

ANNEXE B : SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE POTENTIEL
ARCHÉOLOGIQUE

Réaménagement du complexe Turcot

Étude de potentiel archéologique

Texte synthèse*

** Toute reproduction est permise en mentionnant les sources et les auteurs. Aucune modification du texte n'est autorisée sans l'approbation des auteurs.*

1. Introduction

Le ministère des Transports du Québec projette le réaménagement de l'échangeur Turcot, à la jonction des autoroutes 15, 20 et 720 (plan 1). Le projet du complexe Turcot couvre une distance de près de 9 kilomètres et inclut les échangeurs Angrignon—Montréal-Ouest/de la Vérendrye et Turcot.

Une revue de littérature a été réalisée préalablement à l'étude de potentiel archéologique (phase 1 : Ethnoscop 2007). Celle-ci portait sur les données archéologiques et historiques de l'île de Montréal en relation avec la zone d'étude. Les résultats de ce travail ont permis de statuer sur la pertinence de réaliser une étude de potentiel archéologique historique et préhistorique (phase 2 : Ethnoscop 2008). Le présent texte est une version abrégée de l'étude de potentiel archéologique (Ethnoscop 2008).

2. Zone d'étude

La zone d'étude recoupe partiellement cinq arrondissements de la ville de Montréal et deux municipalités de l'île de Montréal :

- arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce;
- arrondissement Verdun;
- arrondissements Lachine et LaSalle;
- municipalité de Westmount;
- municipalité de Montréal-Ouest;
- arrondissement du Sud-Ouest.

Le plan 2, en annexe, présente la zone d'étude définie pour les fins de l'étude de potentiel archéologique, dont le contour suit essentiellement les aires de réaménagement prévisibles en vue de la réalisation du projet du complexe Turcot.

3. Méthodologie

3.1 Archéologie préhistorique

La période préhistorique correspond généralement à l'époque antérieure à l'apparition de documents écrits. Pour le Québec, elle fait référence aux populations amérindiennes qui ont précédé l'arrivée des premiers Européens dans la vallée du fleuve Saint-Laurent. L'identification et la délimitation des zones à potentiel archéologique préhistorique s'appuie sur :

- La collecte des données concernant l'évolution du paysage naturel afin de mettre en contextes temporel et spatial la zone d'étude. Cet exercice permet de connaître l'habitabilité de l'espace visé et sa place dans un territoire plus vaste.
- L'élaboration d'un cadre culturel qui s'appuie sur les données anthropologiques et archéologiques concernant les populations amérindiennes qui ont pu occuper la zone d'étude.

Ces deux étapes permettent d'établir une dérivation archéologique basée sur la photo-interprétation. Les paramètres retenus à partir de l'analyse du paysage (les formes du paysage servent à circonscrire précisément des espaces qui présentent des qualités d'accueil pour des populations humaines) et du cadre culturel servent à délimiter les zones à potentiel archéologique.

3.2 Archéologie historique

L'évaluation du potentiel archéologique de la période historique comprend aussi deux étapes :

- L'acquisition de données documentaires pertinentes provenant de documents historiques, iconographiques, cartographiques et archéologiques.
- L'analyse de l'évolution historico-spatiale de la zone d'étude et la représentation cartographique. La numérisation et la superposition des plans anciens sur un fond de plan actuel permettent de procéder à une analyse polyphasée de la zone d'étude et de localiser précisément les zones à potentiel archéologique de la période historique.

4. Cadre naturel et culturel de la période préhistorique

4.1 Géomorphologie

La zone d'étude (plans 1 et 2) est située essentiellement dans le talweg séparant la colline de LaSalle, au sud, de la terrasse Sherbrooke. La colline de LaSalle correspond à la butte située dans le sud-ouest de l'île de Montréal. Elle offre une surface bombée qui atteint une altitude moyenne entre 30 et 40 m, et son point culminant, situé dans l'axe du boulevard Angrignon, atteint 44 m. La terrasse Sherbrooke entoure le mont Royal, au nord, à l'est et

au sud. Dans le centre-ville, sa surface s'abaisse d'une dizaine de mètres et son talus s'adoucit. Ce talus redevient plus marqué et le replat regagne graduellement son altitude d'environ 45-46 m entre les rues Peel et Atwater, d'où elle se prolonge vers le sud-ouest. Sa rupture de pente correspond à la falaise Saint-Jacques.

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

4.1.1 Évolution du paysage

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

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

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

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

4.1.2 Contexte hydrographique

L'hydrographie ancienne de la zone d'étude étant très peu connue, cela ne permet pas de circonscrire avec précision des zones à potentiel archéologique préhistorique dans la partie basse, au bas des talus (ce qui correspond à la presque totalité de la zone d'étude). L'hydrographie de ce talweg a subi des modifications importantes au cours de l'Holocène et l'urbanisation en a effacé presque toutes les traces visibles. L'archéologie et les documents historiques permettent néanmoins de reconstituer quelque peu ce paysage ancien.

□ Lac à la Loutre / lac Saint-Pierre

La plus vieille mention de ce lac date de 1660, alors qu'il est nommé « lac aux Loutres » mais, au cours des années qui suivirent, les documents écrits et cartographiques font référence au lac Saint-Pierre, et ce, jusqu'à sa disparition complète dans le second quart du XIX^e siècle.

La dénomination « lac à la Loutre » est ici associée à une période ancienne, vers 6000 ans AA et associée aussi à une superficie plus vaste du lac, qui deviendra le lac Saint-Pierre vers 3000 ans AA. Cette utilisation du terme de « lac à la Loutre (lac Saint-Pierre) » dans un contexte géographique ancien sert ici uniquement à différencier deux épisodes hydrographiques successifs du même plan d'eau.

□ Rivière Saint-Pierre

La rivière à la décharge du lac à la Loutre était connue, historiquement, sous le nom de rivière Saint-Pierre. Il semble qu'à l'origine ce cours d'eau se jetait dans le Saint-Laurent, vis-à-vis de l'île des Sœurs, à Verdun, mais que, dès le Régime français, des travaux de dérivation entrepris par les Sulpiciens ont redirigé son cours dans la Petite Rivière, qui se décharge à la pointe à Callière, dans le Vieux-Montréal. Il est possible qu'un cours naturel de cette rivière s'écoulant vers la pointe à Callière, ait existé à une certaine époque, en raison du peu de dénivelé des terrains où les Sulpiciens ont creusé leur canal de dérivation. Ces terrains mal drainés correspondent à peu près aux quartiers Sainte-Cunégonde et Griffintown, réputés historiquement pour leur vulnérabilité aux inondations.

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

4.2 Contexte culturel

La consultation du registre de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCFQ) révèle qu'aucun site archéologique préhistorique n'a encore été identifié dans la zone d'étude ou à proximité (à moins de 1 km). Cette absence ne signifie pas qu'il n'y a pas de site archéologique préhistorique dans la zone d'étude, car très peu de recherches archéologiques y ont été effectuées à ce jour. D'ailleurs, dans un corridor de 5 km autour de la zone d'étude, 39 sites archéologiques préhistoriques sont déjà identifiés (tableau 1, plan 1).

Paléindiens

La basse altitude de la plaine de Montréal en fait une région géographique tardivement peuplée par les groupes humains. Il est possible que des groupes paléindiens récents de la tradition Plano aient occupé les hautes terrasses du lac Lampsilis lors de leur migration de la région des Grands Lacs vers la péninsule maritime, il y a environ 9000 ans, mais cette hypothèse n'est pas appuyée par des données archéologiques. Si tel a été le cas, ces groupes circulaient sur les abords d'une plaine humide et encore froide.

Archaïque supérieur

Dans la région de Montréal, l'occupation humaine est très peu connue entre 6000 et 9000 ans AA. Cette période n'a pas révélé encore beaucoup de sites archéologiques au Québec. À cette époque, les groupes humains ont dû s'adapter à des conditions environnementales qui se stabilisaient graduellement. La mobilité était encore importante, et il est possible que les quelques groupes humains qui étaient présents dans la vallée du Saint-Laurent étaient les mêmes que ceux qui fréquentaient aussi les vallées de la Nouvelle-Angleterre et de l'État de New York. Entre les Grands Lacs et la chaîne appalachienne, deux ensembles culturels se sont succédés et ont même coexisté pendant un certain temps durant l'Archaïque supérieur.

Archaïque laurentien

L'Archaïque laurentien s'est manifesté à partir d'environ 6000 ans AA et s'est maintenu jusqu'à environ 4000 ans AA. Les sites archéologiques démontrent que les habitants possédaient une grande connaissance de leur environnement, qui témoigne d'une longue occupation de ce territoire. Ils sont aussi plus nombreux et plus visibles que ceux des périodes précédentes, et il est vraisemblable qu'il y a eu un certain accroissement démographique pendant ces deux millénaires. Les ressources locales, notamment des matériaux lithiques de bonne qualité, sont exploitées efficacement. Beaucoup de sites sont situés dans les axes riverains, près de rapides, suggérant que la pêche constitue une part non négligeable des moyens de subsistance.

Archaïque post-laurentien

Il y a 4300 ans, on constate de nouvelles manifestations étrangères qui sont identifiées comme Archaïque final ou post-laurentien. Cet ensemble culturel pourrait correspondre à une certaine expansion de populations méridionales, dont les influences persisteront pendant un peu plus d'un millénaire. Les populations post-laurentiennes, à la différence de leurs prédécesseurs, se sont contentées de matériaux lithiques de moins bonne qualité, dont ceux provenant de la « cornéenne des collines Montérégiennes ». Cette carrière préhistorique de cornéenne se situe à 3,7 km au nord de la zone d'étude, sur le versant nord-est du mont Royal. Les plus anciens sites archéologiques de la plaine montréalaise sont de cette époque, et trois d'entre eux, pouvant correspondre à des lieux d'habitation, se situent à moins de cinq kilomètres de la zone d'étude, soit les sites Saint-Éloi et Versant Sud, vers le nord-est dans le Vieux-Montréal, et le site de la maison Nivard, vers le sud-est, sur la rive du Saint-Laurent, à Verdun.

Sylvicole inférieur

Vers 3000 ans AA, la mise en place du réseau culturel Meadowood marqua le début de la période du Sylvicole. Ce réseau rayonnera pendant environ 600 ans, formant ce qui est identifié comme le Sylvicole inférieur. Celui-ci occupe une bonne partie du nord-est américain avec, comme zone d'influence principale, les basses terres du Saint-Laurent, l'est de la région des Grands Lacs, et la région adjacente au sud, incluant le nord de l'État de New York. Quatre sites archéologiques, situés à moins de 5 km de la zone d'étude, témoignent d'occupations de cette époque, dont trois dans le Vieux-Montréal (l'accueil Bonneau, le Versant Sud et le 71, rue de la Commune) et un à Verdun (maison Nivard).

Sylvicole moyen

Le Sylvicole inférieur laisse place à plus de diversité régionale vers 2400 ans AA, avec le Sylvicole moyen, qui dure 1400 ans. Les populations de la vallée du Saint-Laurent sont alors caractérisées par une intensification de la dépendance aux ressources halieutiques et le début d'une sédentarité saisonnière prolongée. La région montréalaise est alors occupée par des groupes de la tradition Melocheville, qui pratiquent un schème d'établissement typiquement riverain. Pas moins de 18 sites archéologiques du Sylvicole moyen sont à moins de 5 km de la zone d'étude.

Sylvicole supérieur

Finalement, le Sylvicole supérieur débute avec l'adoption définitive de la production alimentaire (horticulture du maïs, du haricot et de la courge), qui a lieu vers l'an 1000 de notre ère dans la région de Montréal. On reconnaît alors l'ensemble culturel connu sous l'appellation « iroquoien », dont les différents groupes se rassembleront en villages de plus en plus gros et éventuellement palissadés. Au moment de l'incursion de Jacques Cartier dans la vallée du Saint-Laurent, les Iroquoiens du Saint-Laurent occupent la vallée de l'estuaire jusqu'au lac Ontario. La région de Montréal est occupée par une population

pleinement sédentaire et horticole, dont le village principal, Hochelaga, est situé au pied du mont Royal. À proximité de la zone d'étude, 16 sites archéologiques témoignent de cette époque, dont un village (le site Dawson, à 2,7 km au nord-est de la zone d'étude, sur la terrasse de Sherbrooke), ainsi que plusieurs petites occupations à l'intérieur des terres et d'autres dans le secteur du Centre-Ville—Vieux-Montréal, sur les rives de Verdun et Lachine et sur les versants du mont Royal. Vers la fin du XVI^e siècle, les Iroquoiens du Saint-Laurent abandonnent la vallée du Saint-Laurent à la suite de circonstances diverses, en partie liées à la présence européenne grandissante sur la côte atlantique et dans le golfe du Saint-Laurent.

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

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

	Nom du site	Code identification	Distance de l'aire d'étude	Identité culturelle préhistorique	Présence amérindienne historique
28	Ile aux Hérons	BiFj-15	5,0 km	Sylvicole moy. et sup.	non
29	Ile aux Hérons	BiFj-14	5,0 km	Sylvicole moyen	non
30	Ile aux Chèvres	BiFj-16	4,9 km	Sylvicole moyen	non
31	Ile aux Chèvres	BiFj-17	4,9 km	Sylvicole moyen	non
32	Ile aux Chèvres	BiFj-24	4,8 km	Sylvicole moyen	non
33	Ile aux Chèvres	BiFj-19	4,7 km	Sylvicole moyen	non
34	Ile aux Chèvres	BiFj-23	4,7 km	Sylvicole moyen	non
35	Ile aux Chèvres	BiFj-21	4,6 km	Sylvicole moyen	non
36	Ile aux Chèvres	BiFj-22	4,6 km	Sylvicole moyen	non
37	Rapides de Lachine	BiFj-3	4,9 km	indéterminé	non
38	Maison LeBer-LeMoynes	BiFk-6	2,1 km	Sylvicole moy. et sup.	oui
39	Kahnawake	sans code	3,5 km	Sylvicole supérieur	oui

4.3 Potentiel archéologique préhistorique

La zone d'étude est située dans un milieu qui était généralement humide et mal drainé jusqu'à la construction du canal de Lachine, au début du XIX^e siècle. Elle offrait peu d'espaces susceptibles d'accueillir des établissements humains pendant la période préhistorique. La géomorphologie et l'analyse des données archéologiques ont néanmoins permis d'identifier trois zones, P1, P2 et P3, qui auraient pu offrir des conditions favorables à l'occupation humaine ancienne. Dans ces zones, les sols sont susceptibles de révéler des vestiges archéologiques préhistoriques associés aux différents types d'occupations humaines qui ont été documentés. Les résultats de l'analyse et les recommandations quant à l'expertise technique à réaliser, sont présentés au plan 3 et au tableau 2.

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

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

5. Cadre culturel de la période historique

5.1 Contexte historique

La consultation du registre de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCFQ) et du répertoire de Parcs Canada révèle que quatre sites archéologiques historiques sont actuellement connus dans les limites de la zone d'étude (tableau 3).

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

Nom du site	Code Borden	Emplacement	Thème
Rues Anger et Gladstone	BiFj-027	Arrondissement du Sud-Ouest	Activité résidentielle
Rue Eadie	BiFj-028	Arrondissement du Sud-Ouest	Activité résidentielle
Canal de Lachine	614G	Arrondissement du Sud-Ouest	Activité industrielle 19 ^e siècle
Usine Shawinigan Steel & Mill Supplies Inc.	BiFj-033	Arrondissement de LaSalle - Rue Saint-Patrick	Activité agricole 19 ^e siècle

Toutefois, la zone d'étude du complexe Turcot recoupe cinq arrondissements de la ville de Montréal et deux municipalités de l'île de Montréal (plan 2) dont les contextes historiques sont en relation avec le potentiel d'occupation humaine pendant la période historique.

5.1.1 Arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce

Dans cet arrondissement, seul le secteur de Notre-Dame-de-Grâce est touché par la zone d'étude. Le peuplement euro-canadien du coteau ou de la côte Saint-Pierre, qui est concédée par les Sulpiciens à partir des années 1660 et dont Notre-Dame-de-Grâce est issue, se fait au-dessus du talus qui borde, au nord, la zone d'étude. Les concessions du coteau Saint-Pierre faisaient front sur le bord du lac Saint-Pierre, mais la cartographie ancienne illustre que le bâti s'est construit au haut du talus.

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

5.1.2 Arrondissement Verdun

La zone d'étude touche très peu à cet arrondissement, sur la bordure ouest du canal de l'Aqueduc. La côte de Verdun, ou des Argoulets, fut concédée vers 1660, et sa vocation agricole persista jusqu'au XIX^e siècle. Les terres faisaient front sur le fleuve et atteignaient celles de la Côte Saint-Paul. Le creusement du canal de l'Aqueduc, en 1856, sectionna les lots d'origine et fixa les limites des diverses municipalités qui furent créées par la suite. En 1874, le village de Rivière-Saint-Pierre est créé, et prit le nom de Verdun en 1878. Le village était régulièrement inondé, jusqu'à ce qu'une digue fut construite en 1895 pour contenir les débordements du fleuve et de la rivière Saint-Pierre. La partie de l'arrondissement incluse dans la zone d'étude correspond à un milieu résidentiel développé au XX^e siècle.

5.1.3 Arrondissements LaSalle et Lachine

La zone d'étude recoupe aussi ces arrondissements. Le peuplement initial de LaSalle et Lachine remonte au XVII^e siècle, en bordure du fleuve Saint-Laurent ainsi qu'à la Côte Saint-Paul. Tout ce secteur est alors connu comme la paroisse de Lachine jusqu'à l'incorporation municipale, en 1845. On retrouve le premier noyau institutionnel de la paroisse de Lachine dans ce qui est aujourd'hui LaSalle. LaSalle fut détachée de Lachine pour former une municipalité distincte en 1912.

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

Dans LaSalle, la zone d'étude se prolonge vers le sud dans l'axe du boulevard Angrignon. Le peuplement initial de ce secteur remonte à la fin du XVII^e siècle. La partie ouest sera intégrée à la paroisse de Lachine, et elle fera plus tard partie de la ville de LaSalle lorsque celle-ci sera créée en 1912. Entre 1731 et 1781, les terres y sont défrichées et on y trouve des bâtiments (maisons, granges et étables). Un établissement agricole du début du XIX^e siècle y est déjà connu.

5.1.4 Municipalité de Westmount

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

5.1.5 Municipalité de Montréal-Ouest

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

5.1.6 Arrondissement du Sud-Ouest

La zone d'étude est principalement occupée par l'arrondissement du Sud-Ouest. Historiquement, celui-ci comprenait plusieurs entités dont le développement a été stimulé, au XIX^e siècle, par la construction du canal de Lachine et l'industrialisation qui l'accompagnait. Le contexte historique de deux anciennes municipalités, Saint-Henri et Côte-Saint-Paul, concerne particulièrement le projet de réaménagement du complexe Turcot.

5.1.6.1 Saint-Henri

La première mention de la présence d'une tannerie dans l'ouest de Montréal date de 1686. En 1695, une ordonnance homologue un chemin public entre Montréal et Lachine (route du coteau Saint-Pierre, *Upper Lachine Road*, rue Saint-Jacques). En 1700, Charles Delaunay et Gérard Barsalou s'associent pour créer une entreprise de tannerie en ce même lieu. En 1781, on y retrouve onze familles, dont huit possèdent une tannerie. Les tanneries sont situées sur les fiefs de Saint-Joseph et Saint-Augustin, qui appartenaient respectivement aux Hospitalières de Saint-Joseph et aux Sœurs Grises. Ces fiefs deviendront plus tard les villes de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde.

Le facteur déterminant dans l'implantation de l'industrie des tanneries dans cette partie de l'île de Montréal est la présence du ruisseau Glen et de la rivière Saint-Pierre, l'eau étant nécessaire à plusieurs étapes de la production des peaux (trempage et rinçage). On utilisait également des moulins (à eau ou à cheval) pour moudre les différents produits utilisés.

En 1825, le village des Tanneries des Rolland compte 466 personnes. De ce nombre, 110 sont des artisans du cuir. On compte par ailleurs 250 agriculteurs. Il s'y trouve également 30 aubergistes, le village étant situé sur l'une des routes importantes entre Montréal et Lachine, ce parcours nécessitant alors une journée de route. Cette route fut améliorée pour qu'elle devienne plus carrossable en 1831. Une première chapelle, qui servait également d'école, fut bâtie en 1810, possiblement située à l'emplacement de l'église Sainte-Élisabeth-du-Portugal, à l'intersection de Saint-Jacques et de Courcelle. L'église de Saint-Henri fut bâtie en 1869, là où un nouveau noyau villageois se développait, près des infrastructures du canal de Lachine et des chemins de fer.

La construction (1821-1825) puis l'agrandissement (1843-1848) du canal de Lachine, ainsi que l'avènement des chemins de fer (Montréal-Lachine en 1847, Grand Tronc en 1853) ont influencé le développement de Saint-Henri. C'est en effet en plein centre de Saint-Henri que les voies ferrées venant de Montréal et du pont Victoria (1859) se rejoignent avant de poursuivre vers l'ouest. Le canal de Lachine deviendra la limite sud de Saint-Henri lors de la création de la municipalité en 1874. Deux tanneries industrielles y furent construites, à Saint-Henri, celle de Moseley and Ricker, sur les bords du canal, et celle de Thomas Ecroyd dans la rue du Collège.

En 1861, le village de Saint-Henri comptait 1963 habitants. Les déclarations professionnelles citées au recensement montrent que les métiers du cuir y étaient dominants. En 1870, la population a plus que doublé, passant à plus de 5000 habitants. La cité de Saint-Henri est créée en 1874. Cependant, dès 1876, la partie est s'en détache, pour former la cité de Sainte-Cunégonde. L'aqueduc de Saint-Henri fut construit à partir de 1880, et c'est en 1888 que la ville de Saint-Henri entreprend la construction de ses égouts, dont la plupart des tuyaux étaient en briques, alors que seules quelques rues étaient dotées de tuyaux de grès. En 1903, l'égout collecteur de la rue Saint-Jacques est doublé pour régler des problèmes d'inondation récurrents. L'aménagement des rues et trottoirs, la planification du terrassement, du macadamisage et de la construction des trottoirs du secteur des tanneries ont été faits en 1897. L'éclairage des rues au gaz a été implanté à partir de 1877 et l'éclairage électrique à partir de 1891. Au début des années 1860, il existait par ailleurs un système de transport public de chars sur rail à traction animale, qui empruntait les rues Notre-Dame et Saint-Jacques. En 1876, une seconde ligne fut ouverte sur la rue Saint-Antoine. Les lignes électriques furent implantées à partir de 1891.

5.1.6.2 Le village de Côte-Saint-Paul

Avant la fin du XVII^e siècle, les seigneurs de Montréal terminent de concéder les terres de la Côte Saint-Paul. En 1731, on compte 22 concessionnaires à la Côte Saint-Paul. Les concessions font front sur la bordure sud du lac Saint-Pierre et se terminent à la profondeur des terres qui ont front sur la rive du fleuve. La grande majorité des habitants (16 sur 22) possède une maison, une grange et une étable, et on y répertorie une maison de pierre. Toutes les concessions comptent une partie de terre labourable, une autre en prairie et le reste en bois debout. Cinquante ans plus tard, sur la Côte Saint-Paul, les terres commencent sur le bord du Petit Lac Saint-Pierre. Certaines familles sont toujours établies sur la même terre, et on constate que les superficies défrichées ont presque doublé.

Un plan du canal de Lachine, dressé en 1820, illustre une partie de la zone d'étude. On peut y constater une certaine correspondance avec la description des lots de 1781. Le plan illustre une large terre triangulaire, qui marquera plus tard la séparation entre la paroisse de Lachine et le village de la Côte-Saint-Paul. Suivant la description de 1781, seuls les quelques lots à l'est de cette terre font partie de la Côte Saint-Paul. Une partie des lots plus à l'est, dont certains se retrouvent dans les limites de la zone d'étude, sont des terres concédées depuis la rive du fleuve et qui aboutissent à proximité de celles de la Côte Saint-Paul. Cela signifie que le bâti ancien associé à l'occupation de ces terres fait front sur le fleuve. Cela pourrait également expliquer le tracé du chemin de la Côte-Saint-Paul, qui part obliquement de la rue Saint-Patrick pour rejoindre la Upper Lachine Road (rue Saint-Jacques). Vers l'ouest, la voie de circulation sur laquelle font front les terres de la Côte Saint-Paul (la rue Saint-Patrick actuelle) représente l'ancien chemin développé par les concessionnaires, sur lequel étaient bâties leurs maisons et dépendances.

Au cours du XIX^e siècle, le creusement du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc délimite les frontières des nouvelles municipalités créées dans les années 1870. C'est ainsi

que, pour la municipalité de Côte-Saint-Paul, les limites seront le canal de Lachine au nord, le canal de l'Aqueduc au sud, la paroisse de Lachine à l'ouest et la ligne de chemin de fer du Grand Tronc à l'est. Le tracé de l'aqueduc a coupé en deux le lotissement original de ce qui est aujourd'hui Verdun. Sous l'impulsion de la communauté d'affaires montréalaise, le canal de Lachine est creusé entre 1821 et 1825. Il comporte alors sept écluses, dont l'une était située dans le secteur de Côte-Saint-Paul. De 1843 à 1848, on procéda au premier élargissement du canal. Le canal de l'Aqueduc fut, pour sa part, construit entre 1852 et 1856.

En 1853, le ministère des Travaux publics accordait un bail pour développer le potentiel hydraulique de l'écluse Saint-Paul, et un canal d'aménée fut construit, ce qui amena quelques entreprises à s'y installer. Cela favorisa, par la suite, le développement de quartiers résidentiels destinés aux ouvriers employés dans ces usines. Le lotissement était concentré entre la rue de l'Église et la rue Cabot ainsi qu'entre les rues Hadley et Eadie. Une autre concentration de résidences se développa autour des rues Brock, Angers et Gladstone. L'implantation industrielle à Côte-Saint-Paul se fait dans le secteur du canal d'aménée, situé en dehors de la zone d'étude. Tout au long du XIX^e siècle, ce sont les fonderies, clouteries, ferronneries et ateliers de limes, de tarières, de pelles, de bêches, de faux et de marteaux qui génèrent les emplois. Au début du XX^e siècle, par exemple, trois fonderies embauchent 800 travailleurs. On y retrouve également des minoteries ainsi que des boucheries. Dans les années 1880, des entreprises de textiles s'installent aussi à Côte-Saint-Paul. Cependant, entre 1853 et 1880, les entreprises qui s'y installent demeurent assez petites. On compte une centaine de travailleurs en 1860, environ 200 en 1870 et 340 en 1880. En 1914, six compagnies utilisaient encore les lots hydrauliques. En 1960, la Ville de Montréal expropriait le site.

L'augmentation de la population qui accompagnait l'industrialisation mena à la création de la municipalité de Côte-Saint-Paul en 1874. Cependant, les habitants vivant au sud-ouest de la rue de l'Église préférèrent former une municipalité distincte, qui servirait mieux leurs intérêts plus orientés vers l'agriculture. La municipalité de la Paroisse de Côte-Saint-Paul fut officiellement créée en 1878. Vers 1899, des entrepreneurs immobiliers (Joseph-Ulrick Émard et Frédéric D. Monk) achetèrent des terres agricoles et firent du lotissement le long d'un boulevard qui prit le nom de Monk, alors que l'usage transforma la municipalité de la Paroisse de Côte-Saint-Paul en Ville-Émard. En 1910, Ville-Émard et Côte-Saint-Paul furent annexées à Montréal.

En 1897, la municipalité de Côte-Saint-Paul entreprend la construction d'un égout principal (égout collecteur) et d'égouts communs, en grès ou en briques, dans toutes les rues, ruelles, chemins publics ou privés, et les propriétaires doivent joindre leurs bâtiments aux égouts. Le règlement prévoit que les propriétaires devront remplacer les lieux d'aisance par des cabinets de toilette (*water closet*). Le système d'aqueduc fut construit à partir de 1892. Il était conçu avec des tuyaux en fonte de diamètres allant de 4 à 12 pouces.

Les services d'électricité et de gaz ont été implantés dans Côte-Saint-Paul à partir de 1901. Par ailleurs, avant même la création de la municipalité, un service de transport public existait en 1872, utilisant le pont du chemin de la Côte-Saint-Paul, au-dessus du canal de Lachine. En 1900, un service de tramway électrique fut mis en place sur la rue de l'Église et se raccordait à d'autres lignes à Saint-Henri.

5.1.6.3 Le canal de Lachine

Le canal de Lachine est présent dans les arrondissements Sud-Ouest, LaSalle et Lachine. La zone d'étude croise le canal de Lachine à deux endroits : dans l'axe du boulevard Angrignon à LaSalle et dans l'axe de l'autoroute 15 à Côte-Saint-Paul.

Dès le XVII^e siècle, les Sulpiciens, seigneurs de l'Île de Montréal, tentent de creuser un canal qui viendrait rejoindre le lac Saint-Pierre et qui permettrait aux canots d'éviter les rapides de Lachine et d'y aménager des moulins. Les travaux furent abandonnés en 1701.

En 1815, le gouvernement du Canada évalue la faisabilité d'un canal entre Montréal et Lachine. Les travaux de construction sont entrepris en 1821 et se terminent en 1825. L'ouvrage comprend sept écluses. Des travaux d'agrandissement du canal sont exécutés entre 1843 et 1848. Cinq écluses de plus grande dimension remplacent les sept d'origine. Le canal sera de nouveau agrandi en 1874-1877. Avec l'ouverture de la voie Maritime en 1959, le canal de Lachine perd de son importance, et il est fermé à la navigation en 1970.

L'industrialisation hydraulique suit une première phase d'implantation d'industries dans le quartier Sainte-Anne, entre 1825 et 1845. Dès 1929, la Commission des lieux et des monuments historiques du Canada reconnaissait l'importance du canal de Lachine. Depuis le début des années 1980, plusieurs études et projets de restauration et de mise en valeur ont été réalisés. Un important projet de revitalisation, amorcé en 1997, vise à renforcer sa vocation patrimoniale. La navigation de plaisance y a de nouveau accès depuis 2002. Le canal de Lachine est désigné lieu historique national du Canada et, s'appuyant sur cette désignation, l'évaluation du patrimoine urbain de la ville de Montréal considère cet ouvrage comme un secteur d'une valeur exceptionnelle et, en continuité, voit dans ses environs un ensemble industriel d'intérêt.

5.1.6.4 Le chemin de fer et la cour Turcot

La construction de la voie ferrée de la Montreal and Lachine Railroad Company débuta le 1 mai 1847 et fut complétée à l'automne de la même année. Une partie importante de la voie fut construite sur pilotis afin de traverser la zone marécageuse du lac à la Loutre (lac Saint-Pierre). La chaussée de la voie ferrée fut réalisée en utilisant les déblais du canal de Lachine, qui était alors élargi. Il semble, au début des années 1850, qu'une locomotive de la Montreal and Lachine Railroad Company dérailla et fut précipitée dans le marécage du lac à la Loutre (lac Saint-Pierre). Malgré les efforts pour sauver l'engin de 18 tonnes, celui-ci aurait été complètement englouti. Cette locomotive pourrait toujours être à cet endroit, quelque part dans la cour Turcot.

À l'automne 1852, la Compagnie de chemin de fer du Grand Tronc du Canada s'établissait dans le secteur de la cour Turcot en entreprenant la construction d'une voie de chemin de fer parallèle à celle ralliant Montréal et Lachine. Cette voie, qui reliait Montréal à Toronto, fut mise en service au cours de l'année 1853. Vers 1896-1897, le Grand Tronc développa ses premières installations d'entretien et de triage dans la cour Turcot. L'aménagement de la cour Turcot débuta vraiment entre 1904 et 1906. Elle connut cinq principaux cycles d'expansion et de réaménagement (1909-1911, 1915, 1927-1928, 1930-1931, 1940). Chacun de ces cycles fut caractérisé par une série d'acquisitions de biens fonciers, ainsi que par la construction et l'aménagement de nouveaux bâtiments et de nouvelles voies. Le remplacement des locomotives à vapeur par des locomotives diesel, à partir de 1952, la vétusté et l'exiguïté des installations de la cour Turcot amenèrent l'aménagement d'un nouveau complexe à Côte-de-Liesse, au début des années 1960. Au cours de cette décennie, les bâtiments de la cour Turcot furent détruits et l'espace fut réaménagé pour servir au dépôt de conteneurs.

L'aménagement le plus important de la cour Turcot fut la rotonde de locomotives. La rotonde servait principalement à l'entretien et au remisage des locomotives. Lors de sa construction, en 1905-1907, la rotonde de la cour Turcot était la plus importante au Canada. Celle-ci pouvait accommoder 57 locomotives dans ses stalles, qui avaient une profondeur de 80 pieds chacune. La rotonde était desservie par un pont tournant de 100 pieds de longueur. Après 1908, 17 stalles supplémentaires furent ajoutées à la rotonde originale. Les stalles étaient disposées de manière à former un édifice de forme semi-circulaire. Chaque stalle possédait une section de rails convergeant vers un pont tournant central (*turntable*), qui se trouvait installé dans une fosse centrale exposée aux intempéries.

Le mur arrière de la rotonde était entièrement constitué de fenêtres. Les portes avant de la rotonde étaient vitrées, afin de laisser pénétrer la lumière du jour. Le mur avant de la rotonde était plus élevé que le mur arrière afin de permettre un meilleur écoulement des eaux de pluie et de la neige vers l'arrière du bâtiment. Il semble que l'ensemble de la structure du toit était fait de poutres de bois. Le plancher des stalles était recouvert en partie de béton, en partie de mâchefer (*cinders*). Chaque stalle était équipée d'une fosse de deux à trois pieds de profondeur permettant aux équipes de travail de se rendre sous les locomotives.

Un autre élément important des rotondes était le pont tournant. Deux types de pont tournant furent successivement utilisés. Le premier, utilisé jusqu'aux années 1920, était connu sous le nom de *balanced-beam turntable*, et consistait en une travée centrale montée sur un pivot à roulement à billes. Le second était connu sous le vocable de *three-point twin-span turntable*, et sa technologie permettait de porter une plus grande charge.

Outre la rotonde, la cour Turcot comprenait une section de voies de garage permettant de stationner les wagons de marchandises prêts pour le service. Adjacents à ces installations, se trouvaient des ateliers de 153 pieds sur 45 pieds permettant de faire l'entretien et la

réparation du matériel roulant. Sur la voie d'accès menant à la rotonde se trouvait une fosse pour les cendres (*ash pit*), qui consistait en une cavité entre les rails permettant de vider les boîtes à feu (*fireboxes*) des locomotives. On trouvait aussi deux structures qui servaient à l'approvisionnement en charbon (*coaling plant*) et en sable (*sandhouse*) des locomotives, et un château d'eau (*water tower*), d'où partait une série de canalisation (*standing pipes*) pour fournir les locomotives en eau. Adjacents à la rotonde se trouvaient aussi un entrepôt et un dortoir. Ces deux bâtiments étaient réservés à l'usage des équipages des locomotives en attente.

Jusque dans les années 1950, on retrouvait plusieurs bâtiments, dont un atelier de machines-outils, une fonderie, une forge, un atelier de charpenterie, un entrepôt de roues, un hangar à briques, de même qu'un espace de bureau destiné au contremaître de la rotonde et à son personnel, un bureau de réception où les équipages de locomotives produisaient leur rapport, un vestiaire, des douches et une cafétéria. De même, un dortoir pour les équipages de locomotive et un entrepôt de pièces de rechange s'adjoignaient au complexe. Au cours des années 1920, plus de 550 ouvriers travaillaient à temps complet à la rotonde de la cour de triage Turcot.

5.2 Potentiel archéologique historique

L'examen des données archéologiques, dans la zone d'étude et en périphérie de celle-ci la documentation historique et la cartographie ancienne ont permis d'identifier sept secteurs à potentiel archéologique historique (plan 4) :

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

Les recherches historiques complémentaires et l'analyse de la cartographie polyphasée ont précisé la délimitation de zones à potentiel archéologique historique dans les limites de ces secteurs. Dans ces zones, des sols sont susceptibles de révéler des vestiges archéologiques historiques associés aux différents types d'occupation qui ont été documentés. Les résultats de l'analyse et les recommandations quant à l'expertise technique à réaliser sont présentés au tableau 4 et sur le plan 4 (annexe 1).

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

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

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

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

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

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

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

6. Conclusion

L'étude de potentiel archéologique a permis de préciser les contextes naturel, préhistorique et historique de la zone d'étude qui sera réaménagée par la mise en place du complexe Turcot. La présence de l'ancien lac à la Loutre (lac Saint-Pierre) et le tracé de l'ancienne rivière Saint-Pierre ont contribué à définir, à toutes les époques, l'espace aujourd'hui occupé par l'autoroute 20 et plusieurs échangeurs routiers. La zone d'étude est située, dans sa presque totalité, dans la vallée qui sépare la terrasse Sherbrooke et la colline de LaSalle. Il s'agit d'une vaste superficie dont l'altitude est peu élevée et qui était jadis occupée en partie par le lac et le cours d'eau. L'hydrographie originale de la zone d'étude a été considérablement modifiée pendant la période historique. Cependant le mauvais drainage d'une grande partie de la zone d'étude réduit de beaucoup son potentiel archéologique préhistorique. L'étude a toutefois permis d'identifier trois zones à potentiel archéologique préhistorique.

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

7. Recommandations

L'emprise retenue pour la réalisation du projet de réaménagement du complexe Turcot devra faire l'objet d'un inventaire archéologique. Le plan d'intervention proposé (tableaux 2 et 4) pour chacune des zones à potentiel archéologique préhistorique et historique devra cependant, préalablement à la réalisation des inventaires archéologiques, être adapté précisément aux aménagements à réaliser. L'emprise du tracé retenu pour le projet de réaménagement, les surfaces requises pour les chantiers d'entrepreneurs et, le cas échéant, pour disposer des déblais ou rebuts excédentaires devront être systématiquement évaluées par des forages et sondages archéologiques exploratoires. Ces recherches auront comme objectif de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans les espaces requis pour la réalisation du projet. Les recherches archéologiques seront réalisées exclusivement à l'intérieur d'emprises qui seront la propriété ou sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec.

L'inventaire archéologique sera soumis à la procédure de la *Loi sur les biens culturels du Québec* pour l'obtention du permis de recherche archéologique. Les résultats de l'inventaire seront présentés dans un rapport de recherche remis à la ministre de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec, conformément à la loi. Dans l'éventualité de fouilles archéologiques, celles-ci seront aussi soumises à la procédure de la loi pour l'obtention d'un permis de recherche particulier à cette activité.

Tous les travaux de recherche archéologique seront réalisés par des archéologues, sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, préalablement au début des travaux de construction. De plus, nonobstant les résultats des inventaires archéologiques, les responsables de chantier devront être informés de l'obligation de signaler au maître d'œuvre toute découverte fortuite, et qu'ils doivent, le cas échéant, interrompre les travaux à l'endroit de la découverte jusqu'à complète évaluation de celle-ci par les experts en archéologie.

L'application des mesures d'inventaires et d'éventuelles fouilles archéologiques réduit sensiblement la possibilité de destruction de sites archéologiques. Nonobstant l'application de ces mesures, des sites archéologiques peuvent néanmoins être découverts fortuitement lors de travaux, compte tenu que les méthodes d'inventaire procèdent par échantillonnage des superficies requises pour la réalisation du projet. Dans une telle éventualité, la découverte sera traitée conformément à la Loi (L. R. Q., ch. B-4, art. 41 et 42), par des mesures de protection temporaires, par l'évaluation de la découverte et, le cas échéant, par une fouille archéologique. La découverte de sites archéologiques dans de telles circonstances pourrait représenter un impact résiduel dont l'importance est indéterminée.

8. Identification et description des impacts sur l'archéologie

Éléments touchés : sites archéologiques potentiellement présents dans l'emprise (la présence de sites archéologiques ne peut être confirmée avant la réalisation des inventaires archéologiques)

Phase : construction

Activité : déblais et remblais

Description de l'impact : destruction possible de sites archéologiques (la présence de sites archéologiques ne peut être confirmée avant la réalisation des inventaires archéologiques)

Niveau de perturbation : indéterminé (si des sites archéologiques sont présents et sont détruits, le niveau de l'impact pourrait être important; si des sites archéologiques sont présents et sont fouillés, le niveau de l'impact sera nul; si aucun site archéologique n'est présent, le niveau de l'impact sera nul)

Étendue de l'impact : indéterminée (si des sites archéologiques sont présents et sont détruits, l'étendue de l'impact pourrait dépendre des dimensions des sites; si des sites archéologiques sont présents et sont fouillés, l'étendue de l'impact sera nulle; si aucun site archéologique n'est présent, l'étendue de l'impact sera nulle)

Importance de l'impact : indéterminée (si des sites archéologiques sont présents et sont détruits, l'importance de l'impact sera majeure; si des sites archéologiques sont présents et sont fouillés, l'importance de l'impact sera nulle; si aucun site archéologique n'est présent, l'importance de l'impact sera nulle)

Durée de l'impact : indéterminée (si des sites archéologiques sont présents et sont détruits, l'impact sera permanent; si des sites archéologiques sont présents et sont fouillés, la durée de l'impact sera nulle; si aucun site archéologique n'est présent, la durée de l'impact sera nulle)

Mesures courantes : inventaires archéologiques, fouilles archéologiques (si des sites sont découverts et selon l'intérêt scientifique)

Impact résiduel : indéterminé (compte tenu que les inventaires sont faits par échantillonnages. Dans l'éventualité d'une découverte fortuite, il y aura évaluation du site découvert et fouille archéologique, le cas échéant)

Importance de l'impact résiduel : indéterminée (si des sites archéologiques sont découverts fortuitement et sont détruits, l'importance de l'impact résiduel sera majeure; si ces sites archéologiques sont fouillés, l'importance de l'impact sera nulle; si aucun site archéologique n'est découvert, l'importance de l'impact sera nulle)

Document préparé par : Denis Roy, archéologue, Service de la planification et de la programmation, Direction de la coordination, de la planification et des ressources, Direction générale de Québec et de l'Est, Ministère des Transports du Québec.
le 31 mars 2008

Bibliographie

ETHNOSCOP

- 2007 *Complexe Turcot - Étude en archéologie – phase 1- Revue de littérature*, rapport présenté à la firme Dessau et au ministère des Transports du Québec (préliminaire), septembre 2007, 29 pages, plans, annexe.
- 2008 *Complexe Turcot - Étude de potentiel archéologique – phase 2*, rapport présenté à la firme Dessau et au ministère des Transports du Québec (préliminaire), mars 2008, 43 pages, plans, figures, annexe.

Annexe 1
Plans 1 à 4

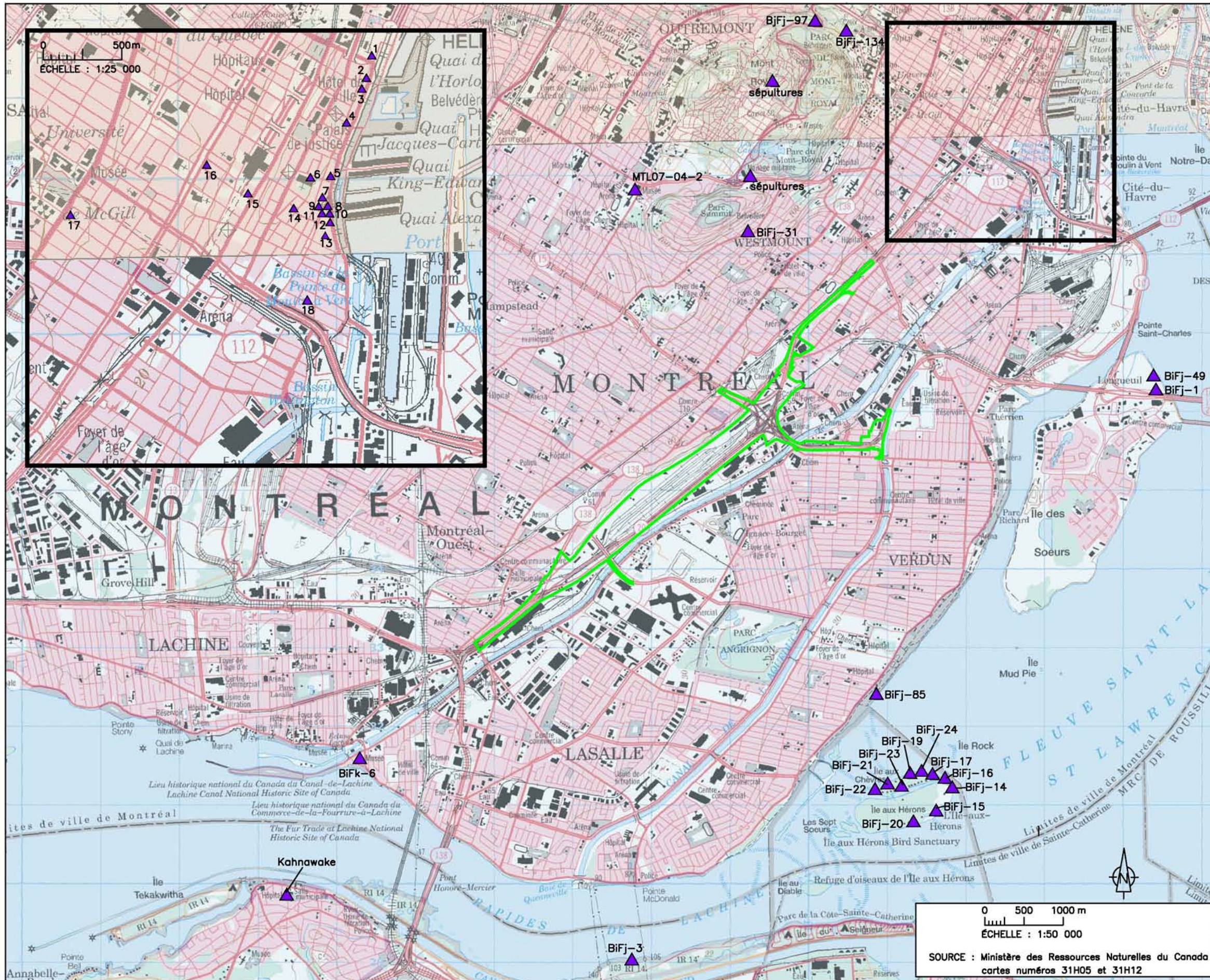
COMPLEXE TURCOT
 ÉTUDE DE POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE
 PHASE 2
 ZONE D'ÉTUDE ARCHÉOLOGIQUE ET
 SITES ARCHÉOLOGIQUES PRÉHISTORIQUES
 PLAN 1

- ZONE D'ÉTUDE
- ▲ SITE ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE
- Bifj-1 CODE BORDEN

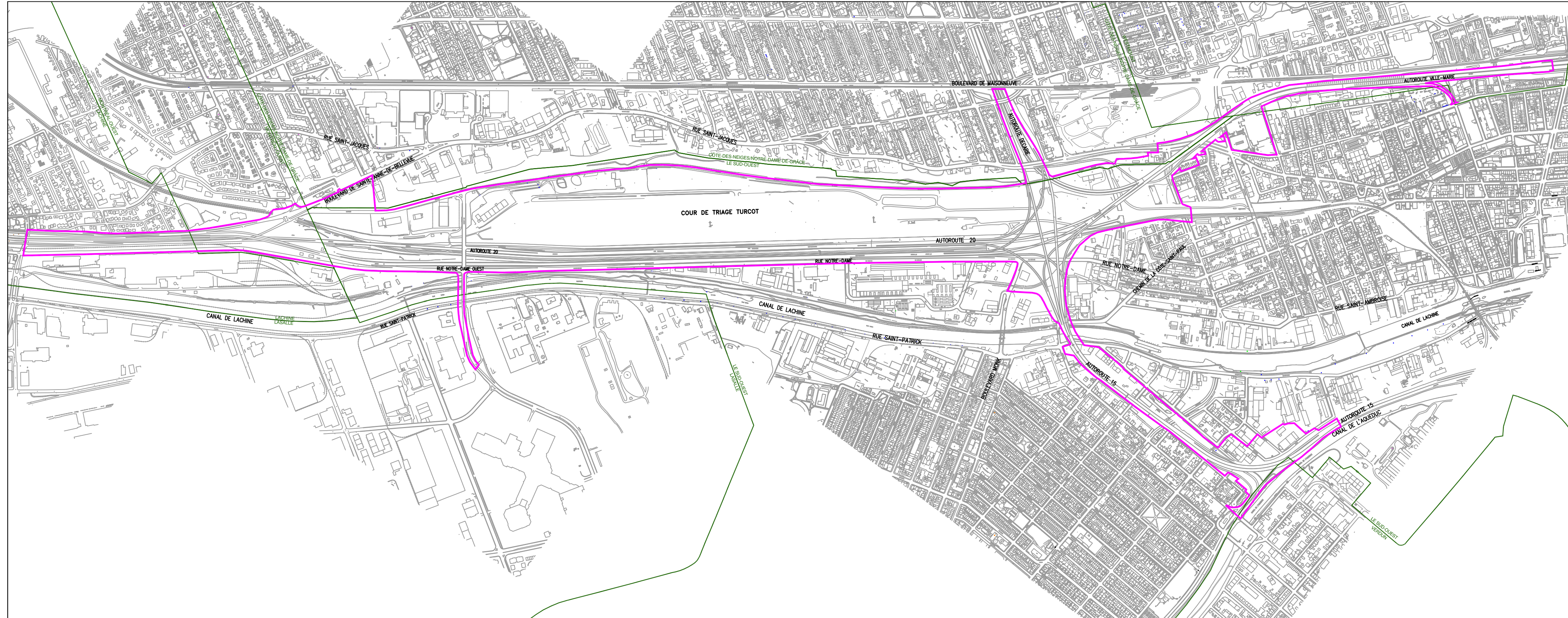
DÉSIGNATION DES SITES DE L'ENCADRÉ :

- 1 Bifj-56
- 2 Bifj-100
- 3 Bifj-96
- 4 Bifj-44/55
- 5 Bifj-123
- 6 Bifj-49/18
- 7 Bifj-03/47/50
- 8 Bifj-22
- 9 MTL06-25-4
- 10 Bifj-73
- 11 Bifj-101
- 12 Bifj-69
- 13 Bifj-43
- 14 Bifj-107
- 15 Bifj-133
- 16 Bifj-140
- 17 Bifj-01
- 18 Bifj-56

* Pour les sites historiques, voir le plan 4



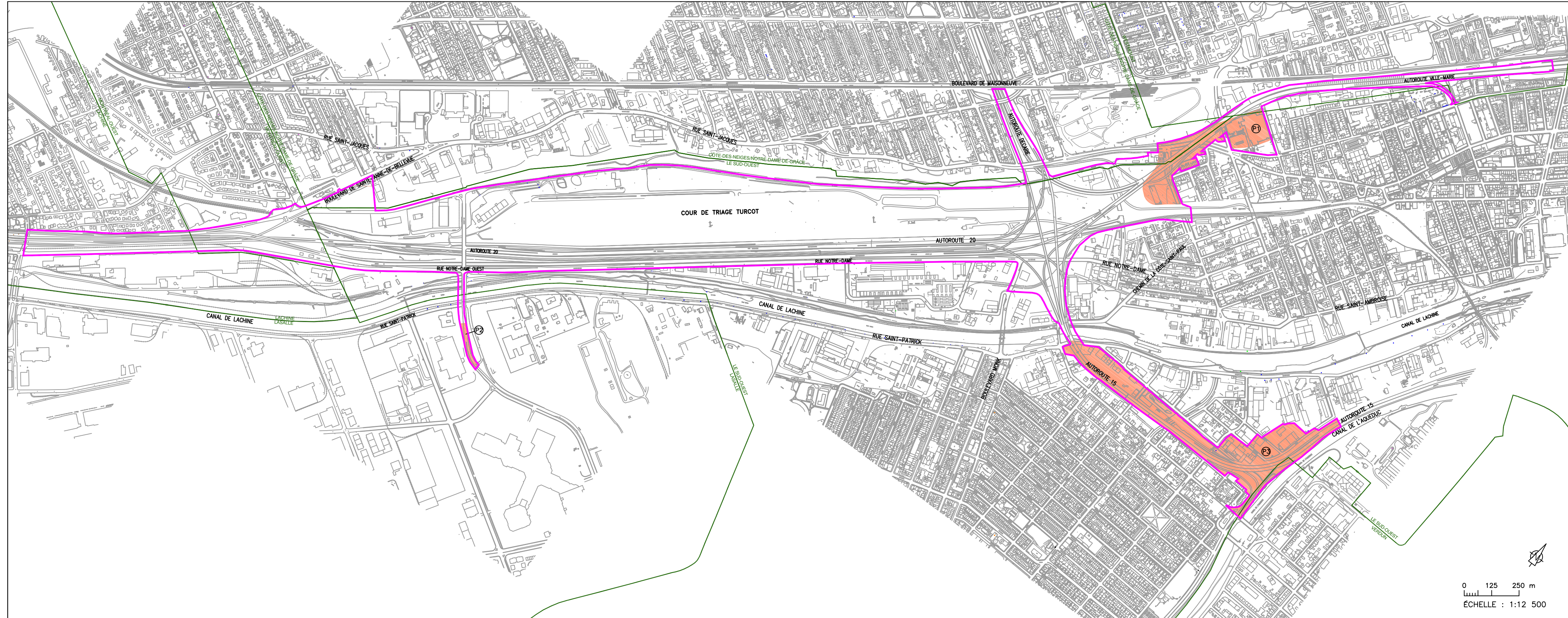
0 500 1000 m
 ÉCHELLE : 1:50 000
 SOURCE : Ministère des Ressources Naturelles du Canada
 cartes numéros 31H05 et 31H12



COMPLEXE TURCOT
 ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE
 PHASE 2
 LOCALISATION GÉNÉRALE DE LA ZONE
 D'ÉTUDE ARCHÉOLOGIQUE
 PLAN 2

- ZONE D'ÉTUDE
- LIMITE D'ARRONDISSEMENT ET DE MUNICIPALITÉ

SOURCE : cartes électroniques reçues du Ministère des Transports du Québec, Turcot-TN-Ouest-2D.dwg, L01688G-TN-Turcot.dwg et 31he3631_carto.dwg



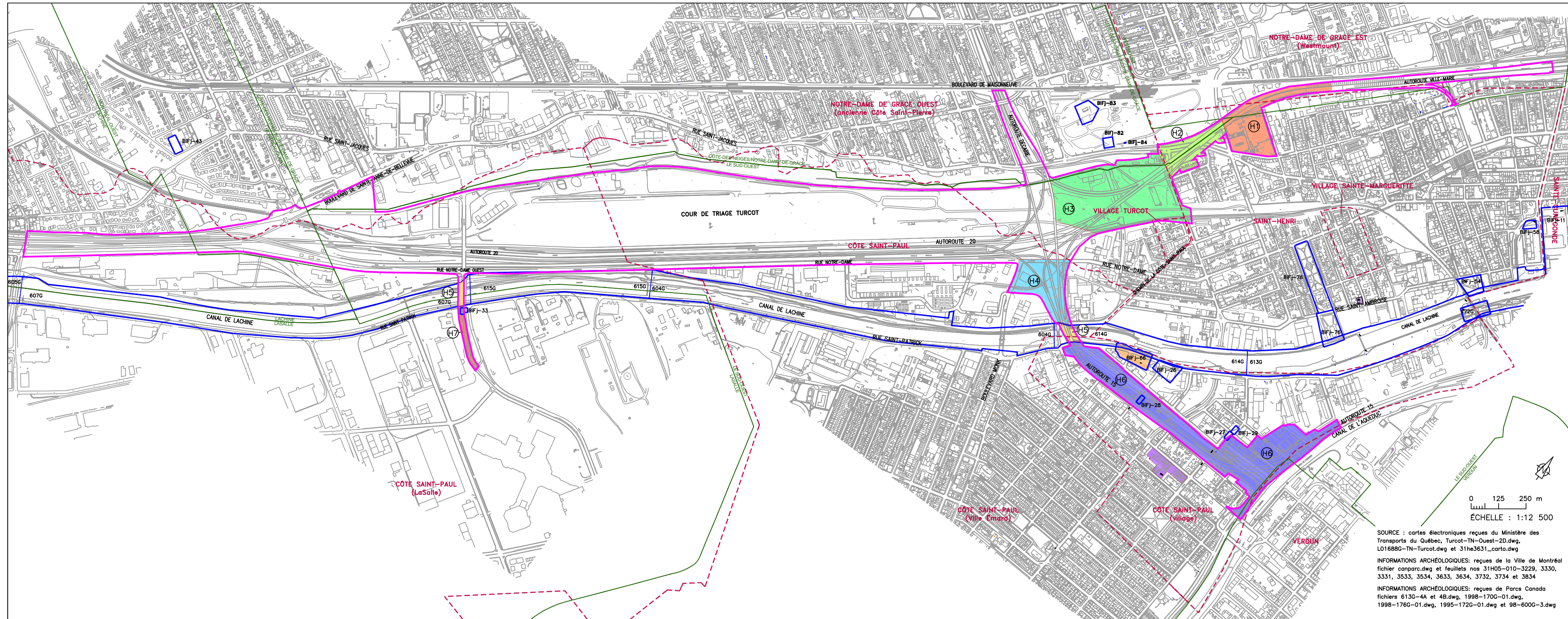
COMPLEXE TURCOT
ÉTUDE DE POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE
PHASE 2

ZONES À POTENTIAL
ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE
PLAN 3

- ZONE D'ÉTUDE
- ZONE À POTENTIAL PRÉHISTORIQUE
- LIMITE D'ARRONDISSEMENT ET DE MUNICIPALITÉ

SOURCE : cartes électroniques reçues du Ministère des Transports du Québec, Turcot-TN-Ouest-2D.dwg, L01688G-TN-Turcot.dwg et 31he3631_carto.dwg

DES0732
ethnoscop



COMPLEXE TURCOT
ÉTUDE DE POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE
PHASE 2

SECTEURS À POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE
PLAN 4

ZONE D'ÉTUDE

SECTEUR À POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE :

- (H1) AUTOROUTE VILLE-MARIE (A-720)
- (H2) SAINT-HENRI-DES-TANNERIES
- (H3) COUR TURCOT
- (H4) ÉCHANGEUR TURCOT
- (H5) CANAL DE LACHINE
- (H6) VILLAGE DE CÔTE-SAINT-PAUL
- (H7) BOULEVARD ANGRIGNON

SITE ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE :

- LIMITE DE SITE ARCHÉOLOGIQUE
- BIFJ-33 CODE BORDEN
- 615G CODE DE PARCS CANADA

BIENS CULTURELS À STATUT :

- MONUMENT HISTORIQUE
- SITE ARCHÉOLOGIQUE CLASSÉ

LIMITES :

- LIMITE DES ANCIENS QUARTIERS
- - - LIMITE D'ARRONDISSEMENT ET DE MUNICIPALITÉ

0 125 250 m
 ÉCHELLE : 1:12 500

SOURCE : cartes électroniques reçues du Ministère des Transports du Québec, Turcot-TN-Ouest-2D.dwg, L01688G-TN-Turcot.dwg et 31he3631_carto.dwg

INFORMATIONS ARCHÉOLOGIQUES: reçues de la Ville de Montréal fichier canparc.dwg et feuillets nos 31H05-010-3229, 3330, 3331, 3533, 3534, 3633, 3634, 3732, 3734 et 3834

INFORMATIONS ARCHÉOLOGIQUES: reçues de Parcs Canada fichiers 613G-4A et 4B.dwg, 1998-170G-01.dwg, 1998-176G-01.dwg, 1995-172G-01.dwg et 98-600G-3.dwg

ethnoscop DES0732

