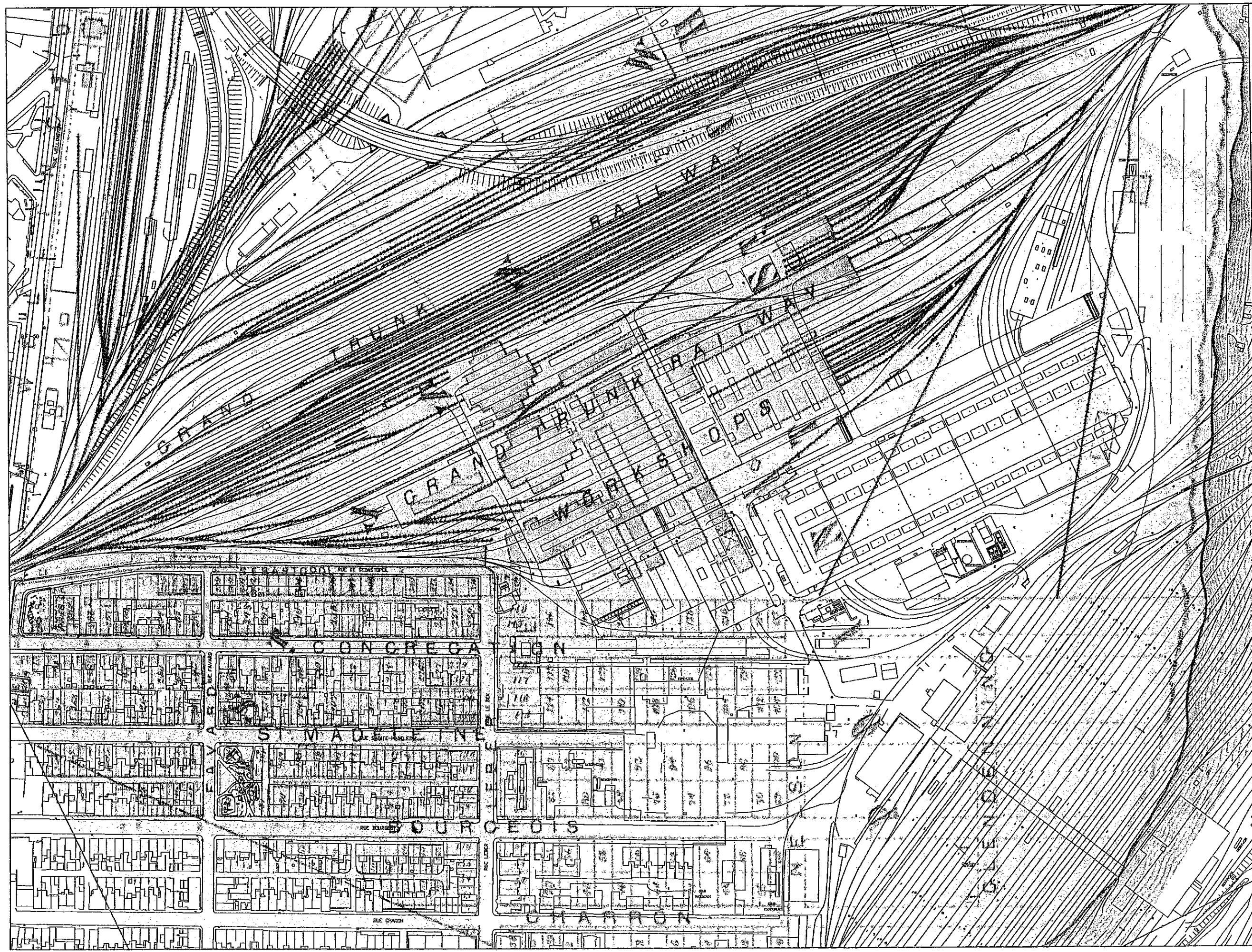
Périmètre d'étude

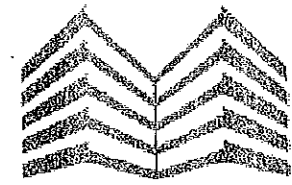
Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SACT





GROUPE MACH

Étude de potentiel archéologique

Anciens ateliers du GTR/CN

1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

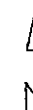
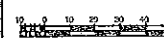
Plans polyphasés

1880 Lionais

Périmètre d'étude

Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SACI





GROUPE MACH

Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1890

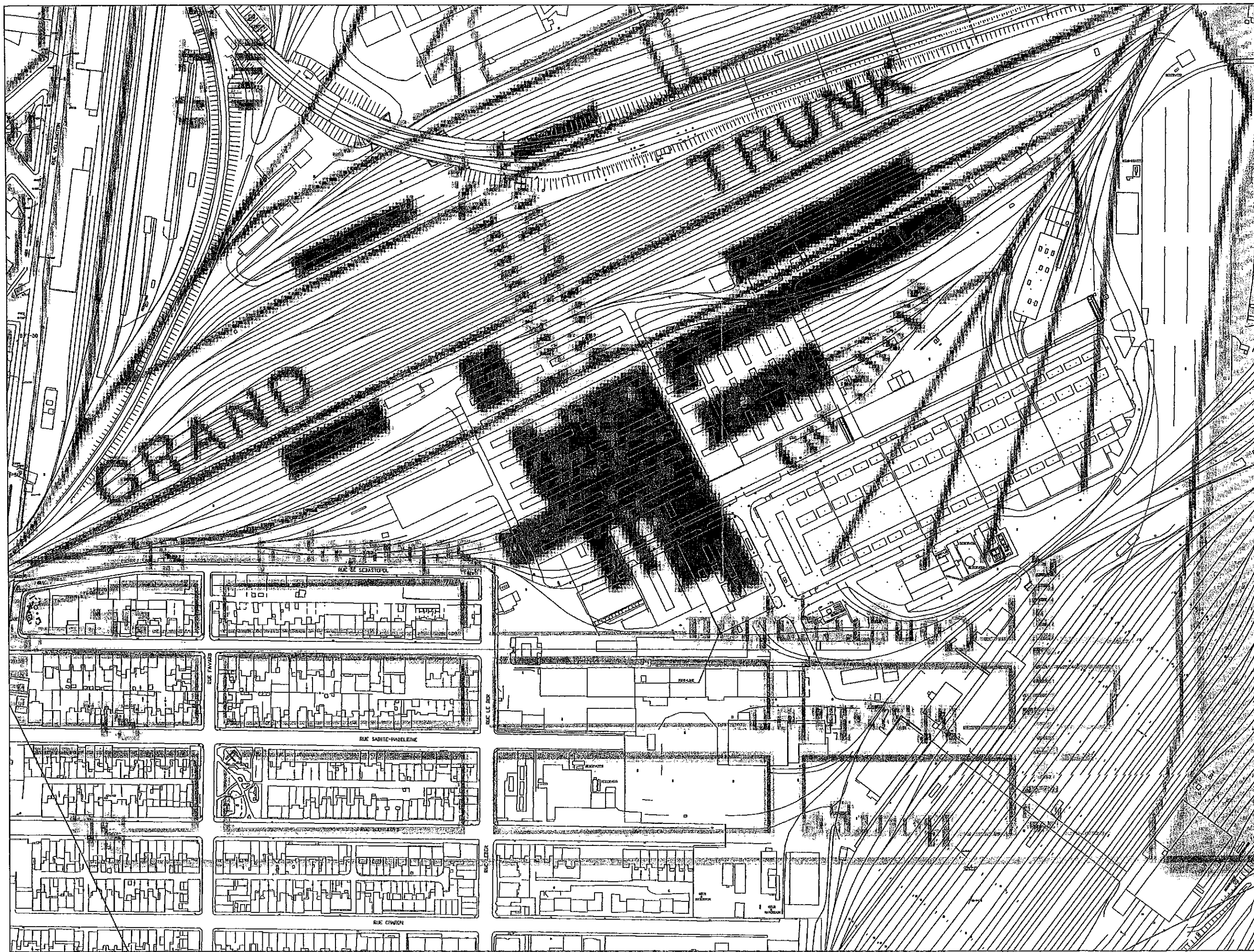
Périmètre d'étude

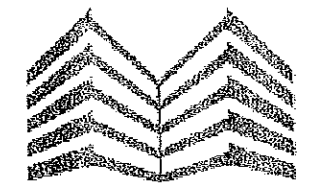
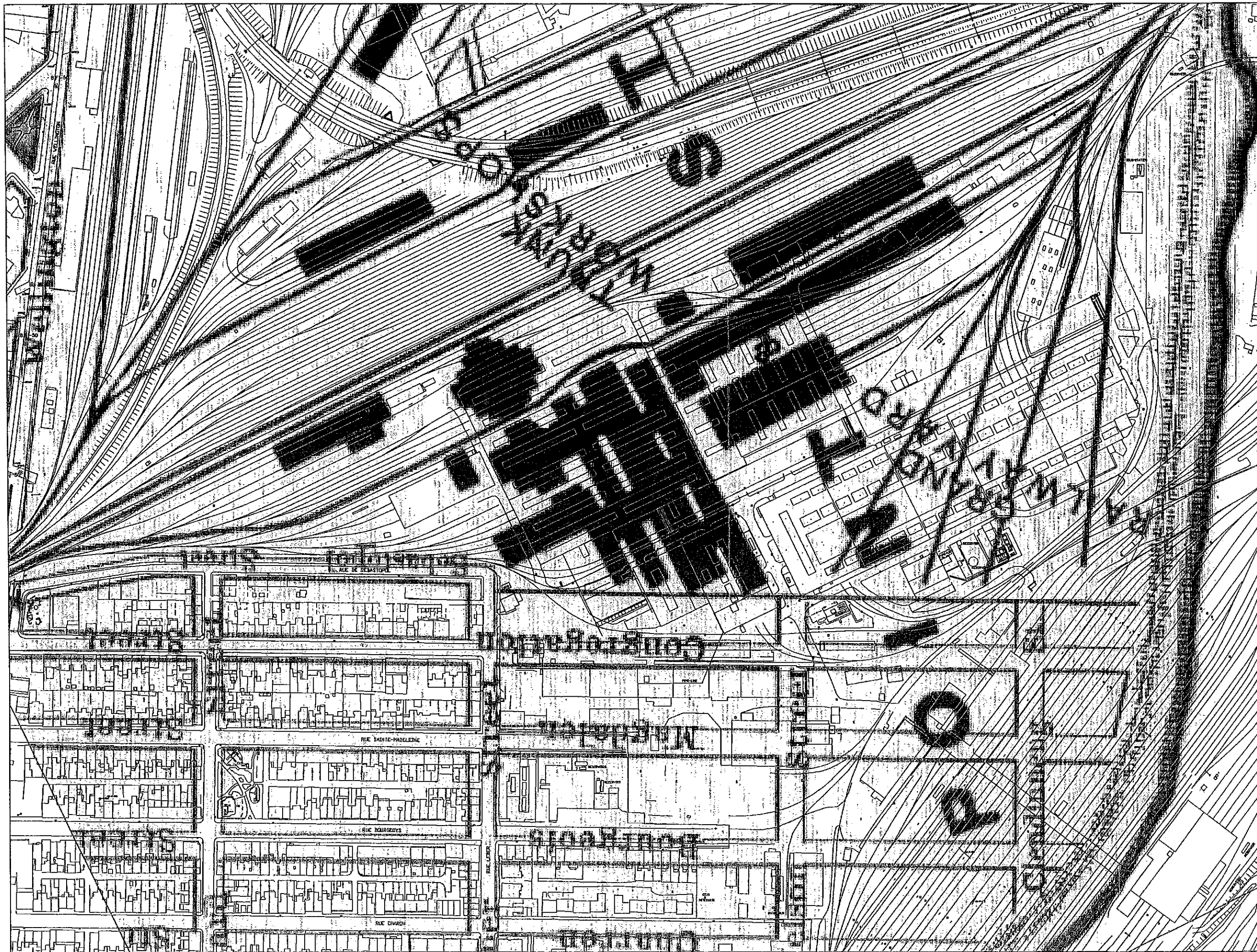
Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SACI





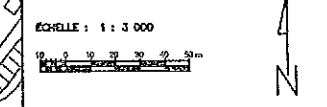
GROUPE MACH

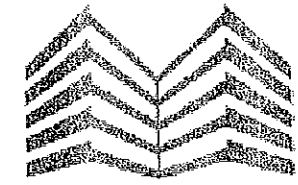
Étude de potentiel archéologique
 Anciens ateliers du GTR/CN
 1830 rue Laber, Montréal
 Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
 1898 Mtl Rand McNally and Co.

Périmètre d'étude

Date: Juillet 2009
 Système de coordonnées : NAD 83
 Source cartographique: Ville de Montréal
 Feuilles 31HE-3736, 3737, 3836, 3837





GROUPE MACH

Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1903 Goad

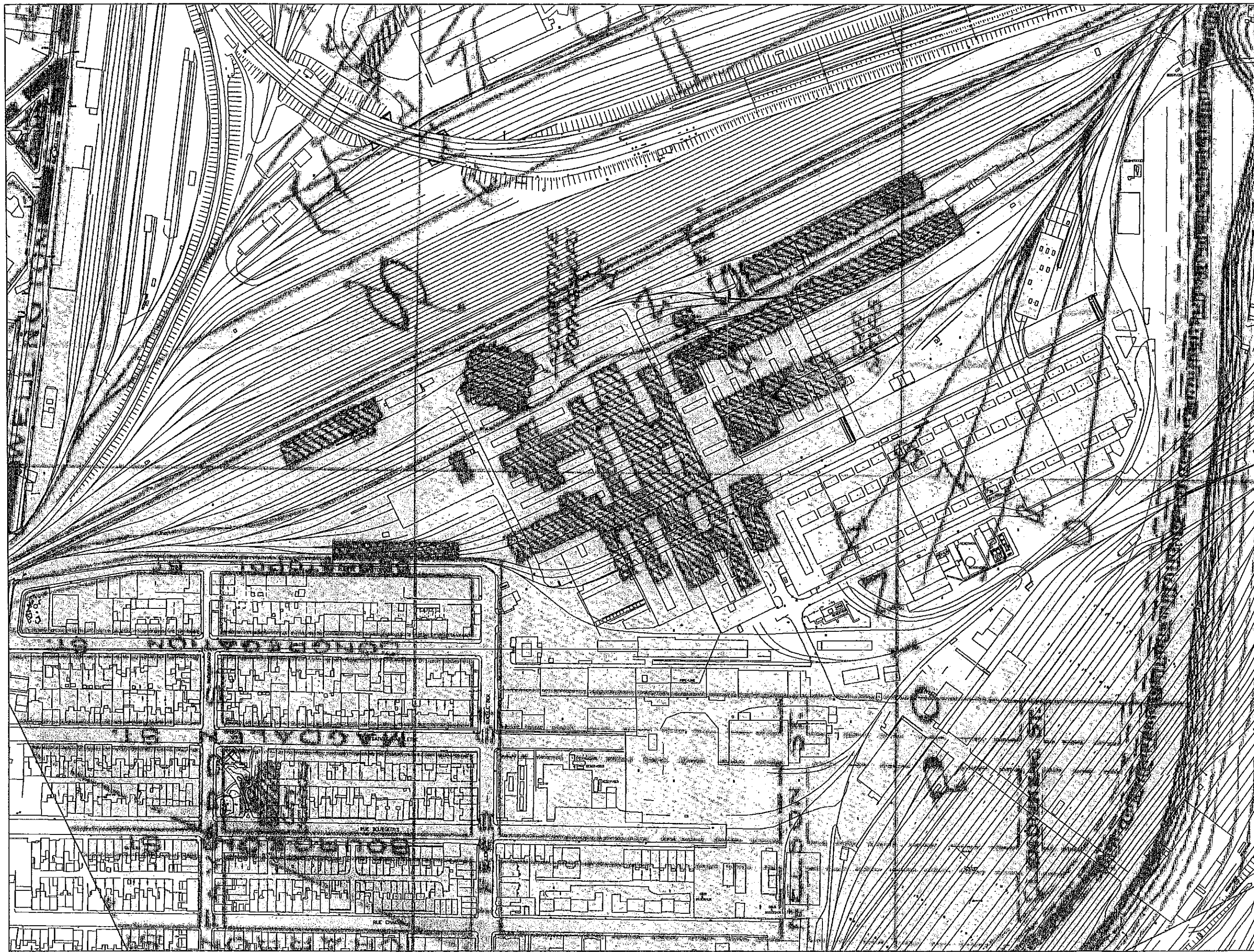
Périmètre d'étude

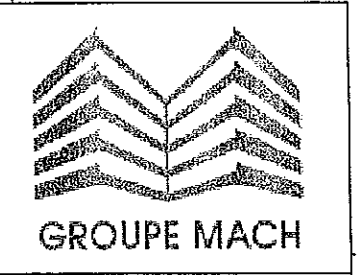
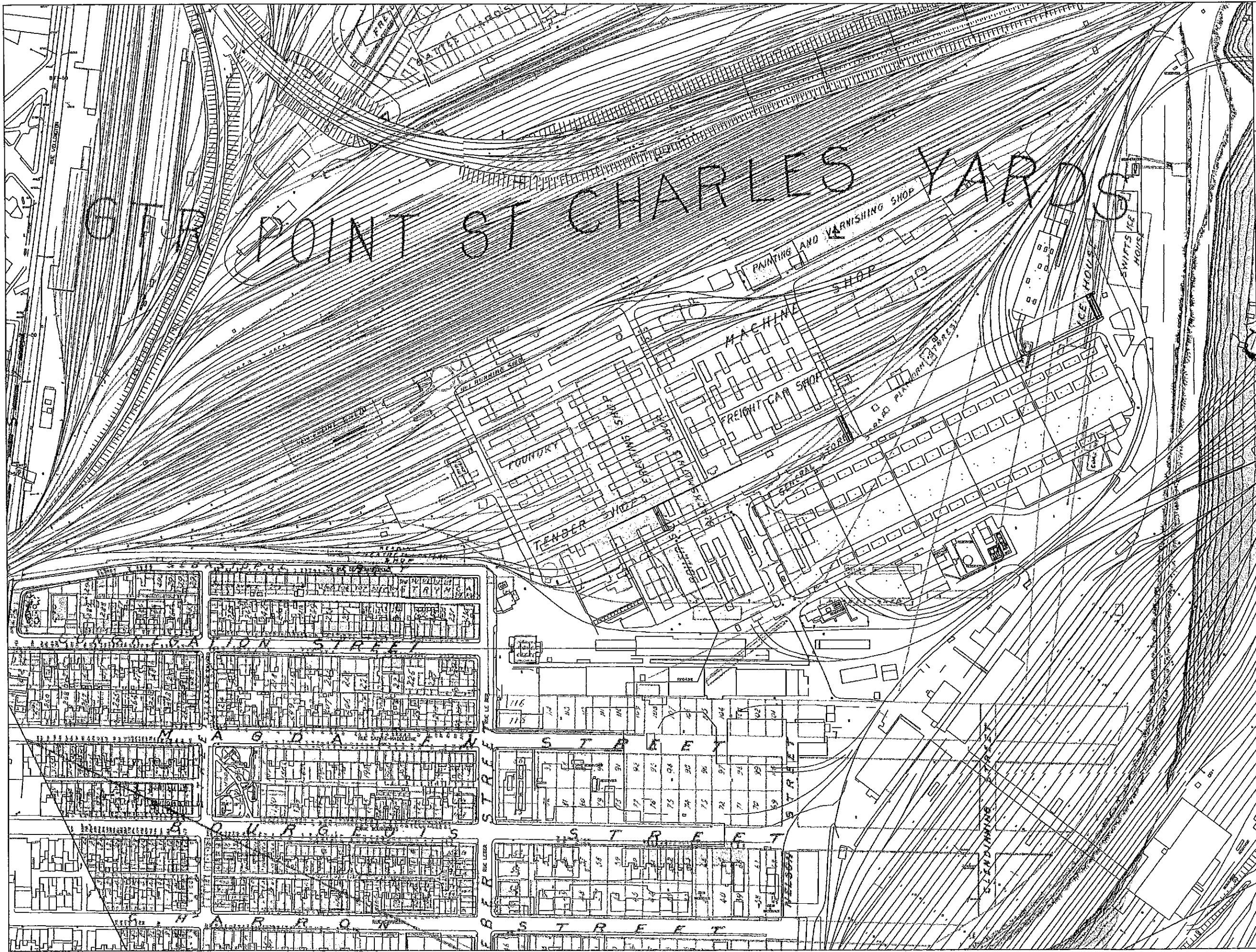
Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SACL



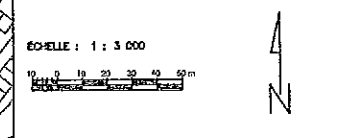


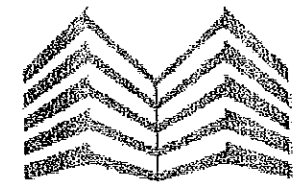
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1907 Pinsonneault

□ Périmètre d'étude

Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3736, 3737, 3836, 3837





GROUPE MACH

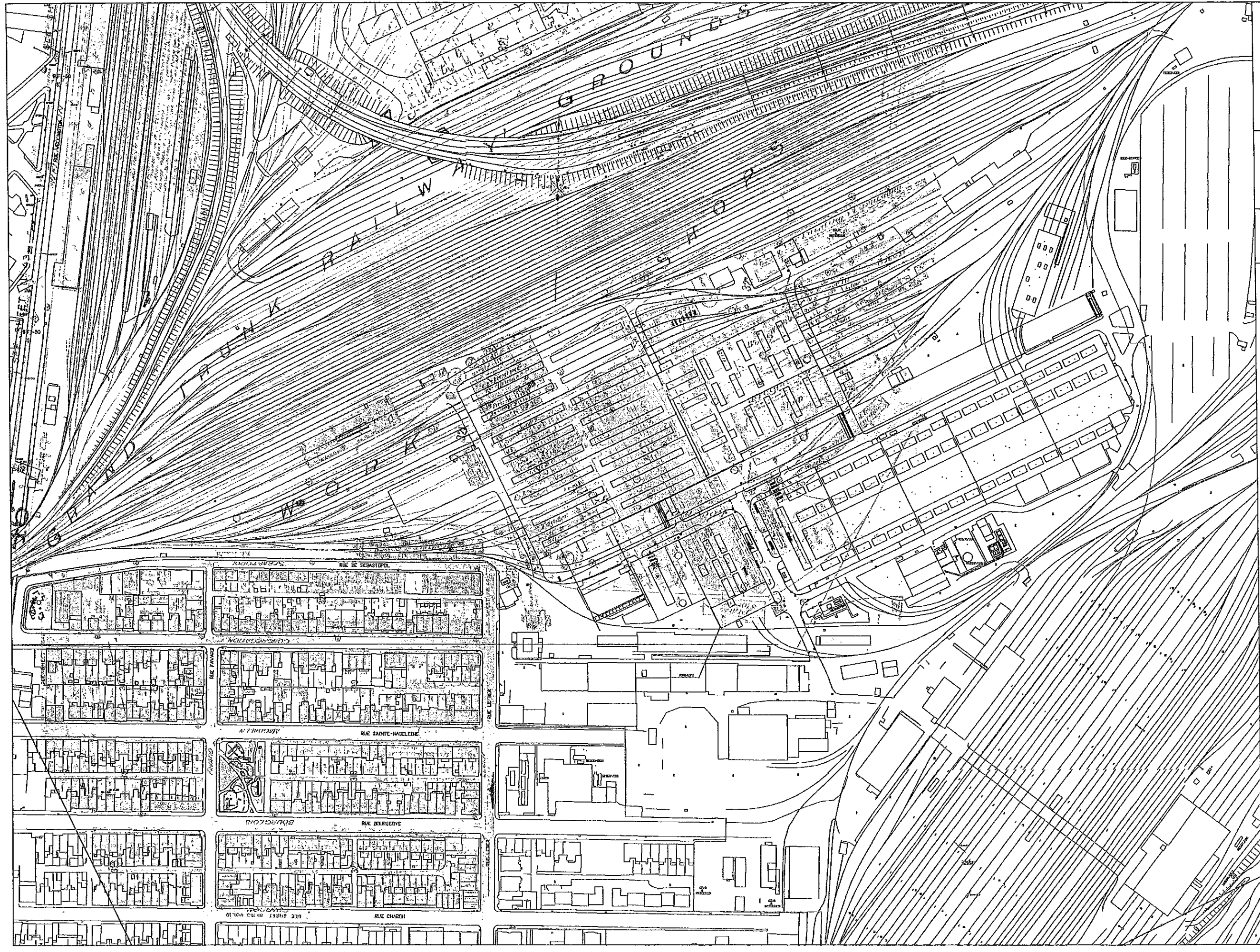
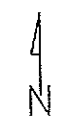
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Laber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

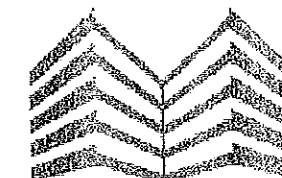
Plans polyphasés
1909 Goad

Périmètre d'étude

Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE: 1 : 3 000





GROUPE MACH

Étude de potentiel archéologique

Anciens ateliers du GTR/CN

1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

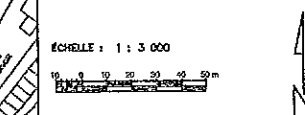
Plans polyphasés

1912 Goad

Périmètre d'étude

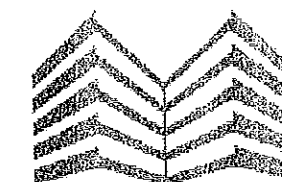
Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuillets 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SACL





GROUPE MACH

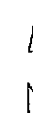
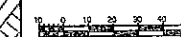
Étude de potentiel archéologique
Anciens ateliers du GTR/CN
1830 rue Leber, Montréal
Arrondissement du Sud-Ouest

Plans polyphasés
1938 Underwriter's

Périmètre d'étude

Date: Juillet 2009
Système de coordonnées : NAD 83
Source cartographique: Ville de Montréal
Feuilles 31HE-3736, 3737, 3836, 3837

ÉCHELLE : 1 : 3 000



SACL



