



RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN



ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

ETHNOSCOP
Août 2016

Réseau électrique métropolitain

Étude de potentiel archéologique

Ethnoscop inc., 2016

Liste des participants

DIRECTION DE L'ÉTUDE

CIMA+

Martin Durocher	Directeur principal Environnement
Stéphanie Besner	Chargée de projet – Études d'impacts
Raymond McNamara	Directeur, Urbanisme et architecture de paysage, Infrastructures
Martine Sirois	Professionnelle, Caractérisation et réhabilitation de sites

RÉALISATION DE L'ÉTUDE

Ethnoscop

Martin Royer	Chargé de projet, rédacteur de la section 1.1, corédacteur des sections 2.2, 4.3 et 5.0 et réviseur du rapport
Mathieu Sévigny	Archéologue préhistorien, rédacteur des sections 1.3, 2.1, 3.0 et corédacteur de la section 6.0
Nadine Chénier	Archéologue historienne, rédactrice des sections 4.1.1, 4.2 et corédactrice des sections 1.1, 4.3.1 et 4.3.2
François Véronneau	Archéologue historien et cartographe, corédacteur de la section 4.3.1
Laurence Johnson	Ethnohistorienne, rédactrice des sections 4.1.2 à 4.1.5, corédactrice des sections 4.3.3 à 4.3.5 et éditrice du rapport
Robert Larocque	Bioarchéologue, corédaction de la section 4.3.1
Mauricio Palacios	Cartographe
Hendrick Van Gijseghem	Cartographe

Table des matières

LISTE DES FIGURES.....	VII
LISTE DES PLANS.....	IX
LISTE DES TABLEAUX	XV
1.0 INTRODUCTION.....	17
1.1 MANDAT.....	17
1.2 AIRE D'ÉTUDE.....	17
2.0 MÉTHODES DE TRAVAIL	19
2.1 ARCHÉOLOGIE PRÉHISTORIQUE.....	19
2.2 ARCHÉOLOGIE HISTORIQUE.....	20
3.0 PÉRIODE PRÉHISTORIQUE	23
3.1 GÉOCHRONOLOGIE	23
3.1.1 <i>Épisode III : mise en place du système fluvial (vers 7500 ans AA)</i>	26
3.1.2 <i>Épisode IV : sub-actuel et actuel (5000 ans AA jusqu'à aujourd'hui)</i>	27
3.2 CADRE NATUREL ANCIEN	28
3.2.1 <i>Griffintown et Technoparc Montréal</i>	28
3.2.2 <i>Île des Sœurs</i>	38
3.2.3 <i>Brossard</i>	39
3.3 CADRE CULTUREL	43
3.4 ÉTUDES DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE ET INTERVENTIONS ANTÉRIEURES	47
3.4.1 <i>Études de potentiel archéologique</i>	47
3.4.2 <i>Interventions archéologiques</i>	47
3.5 POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE ET STRATÉGIE D'INVENTAIRE.....	49
3.5.1 <i>Griffintown et Technoparc Montréal</i>	49
3.5.2 <i>Île des Sœurs</i>	52
3.5.3 <i>Brossard</i>	52

4.0	PÉRIODE HISTORIQUE.....	55
4.1	CADRE HISTORIQUE.....	55
4.1.1	<i>Centre-ville de Montréal</i>	55
4.1.2	<i>Canal de Lachine</i>	58
4.1.3	<i>Entre les ponts Victoria et Champlain</i>	58
4.1.4	<i>Île des Sœurs</i>	62
4.1.5	<i>Brossard</i>	64
4.2	INTERVENTIONS ARCHÉOLOGIQUES ANTÉRIEURES	71
4.2.1	<i>Centre-ville de Montréal et bassins Peel</i>	71
4.2.2	<i>Site BiFj-101</i>	73
4.2.3	<i>Île des Sœurs</i>	74
4.2.4	<i>Brossard</i>	74
4.3	POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE ET STRATÉGIE D'INVENTAIRE	75
4.3.1	<i>Centre-ville de Montréal et bassins Peel</i>	75
4.3.3	<i>Du pont Victoria jusqu'à l'île des Sœurs</i>	97
4.3.4	<i>Brossard (plan 20)</i>	98
5.0	CONCLUSION	101
	OUVRAGES CONSULTÉS	103

Liste des figures

Figure 1	Courbe généralisée du relèvement isostatique du niveau marin relatif ou de l'émergence des terres dans la région de Rivière-du-Loup basée sur des dates au ¹⁴ C (Dionne 2002)	26
Figure 2	Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, « Plan de la ville de Montréal en Canada », 1717 (Bibliothèque et Archives Canada [BAC] Ph/340/Montréal/1717), montrant des bâtiments possiblement associés à la grange des Pauvres entourés de vergers et de jardins	30
Figure 3	Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, « Plan de la Ville de Montréal », 1725 (Archives nationales d'outre-mer [ANOM] n° 475B).....	31
Figure 4	Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (Bibliothèque et Archives nationales du Québec [BAnQ] G/3454/M65/1801/C4 CAR)	32
Figure 5	Joseph Bouchette, « Town of Montreal », 1815 (Éditions Élysée)	33
Figure 6	John Adams, « Map of the city and suburbs of Montreal », 1825 (Archives de la Ville de Montréal [AVM] CA M001 VM-066-3-P031), illustrant le développement du secteur dorénavant désigné Griffintown	34
Figure 7	James Cane, « Topographical and pictorial map of the city of Montreal », 1846 (BAnQ G/3454/M65/1846/C35 CAR), illustrant la densification du tissu urbain.....	35
Figure 8	Plunkett & Brady, « Plan of the City of Montreal made by order of the Mayor Aldermen and Citizens », 1872 (BAnQ G/3454/M65/1872/P58 CAR), montrant l'apogée de Griffintown et du faubourg des Récollet.....	36
Figure 9	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal », 1890 (BAnQ G/1144/M65G475/G6/1890 CAR)	37
Figure 10	Urbanisation de Brossard de 1909 à 1971 (Ethnoscop 2014 : figure 8)	41
Figure 11	Underwriters' Survey Bureau, « Insurance plan of City of Montreal », 1964 (BAnQ G/1144/M65G475/U5/v. 1 1964).....	57
Figure 12	Adolphe Rodrigue Pinsoneault, « Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard », 1907 (BanQ G/1144/M65G475/P5/1907 CAR), montrant la levée Saint-Gabriel	59
Figure 13	Photographie aérienne, fin des années 1960 (AVM VM94-EX13-009_141)	60

Figure 14	Photographie aérienne, 1969 (AVM VM97-3_09_1969-023).....	61
Figure 15	Armour Landry, « Aerial view of the Sainte-Famille farm owned by the Congrégation de Notre-Dame, Nuns' Island, Montréal », 1949 (BAnQ P97,S1,D15762-15762)	63
Figure 16	François Vachon de Belmont, « Description générale de l'Isle de Montreal divisée par costes », 1702 (BanQ G/3452/M65/1702/B4 CAR) – la ligne rouge représente le tracé du pont Champlain.	65
Figure 17	Joseph Bouchette, « Topographical map of the province of Lower Canada», 1815 (Éditions Élysée).....	68
Figure 18	Construction du pont Champlain en 1958, vue vers l'est (https://www.flickr.com/photos/78219564@N06/8016742750/).....	69

Liste des plans

Tous les plans ont été insérés dans un second volume format *Ledger*

Plan 1	Localisation générale de l'aire d'étude
Plan 2	Aire d'étude
Plan 3	Aire d'étude, secteur centre-ville de Montréal
Plan 4	Aire d'étude, secteur pointe Saint-Charles et Île des Sœurs
Plan 5	Aire d'étude, secteur rive sud (Brossard)
Plan 6	Paysage ancien de Montréal
Plan 7	Superposition du plan de Sitwell de 1869 à la trame actuelle, Pointe-Saint-Charles et île des Sœurs
Plan 8	Sites archéologiques préhistoriques
Plan 9	Zones à potentiel archéologique préhistorique, secteur centre-ville de Montréal
Plan 10	Zones à potentiel archéologique préhistorique, pointe Saint-Charles et Île des Sœurs
Plan 11	Zones à potentiel archéologique préhistorique, Brossard
Plan 12	Superposition du plan cadastral à la trame actuelle, Brossard
Plan 13	Zones à potentiel archéologique historique entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort
Plan 14	Zones à potentiel archéologique historique entre les rues Monfort et William
Plan 15	Zones à potentiel archéologique historique entre les rues William et Wellington
Plan 16	Zones à potentiel archéologique historique entre les rues Ottawa et de la Commune
Plan 17	Zones à potentiel archéologique historique entre les rues de la Commune et le Bassin Peel
Plan 18	Zones à potentiel archéologique historique, entre les bassins Peel et Mill

Plan 19	Zones à potentiel archéologique historique, Pointe Saint-Charles
Plan 20	Zones à potentiel archéologique historique, Brossard
Plan 21	Superposition du plan d'Adams de 1825 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 22	Superposition du plan de Cane de 1846 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 23	Superposition du plan de Sitwell de 1869 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 24	Superposition du plan de Plunkett et Brady de 1872 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 25	Superposition du plan de Goad de 1881 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 26	Superposition du plan de Goad de 1890 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 27	Superposition du plan de Goad de 1912 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 28	Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1940 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 29	Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1950 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 30	Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1964 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 31	Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1973 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 32	Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1982 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 33	Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1990 à la trame actuelle (entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort)
Plan 34	Superposition du plan d'Adams de 1825 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
Plan 35	Superposition du plan de Cane de 1846 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
Plan 36	Superposition du plan de Sitwell de 1869 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)

- Plan 37 Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
- Plan 38 Superposition du plan de Goad de 1881 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
- Plan 39 Superposition du plan de Goad de 1890 à la trame actuelle (entre le rues Monfort et William)
- Plan 40 Superposition du plan de Goad de 1912 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
- Plan 41 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1940 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
- Plan 42 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1950 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
- Plan 43 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1964 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
- Plan 44 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1973 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
- Plan 45 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1982 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
- Plan 46 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1990 à la trame actuelle (entre les rues Monfort et William)
- Plan 47 Superposition du plan d'Adams de 1825 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 48 Superposition du plan de Cane de 1846 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 49 Superposition du plan de Sitwell de 1869 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 50 Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 51 Superposition du plan de Goad de 1881 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 52 Superposition du plan de Goad de 1890 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 53 Superposition du plan de Goad de 1912 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 54 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1940 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)

- Plan 55 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1950 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 56 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1964 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 57 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1973 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 58 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1982 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 59 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1990 à la trame actuelle (entre les rues William et Wellington)
- Plan 60 Superposition du plan d'Adams de 1825 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 61 Superposition du plan de Cane de 1846 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 62 Superposition du plan de Sitwell de 1869 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 63 Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 64 Superposition du plan de Goad de 1881 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 65 Superposition du plan de Goad de 1890 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 66 Superposition du plan de Goad de 1912 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 67 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1940 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 68 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1950 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 69 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1964 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 70 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1973 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 71 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1982 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)

- Plan 72 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1990 à la trame actuelle (entre les rues Ottawa et de la Commune Ouest)
- Plan 73 Superposition du plan d’Adams de 1825 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 74 Superposition du plan de Cane de 1846 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 75 Superposition du plan de Sitwell de 1869 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 76 Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 77 Superposition du plan de Goad de 1881 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 78 Superposition du plan de Goad de 1890 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 79 Superposition du plan de Goad de 1912 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 80 Superposition du plan d’Underwriters’ Survey Bureau de 1940 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 81 Superposition du plan d’Underwriters’ Survey Bureau de 1950 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 82 Superposition du plan d’Underwriters’ Survey Bureau de 1964 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 83 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1973 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 84 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1982 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 85 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1990 à la trame actuelle (entre la rue de la Commune Ouest et les bassins Peel)
- Plan 86 Superposition du plan d’Adams de 1825 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 87 Superposition du plan de Cane de 1846 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 88 Superposition du plan de Sitwell de 1869 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)

- Plan 89 Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 90 Superposition du plan de Goad de 1881 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 91 Superposition du plan de Goad de 1890 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 92 Superposition du plan de Goad de 1912 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 93 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1940 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 94 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1950 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 95 Superposition du plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1964 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 96 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1973 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 97 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1982 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 98 Superposition du plan de la Ville de Montréal de 1990 à la trame actuelle (entre les bassins Peel et la rue Mill)
- Plan 99 Superposition du plan de Sitwell de 1866 à la trame actuelle, Brossard
- Plan 100 Zones à potentiel archéologique et stratégie d'intervention, entre les rues Saint-Antoine Ouest et Monfort
- Plan 101 Zones à potentiel archéologique et stratégie d'intervention, entre les rues Monfort et William
- Plan 102 Zones à potentiel archéologique et stratégie d'intervention, entre les rues William et Wellington
- Plan 102 Zones à potentiel archéologique et stratégie d'intervention, entre les rues Ottawa et de la Commune
- Plan 104 Zones à potentiel archéologique et stratégie d'intervention, entre les rues de la Commune et le Bassin Peel
- Plan 105 Zones à potentiel archéologique et stratégie d'intervention, entre les bassins Peel et Mill
- Plan 106 Zones à potentiel archéologique et stratégie d'intervention, Pointe Saint-Charles
- Plan 107 Zones à potentiel archéologique et stratégie d'intervention, Brossard

Liste des tableaux

Tableau 1	Séquence chronologique des événements quaternaires dans la région de la plaine du Saint-Laurent	24
Tableau 2	Zones à potentiel archéologique préhistorique	51
Tableau 3	Zones à potentiel archéologique historique du centre-ville de Montréal et des bassins Peel.....	94
Tableau 4	Zone à potentiel archéologique historique (site BiFj-101)	97
Tableau 5	Zones à potentiel archéologique historique (Brossard)	99

1.0 Introduction

1.1 Mandat

Le gouvernement du Québec a confié à CDPQ Infra le mandat de planifier, de financer, de réaliser et d'exploiter un système de transport collectif électrique entre Brossard, le centre-ville de Montréal, Sainte-Anne-de-Bellevue et Deux-Montagnes. Dans le cadre de ce projet, CIMA+ doit produire une évaluation des impacts sur l'environnement, comprenant un volet archéologique dont le mandat concernant l'antenne Rive-Sud (plan 1) a été confié à Ethnoscop.

La présente étude de potentiel archéologique fait suite au mandat accordé récemment pour la réalisation d'une évaluation du potentiel archéologique du segment de l'antenne Rive-Sud du projet de REM s'étendant entre les rues Saint-Jacques et Brennan. Le rapport comprend en premier lieu la délimitation de l'aire d'étude et la présentation des méthodes de travail. Pour la période préhistorique, le cadre naturel ancien et le cadre culturel sont dressés, il est fait état des résultats des études et des interventions archéologiques antérieures et le potentiel archéologique est cerné, en abordant aussi une stratégie d'inventaire. Le chapitre pour la période historique comprend un cadre historique et ensuite les mêmes sections que pour la période préhistorique, dont l'élaboration d'une stratégie d'inventaire.

1.2 Aire d'étude

Essentiellement linéaire, l'aire d'étude s'étend sur la partie sud du centre-ville de Montréal, croise l'île des Sœurs en empruntant le nouveau pont sur le Saint-Laurent et traverse ensuite Brossard (plans 2 à 5). De largeur très variable (de 20 m à 600 m), elle s'étend ainsi sur une longueur d'environ 15 km, en excluant un tronçon en tunnel long d'un peu moins de 1 km à Pointe-Saint-Charles. Elle traverse donc les arrondissements montréalais de Ville-Marie, du Sud-Ouest et de Verdun, de même que la Ville de Brossard. La partie nord-ouest du tracé montréalais sillonne un secteur densément urbanisé en bordure de l'autoroute Bonaventure et vient longer le fleuve sur des remblais, suivant le tracé de la rue Marc-Cantin. C'est au centre-ville de Montréal, dans sa partie nord-ouest, que le tracé croise ou s'approche d'un plus grand nombre de sites archéologiques recensés. Les tronçons de l'île des Sœurs et de Brossard sont aussi fortement urbanisés ou perturbés par des aménagements routiers. Dans sa partie sud-est, à l'est de l'autoroute 30, le tracé se termine en milieu rural, où des champs cultivés peuvent être observés.

2.0 Méthodes de travail

2.1 Archéologie préhistorique

La période préhistorique correspond à une époque antérieure à l'apparition de documents écrits. Au Québec, elle fait référence aux populations amérindiennes qui ont précédé le contact, c'est-à-dire l'arrivée des premiers Européens dans la vallée du Saint-Laurent.

Il existe deux facettes au processus de détermination du potentiel archéologique préhistorique d'un espace. Il faut d'abord connaître quelles sont les caractéristiques du territoire que reconnaissaient les populations anciennes pour choisir leurs lieux d'établissement ou d'activité. Ensuite, il doit être possible de circonscrire des zones où la recherche et la découverte d'indices d'occupations passées sont réalistes et réalisables. En somme, les anciens environnements physiques doivent donc être décodés et compris afin de pouvoir y projeter les schèmes d'établissement et déterminer le cadre évolutif des populations préhistoriques.

L'architecture des formes du paysage est l'élément qui persiste le plus à travers le temps et qui résiste au changement, souvent même en milieu urbain. Un des objectifs de l'étude est de connaître et de formuler ce que le paysage ancien pouvait offrir aux populations autochtones, d'un point de vue spatio-temporel, d'où les reconstitutions de la géochronologie et du cadre naturel ancien. Cette reconstitution se fait habituellement en établissant un parallèle entre les données de terrain, l'accumulation d'informations géomorphologiques sur les paysages environnants, la photo-interprétation et l'analyse de certains plans anciens qui permettent la lecture des formes naturelles. On détermine à partir du croquis géomorphologique les limites des zones qui pourraient contenir des témoins d'une occupation humaine ancienne. Cette évaluation est par la suite raffinée en tenant compte des perturbations encourues au cours de la période historique, qu'elles soient anciennes ou récentes. La réalisation du volet préhistorique de la présente étude de potentiel archéologique a ainsi nécessité que ces différentes étapes soient accomplies :

- Rassemblement des données géochronologiques sur l'évolution du milieu physique afin de déterminer le moment où les premières occupations humaines sont possibles;

- construction d'une synthèse de l'occupation humaine préhistorique régionale, cette synthèse permettant d'établir le cadre culturel dans lequel l'occupation théorique de l'aire d'étude a pu se réaliser;
- constitution d'une synthèse des données sur l'occupation amérindienne de la région au cours de la période historique;
- consultation des cartes topographiques au 1:50 000 et au 1:20 000 afin de situer les sections de l'aire d'étude dans la trame urbaine de la ville de façon à en extraire certaines informations sur la topographie ;
- analyses stéréoscopiques de photographies aériennes anciennes;
- reconstitution du paysage ancien à l'aide de plans anciens et superposition de ces plans sur la trame actuelle;
- rassemblement et consultation des principaux rapports archéologiques qui concernent l'aire d'étude et sa périphérie;
- analyse des différents tronçons de l'aire d'étude en tenant compte des critères environnementaux et culturels ainsi que de l'intégrité des sols anciens.

2.2 Archéologie historique

L'étude de potentiel en archéologie historique a été conçue comme un exercice de réflexion sur l'évolution spatio-temporelle de l'aire d'étude. Les objectifs furent d'identifier les ressources archéologiques qui pourraient être présentes, de cerner des problématiques de recherche et d'élaborer une stratégie d'inventaire. Le potentiel archéologique historique de l'aire d'étude a été établi à partir du dossier historique, des superpositions de plans anciens à la trame actuelle, des photographies anciennes et de l'identification des perturbations et des contraintes d'accès. L'analyse de ces données a permis de dégager les problématiques de recherche associées aux ressources archéologiques présumées, ressources représentées par des vestiges immobiliers (architecturaux), mobiliers (artefacts et écofacts) et stratigraphiques (dépôts de sols).

La présente étude est basée sur une solide connaissance des sources documentaires existantes (écrites, iconographiques et cartographiques) : ainsi, le portrait tracé est fondé sur une recherche historique et une analyse des ressources archéologiques connues. En outre, la mesure du potentiel archéologique a reposé sur deux autres critères. Le premier concerne l'intégrité du sous-sol. Cette variable a été évaluée à l'aide des résultats des études et des interventions archéologiques antérieures, par la présence actuelle ou passée de bâtiments dotés d'infrastructures souterraines imposantes et de services publics enfouis, puis en tenant compte des transformations apportées à la topographie d'origine (rehaussements ou dérasements). Ces sources ont indiqué l'ampleur des perturbations qu'ont subies les sols. Le second critère d'évaluation a trait à l'intérêt scientifique et didactique des données archéologiques présumées ou connues. Plus difficile à pondérer, cette variable a nécessité de pressentir, autour de problématiques ou de thématiques de recherche, les connaissances que peut générer un site et ce,

en évaluant les probabilités d'y mettre au jour des contextes suffisamment intacts pour pouvoir documenter des thématiques.

De façon plus concrète, la première étape fut celle de l'acquisition de données documentaires, d'abord à partir de sources publiées. On a ainsi retracé les grandes lignes du développement de l'aire d'étude (colonisation, administration, paroisse, voies de circulation, urbanisation). Plusieurs plans anciens ont aussi été utilisés. On a également tenu compte des résultats des études et des interventions archéologiques antérieures.

La deuxième étape a consisté à analyser l'évolution historico-spatiale du tracé à l'étude en confrontant les différentes données recueillies à l'étape précédente. Le travail de représentation cartographique a alors été réalisé. Les plans anciens ont été numérisés et superposés à la trame actuelle. Les plans ainsi obtenus ont contribué à l'analyse polyphasée de l'aire d'étude et permis de cerner les zones à potentiel archéologique pour la période historique. Celles-ci ont également été définies au regard des perturbations qui ont pu affecter l'intégrité des sols.

3.0 Période préhistorique

3.1 Géochronologie

Le contexte environnemental fortement modifié d'aujourd'hui ne peut être compris sans mentionner les différents événements quaternaires contribuant à la mise en place des surfaces d'accueil de l'aire d'étude. Ce survol permet aussi d'établir à partir de quelle période cette aire d'étude est habitable.

Dans la séquence chronologique des événements quaternaires présentée dans le tableau 1, l'épisode III est le premier pertinent pour la région, dans la mesure où avant 7000 ou 8000 ans avant aujourd'hui (AA), l'ensemble de l'aire d'étude était sous le lac Lampsilis, sous la mer de Champlain ou sous le glacier d'inlandsis. Les données géochronologiques relatives à l'aire d'étude sont présentées selon différents épisodes. Toutefois, cette image de la courbe d'émergence demeure relativement peu définie, car il n'existe aucune étude récente et systématique de la paléogéographie de la plaine de Montréal entre 10 000 ans et 6000 ans AA.

Tableau 1 Séquence chronologique des événements quaternaires dans la région de la plaine de Montréal

ÉPISODE	TEMPS	GLACIER	RÉGIME DES EAUX	SECTEUR D'ÉTUDE
	13 000 ans A.A et plus	Recouvrement total de la vallée du Saint-Laurent		
Ia	12 500	Formation d'un lobe isolé dans la région des Appalaches Moraine de Drummondville	Mer de Goldthwait à l'est de Québec Lacs proglaciaires Vermont et Iroquois au sud de Montréal	Les Montérégiennes forment des nunataks.
Ib	11 000	Moraine de Saint-Narcisse	La mer de Champlain inonde l'ensemble de la plaine de Montréal	Seules les Montérégiennes émergent.
Ic	10 000	Le front glaciaire passe à Maniwaki, au nord de La Tuque et à Métabetchouane	Dessalure lente de la mer de Champlain	
IIa	9800-9500	Le front glaciaire passe à Saint-Félicien et la cuvette du réservoir Gouin est inondée par les débuts du lac proglaciaire Ojibway	Lac Lampsilis – Stade Rigaud	Émersion du niveau de 45 à 60 mètres. Les replats de la terrasse de Sainte-Julie, de la couronne du Mont Saint-Bruno et de la terrasse de Montréal, sont riverains. Les rebords de ces grands replats apparaissent sous forme de plages.
IIb	9000-8500	Le front glaciaire passe au niveau de Chibougamau	Lac Lampsilis, régime estuarien – Stade Montréal	Émersion du niveau de 32 à 36 mètres. Le lac Lampsilis se rend jusqu'au talus de la terrasse de Sainte-Julie et vient battre à ses pieds. Idem pour le talus de Montréal qui se dédouble : le replat à 45 mètres suit la flexure et continue par un abrupt à la falaise Saint-Jacques et le replat à 35 mètres se termine par un talus de moins grande envergure que celui du parc Lafontaine. L'aire d'étude est en voie d'émerston.
IIIa	8000-7000	Il ne reste qu'une petite partie de l'imlandsis laurentidien	Rivières à marées	Le niveau d'eau est 15 à 18 mètres plus élevé que le niveau actuel. À cette époque, seules les lignes d'interfluve qui passent entre la terrasse de Montréal et le fleuve Saint-Laurent émergent. La vallée empruntée par l'ancienne rivière Saint-Martin dans son parcours d'est en ouest est encore inondée par un bras estuarien du lac Lampsilis, transformant la colline du Vieux-Montréal en îlot. Les lignes d'interfluve qui passent à l'est de Brossard (Route 112) et au nord-ouest de Saint-Jean-sur-le-Richelieu émergent. Le couloir reliant la rivière Richelieu au fleuve Saint-Laurent s'assèche graduellement, laissant des marécages à plusieurs endroits.
IIIb	6000	Fin de la fonte du glacier (6200 à 5600)	Mise en place du système fluvial	Le niveau d'eau du Saint-Laurent est à neuf mètres plus haut que l'actuel. À partir de cet épisode, les zones à potentiel archéologique préhistorique, à l'exception peut-être de P1, deviennent peu à peu habitables. Le sommet des lignes d'interfluve est un peu plus à l'abri des inondations.
IV	5000 et moins		Le régime des eaux ressemble à l'actuel	Les crues printanières peuvent inonder les zones à potentiel archéologique de temps à autre. La limite des crues centennaires peut même atteindre la courbe de niveau de 25 mètres, soit bien au-delà de la totalité de l'aire d'étude.

3.1.1 Épisode III : mise en place du système fluvial (vers 7500 ans AA)

L'épisode III représente la « ligne de rivage de Saint-Barthélémi » de Macpherson (1967 : 356). La première partie de cet épisode correspond, pour cette section du Saint-Laurent, à une transition entre le régime estuarien et le régime fluvial. À ce moment, il est possible de penser que le niveau d'eau serait environ 15 m à 18 m plus élevé que le niveau actuel et qu'un système de « rivières à marées » (Ritchot 1967) est omniprésent pour cette partie du Saint-Laurent. Parmi les surfaces qui se dégagent à cette époque, il faut mentionner la portion est de Brossard, près de la jonction de la route 112 et de l'autoroute 30 à environ 7 km au nord-est, ainsi que la portion sud de Chambly à près de 16 km au sud-est. À cette époque, l'aire d'étude ainsi que des replats à la base du talus émergent. En outre, se dessine une bande inondée d'à peu près 200 m de largeur entre l'île de Montréal et le Vieux-Montréal. Ce bras estuarien inonde le talweg de la rivière Saint-Martin en transformant la butte du Vieux-Montréal en îlot, de même que la cuvette Chaboillez de Griffintown en marécage.

Selon certains auteurs, la mise en place du régime fluvial s'amorce entre 9000 ans et 8000 ans AA, alors que le lac Lampsilis se fragmente en larges chenaux et les vastes surfaces planes gisant à moins de 30 m commencent à émerger (Arkéos 2013 : 20). Ceux-ci se fient sur l'extrapolation de la courbe d'émersion basée sur les travaux de Richard qui démontrent le diachronisme des zones polliniques au Québec méridional (Arkéos 2013, Parent *et al.* 1985 et Richard 1977). Une séquence d'émersion des terres, basée sur la datation de coquillages de la mer de Champlain, a été proposée initialement par Macpherson (1967) pour être réétudiée et raffinée par la suite (Parent *et al.* 1985 et Parent et Occhietti 1988). Pour caractériser l'émersion progressive suivant cet épisode marin, une projection a été élaborée tenant compte de différentes études surtout réalisées dans l'estuaire du Saint-Laurent. Toutefois, certains de ces travaux (Dionne 2002) laissent croire que le relèvement isostatique aurait pu être initialement rapide pour osciller (figure 1) ensuite entre un bas niveau marin (entre 8000 ans et 6000 ans AA), puis une transgression revenant graduellement au niveau actuel (Arkéos 2013 : 19).

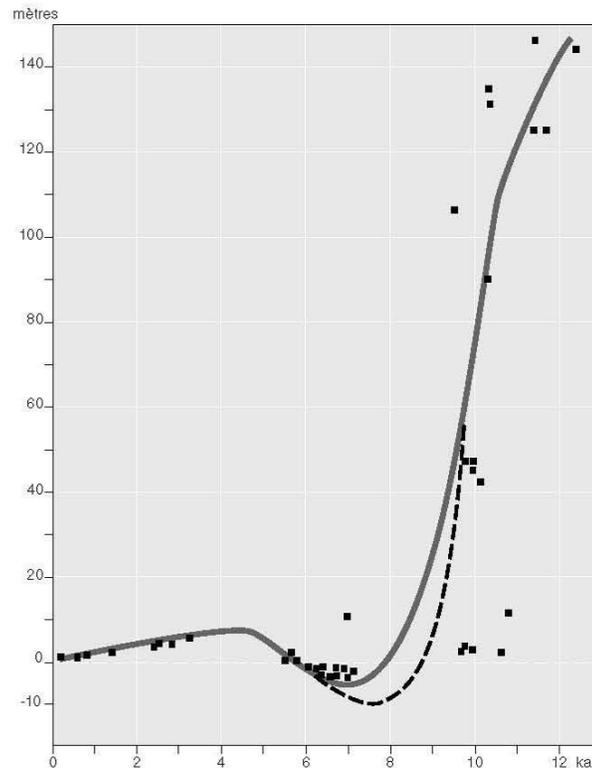


Figure 1 Courbe généralisée du relèvement isostatique du niveau marin relatif ou de l'émergence des terres dans la région de Rivière-du-Loup basée sur des dates au ^{14}C (Dionne 2002)

Parallèlement à cela, des études menées par Dionne et Coll pour la région de Matane (1995) et par Dionne et Occhietti dans la région du Saguenay (1996), à l'instar de ce qui est accepté en Scandinavie et au Groenland, permettent d'imaginer une évolution du niveau de l'eau qui ne suit pas une courbe nécessairement irréversible. Par exemple, au Saguenay, ils avancent, preuves à l'appui (¹⁴C), que le niveau marin relatif était voisin du niveau actuel il y a 6000 ans, mais qu'il a ensuite remonté pour former une terrasse à 6 m d'altitude entre 1200 ans et 1600 ans AA. Plus récemment, Dionne et Pfalzgraf (2001) ont fait une analyse du niveau marin relatif à Rivière-Ouelle, concluant qu'il était voisin du niveau actuel entre 9000 ans et 8000 ans AA, plus bas entre 8000 ans et 6000 ans AA et à la hausse entre 6000 ans et 4000 ans AA. Le niveau a ensuite subi une transgression (remontée du niveau d'eau avec débordement sur la terre ferme) de plusieurs mètres entre 4000 ans et 3000 ans AA, pendant que l'ensemble s'est relevé après 3000 ans AA, avec des fluctuations mineures entre 2000 ans et 1000 ans AA. Il faut noter que cette fluctuation est corroborée en amont de Québec par Bolduc (1999) où des indices d'un bas niveau d'eau du fleuve ainsi qu'une transgression responsable de la formation de la terrasse Mitis ont été observés (Arkéos 2013 : 22).

En ce qui concerne la deuxième partie du troisième épisode (tableau 1 : IIIb), aucune ligne de rivage située 9 m plus haut que l'actuel ne peut être établie. Il semble qu'à ce moment, soit vers 6000 ans AA (Ethnoscop 2013a : 30 et Macpherson 1967), l'ensemble de l'aire d'étude est en exondation. Cependant, en suivant l'extrapolation de la courbe d'émersion basée sur les plus récents travaux, cette étape pourrait survenir dès 8000 ans AA (Arkéos 2013). Il faut attendre encore quelques siècles pour que l'aire d'étude finisse de s'assécher. Il est donc raisonnable de penser que vers 6000 ans AA, la majeure partie de l'aire d'étude devient habitable, ne serait-ce qu'une partie de l'année, et que les populations anciennes peuvent désormais fréquenter les secteurs de Pointe-Saint-Charles, de l'île des Sœurs et de Brossard. Un couloir peu accidenté reliant le fleuve Saint-Laurent et le Richelieu est alors empruntable, évitant un détour de plus de 100 km par la voie du nord. Alors que les conditions actuelles se mettent en place vers 6000 ans AA, Brossard devait présenter une légère dépression où une mosaïque de petits marécages et de buttes plus sèches devaient s'articuler (Ethnoscop 1996 : 29).

3.1.2 Épisode IV : sub-actuel et actuel (5000 ans AA jusqu'à aujourd'hui)

Presque tous les quaternaristes qui ont travaillé dans la région de Montréal s'accordent pour dire que le Saint-Laurent aurait atteint son niveau actuel il y a à peu près 5000 ans. En outre, en ce qui concerne le rivage qui a pu affecter les zones à potentiel archéologique préhistorique pendant les derniers 7000 ans, il est essentiellement en relation avec un système fluvial beaucoup plus qu'avec la mer, donc avec un milieu aquatique beaucoup plus changeant et dont le niveau va s'adapter rapidement en fonction des fluctuations de l'apport en eau. Ainsi, pendant les cinq derniers millénaires, ce territoire va être encore plus sensible aux fluctuations indiquées par Dionne (2002). C'est donc à ce moment que l'aire d'étude est entièrement habitable, incluant le secteur de Griffintown.

3.2 Cadre naturel ancien

Le cadre naturel ancien présenté ici est extrait et interprété à partir de données provenant d'études et d'interventions archéologiques antérieures concernant la grande région de Montréal et ses cours d'eau principaux (Ethnoscop 1983a), Griffintown (Ethnoscop 2000 et 2007), l'autoroute Bonaventure (SACL 2007), le site du Petit séminaire de Montréal (Ethnoscop 2010), le canal de Lachine (Archemi 1995 et Desjardins et Pothier 1989), les anciens ateliers ferroviaires à Pointe-Saint-Charles (SACL 2009), le nouveau pont sur le Saint-Laurent, l'île des Soeurs et le secteur de Brossard (Archéotec 1998a, Arkéos 2013, Ethnoscop 1996, 1997 et 2014a, SACL 2010a et Tecsub 2003). Certaines des études visaient l'actuel tracé du projet de transport collectif dans le cas du nouveau pont sur le Saint-Laurent (Arkéos 2013 et Ethnoscop 2014a) ou une variante relativement similaire, soit un projet de système léger sur rail (SLR) le long de l'autoroute 10 en passant par l'estacade du pont Champlain (Tecsub 2003).

L'aire d'étude s'étend de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent, à l'extrémité nord du bassin de La Prairie, un des endroits où le fleuve est à son plus large dans l'archipel d'Hochelaga. Elle s'inscrit dans un paysage où le cours naturel du Saint-Laurent constitue la voie de circulation préférentielle, occupant une position importante dans une zone de transition entre une section à caractère lacustre (lac Saint-Louis) et une section fluviale à écoulement plus vif, sans être infranchissable (Arkéos 2013 : 9).

3.2.1 Griffintown et Technoparc Montréal

Le segment montréalais débute dans le quadrilatère compris entre la rue Saint-Antoine et la rue Saint-Jacques, tout juste au sud-est de la terrasse Montréal ou Sherbrooke qui suit essentiellement la rue Sherbrooke entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Viau et qui est nommée la falaise Saint-Jacques à Montréal-Ouest, lorsqu'elle fait face à l'échangeur Turcot (plan 6). C'est également à cet endroit que passait jadis la rivière Saint-Martin, un peu au nord-est de son ancienne jonction avec le ruisseau Prudhomme (figures 2 à 4). Il s'étend ensuite vers le sud-est dans une vallée peu démarquée où s'inscrit le quartier de Griffintown. C'est dans ce quartier que l'aire d'étude croise le segment bas de la rivière Saint-Martin, entre la rue Saint-Paul Ouest et la rue William. A cet endroit, l'aire d'étude s'étend dans la cuvette Chaboillez, perpendiculairement à l'ancien talweg de la Petite rivière Saint-Pierre (Ethnoscop 2007 : 8). C'est ce même talweg qui est considéré comme très marécageux et propice aux inondations à la période historique – en 1897, le conseil d'hygiène de la Province de Québec traite de cette vallée comme suit : « Il est énormément difficile, en effet, de conserver pour un ruisseau d'un volume aussi petit, qui passe dans une vallée très chargée de marécages, d'eaux stagnantes... » (Commissions spéciales). Le talweg croise l'emplacement de l'ancien marché à foin, où un poste de police est désormais construit (figures 5 à 9). Aujourd'hui, la surface du sol y est enregistrée à une altitude d'environ 14 m.

La partie sud-est de l'aire d'étude passant dans Griffintown traverse ce qui peut être caractérisé par une micro variation du relief. En effet, une oscillation aurait existé, marquée par le croisement perpendiculaire du tracé de deux interfluves successifs et mal définis, le premier situé entre les rues Ottawa et Wellington, l'autre à proximité de la rue Brennan. Par rapport aux baissières environnantes, ces deux interfluves présenteraient un espace d'accueil avantageux; d'ailleurs, le premier sera le témoin des premiers établissements de la plaine Sainte-Anne à l'époque historique, soit l'établissement de la grange des Pauvres dès le Régime français (Ethnoscop 2000 : 21). Les fouilles menées à cet endroit ont livré quelques objets de facture amérindienne associés à des contextes historiques (*ibid* : 99).

Par la suite, l'aire d'étude plonge tout juste au nord-ouest du bassin Peel et, parce que le REM sera alors aménagé en tunnel, elle évite plus loin un léger bombement correspondant à l'interfluve de Pointe-Saint-Charles (plan 6), un endroit un peu mieux drainé et riverain du fleuve à l'origine, qui aurait pu favoriser une occupation humaine ancienne. L'aire d'étude se poursuit vers la rue Marc-Cantin, dans un secteur formé d'importants remblais déposés au XX^e siècle dans le lit même du fleuve Saint-Laurent.

En direction ouest-sud-ouest, le site BiFj-101 accueillera l'atelier d'entretien du REM. Le terrain des anciens ateliers ferroviaires à Pointe-Saint-Charles est aujourd'hui occupé par le centre de maintenance de l'Agence métropolitaine de transport, dont le REM partagera les installations. En 2010, le groupe Mach a mandaté SACL afin de réaliser une étude de potentiel archéologique de ce terrain. Cette étude se basait principalement sur l'analyse de relevés de caractérisation environnementale des sols (sondages et forages géotechniques) qui avaient été menés en 2004. Selon les données émanant de l'étude, le site est, d'entrée de jeu, recouvert d'un important remblai qui suivrait le même profil que le sol naturel sous-jacent. La surface de ce sol naturel s'établirait entre 13,50 m et 15 m d'altitude. Étrangement, une pente ascendante vers la berge du fleuve a été observée dans les différents puits exploratoires et forages; le drainage s'effectuerait donc vers l'ouest. La synthèse de la séquence stratigraphique du site montre que deux petits ruisseaux orientés nord-sud auraient pu exister sur le terrain, assurant son drainage préalablement à son aménagement (SACL 2009 : 27).



Figure 2 Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, « Plan de la ville de Montréal en Canada », 1717 (BAC Ph/340/Montréal/1717), montrant des bâtiments possiblement associés à la grange des Pauvres entourés de vergers et de jardins

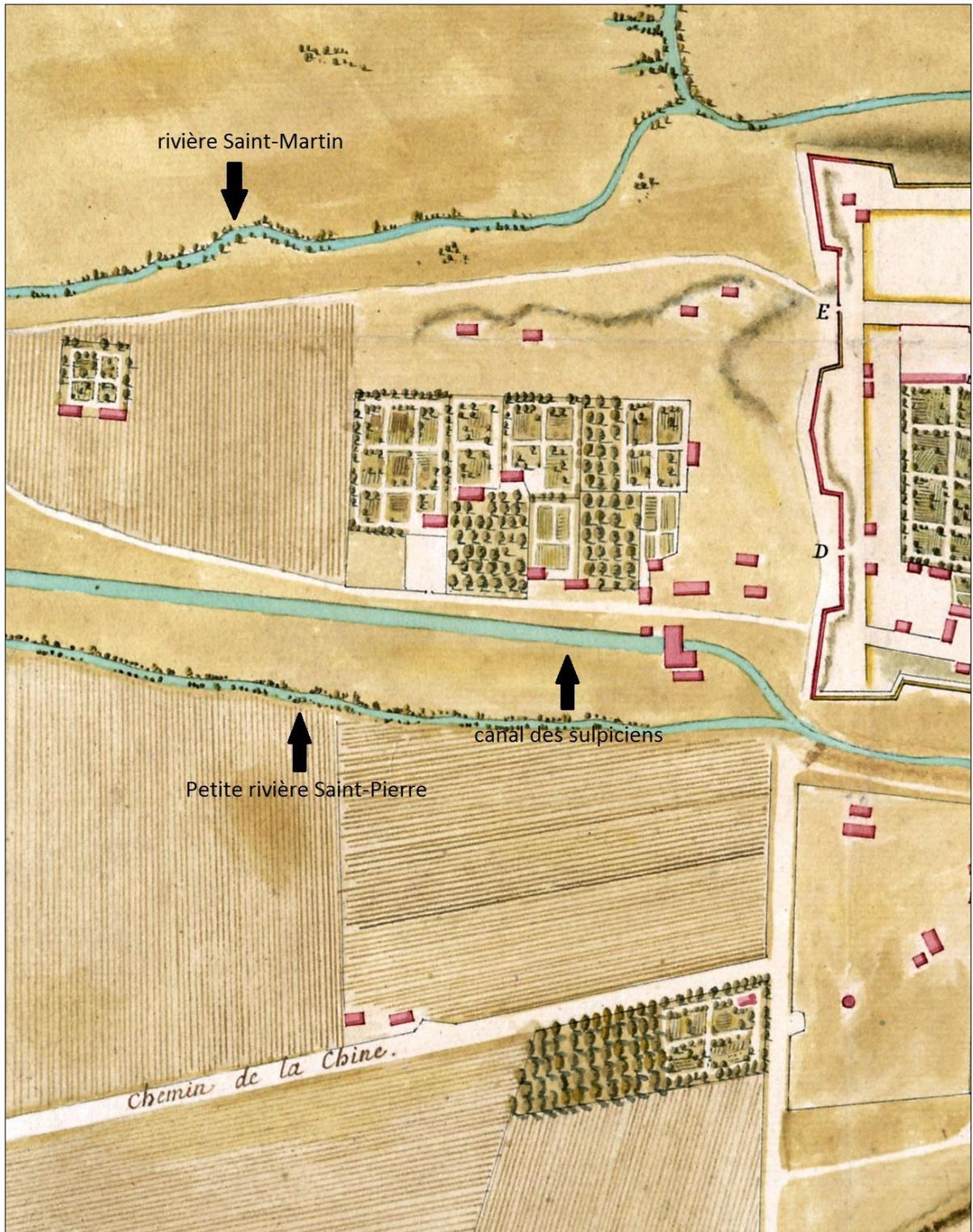


Figure 3 Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, « Plan de la Ville de Montréal », 1725 (ANOM n° 475B)

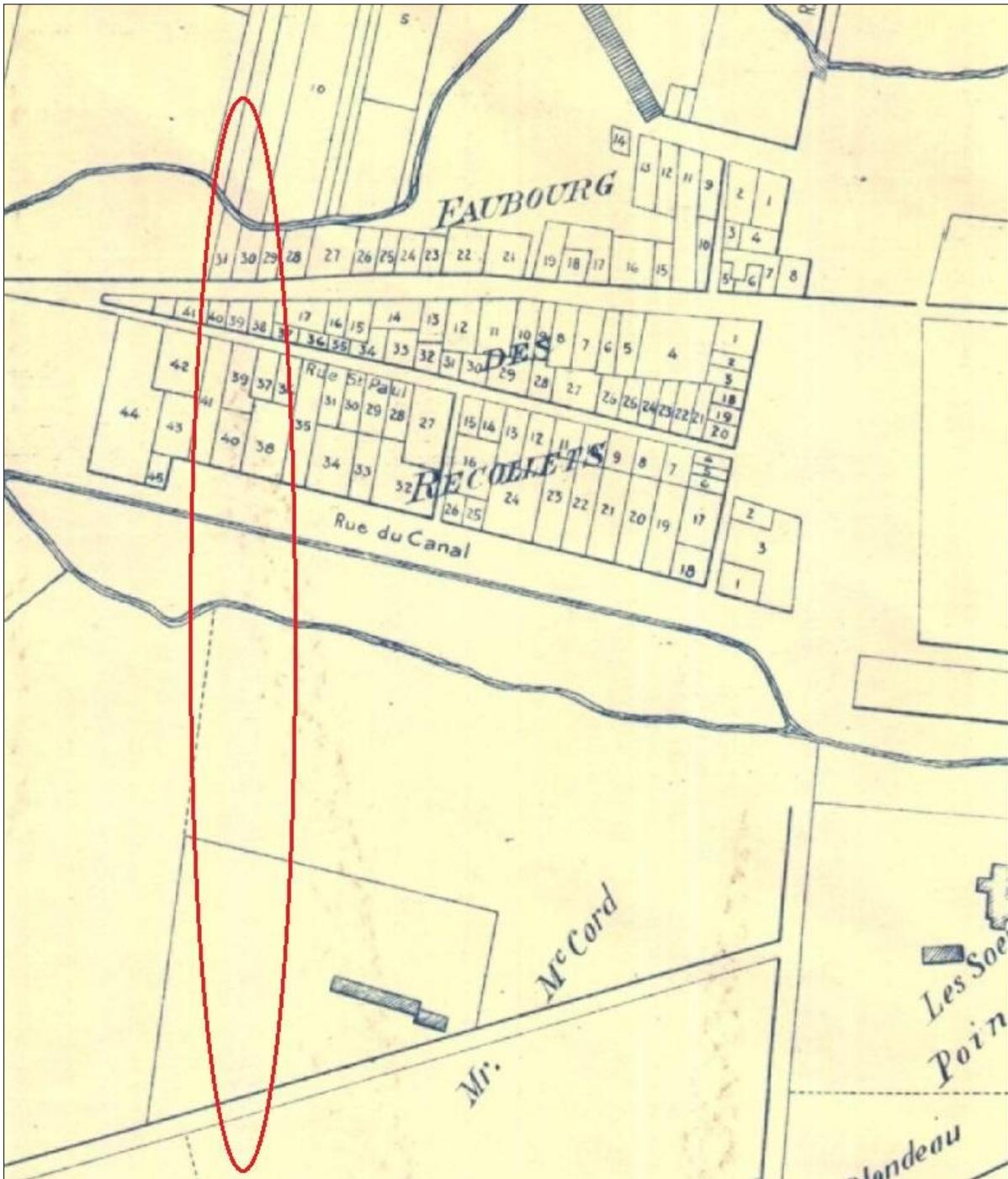
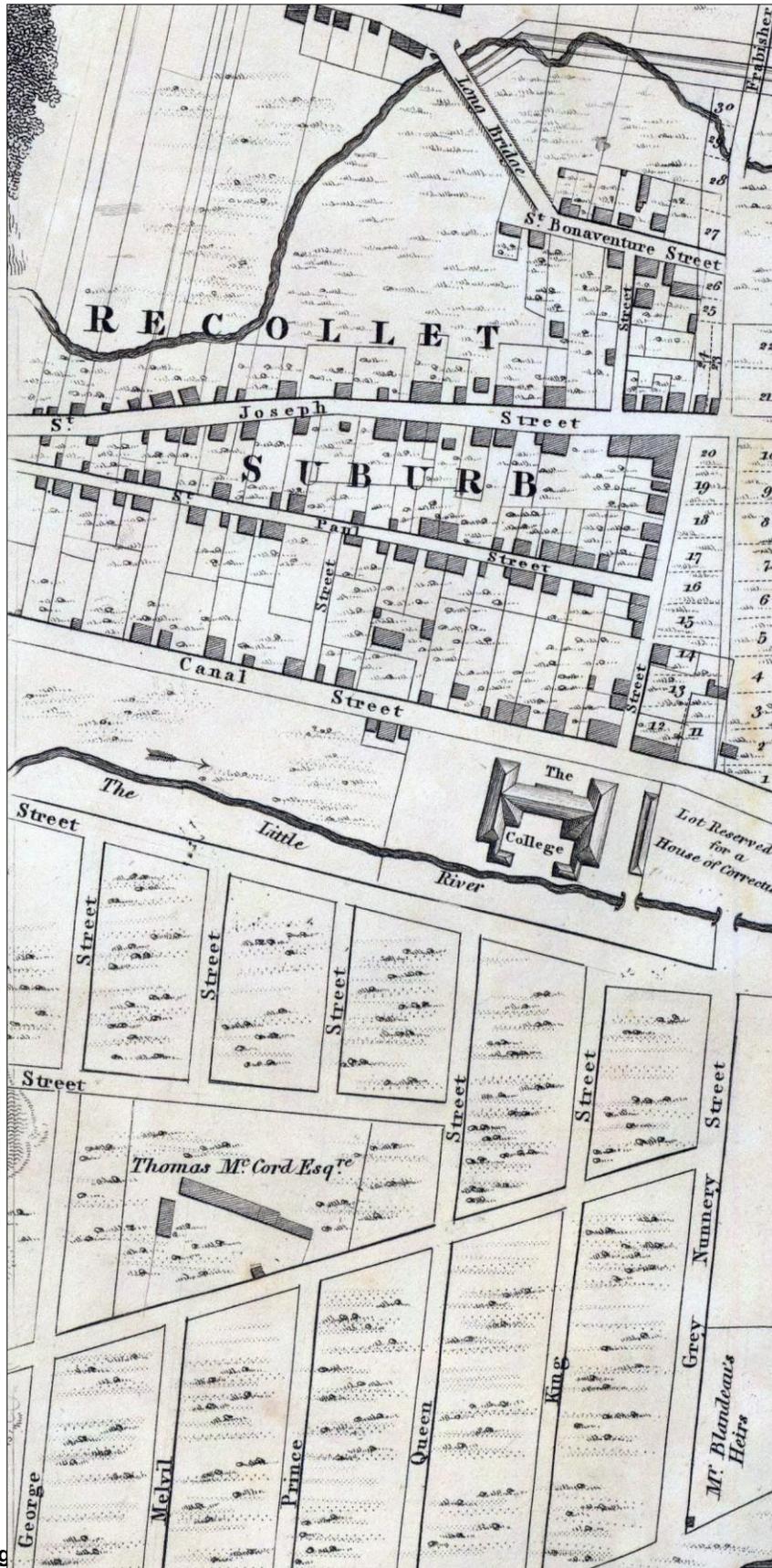


Figure 4 Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BAHQ G/3454/M65/1801/C4 CAR)



Fig

Figure 5 Joseph Bouchette, « Town of Montreal », 1815 (Éditions Élysée)

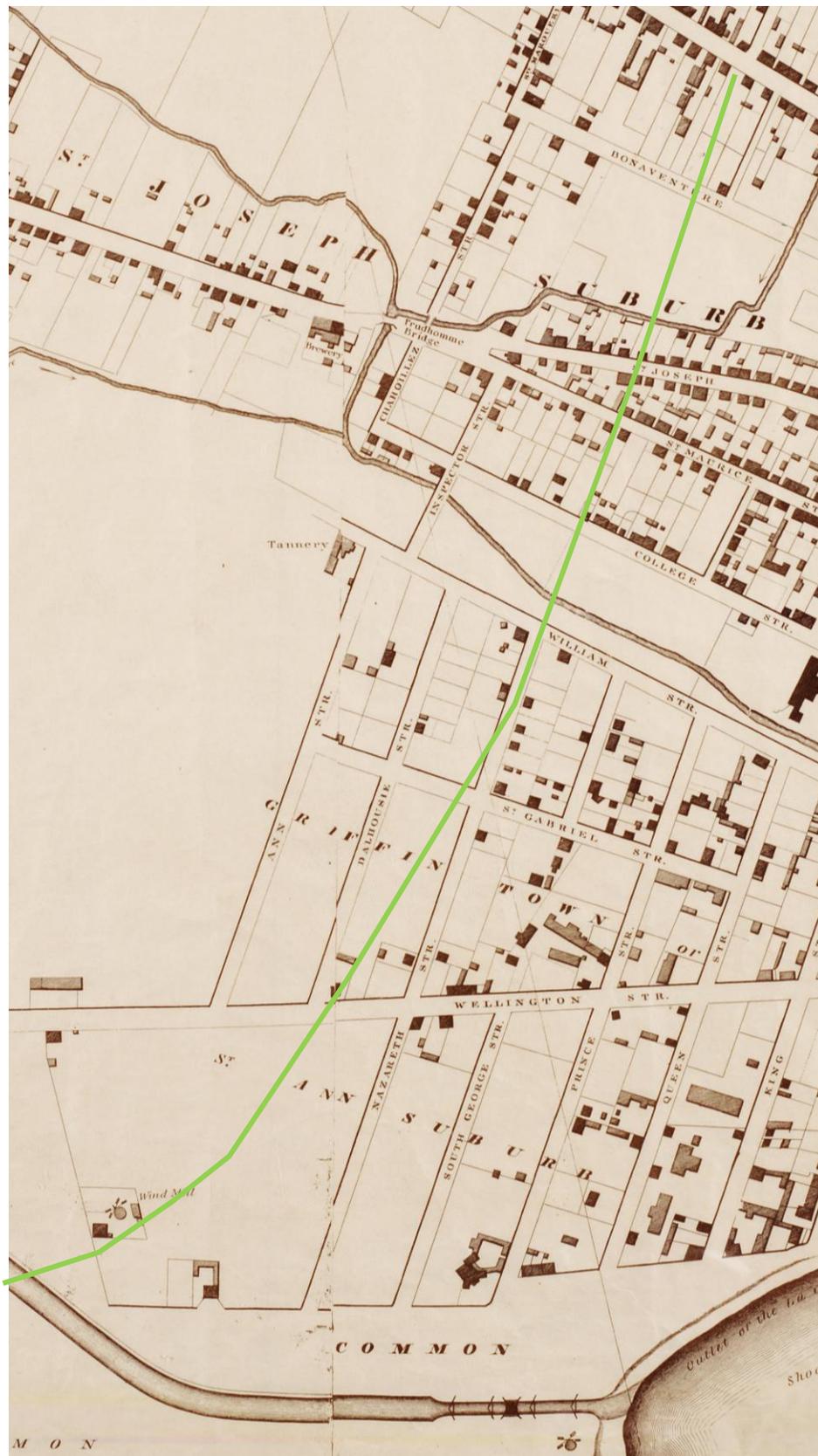


Figure 6 John Adams, « Map of the city of suburbs of Montreal », 1825 (AVM CA M001 VM-066-3-P031), illustrant le développement du secteur dorénavant désigné Griffintown



Figure 7 James Cane, « Topographical and pictorial map of the city of Montreal », 1846 (BAHQ G/3454/M65/1846/C35 CAR), illustrant la densification du tissu urbain



Figure 8 Plunkett & Brady, « Plan of the City of Montreal made by order of the Mayor Aldermen and Citizens » 1872 (BAnQ G/3454/M65/1872/P58 CAR), montrant l'apogée de Griffintown et du faubourg des Récollets

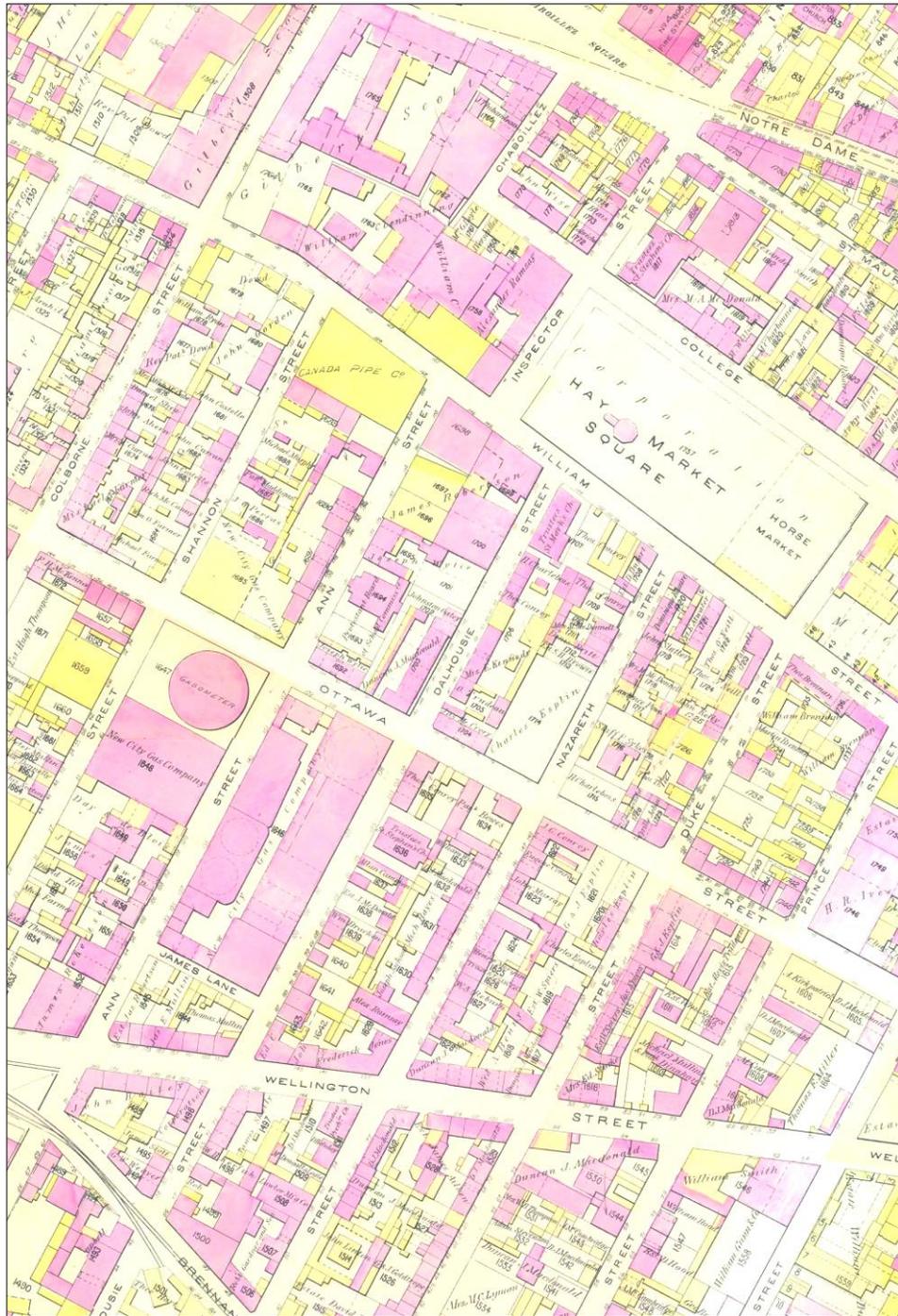


Figure 9 Underwriters' Survey Bureau, « Insurance plan of City of Montreal », 1964
 (BanQ/G/1144/M65G475/U5/v. 1 1964)

3.2.2 Île des Sœurs

L'île des Sœurs est traversée par l'emprise des travaux dans sa partie nord. Surtout dans sa partie est, l'aire d'étude y est relativement large. Lors de l'étude de potentiel archéologique associée à l'aménagement du nouveau pont sur le Saint-Laurent, Arkéos a superposé le tracé projeté de ce dernier au plan de Sitwell de 1869 (plan 7) ainsi qu'à la carte topographique de 1961 (Arkéos 2013 : 14). Selon ces superpositions, les berges ouest et est de l'île ont été fortement remblayées au-delà des lignes de rivage. Sur le côté est, le boulevard René-Lévesque, qui permet de passer du sud au nord sous le pont actuel, se situe en partie au-dessus du rivage ancien. À l'ouest, l'échangeur entre les autoroutes 10 et 15 se situe également à l'emplacement du rivage ancien. Le déplacement vers le nord de l'approche du pont qui franchit le chenal entre l'île et la rive sud, au nord de l'ancien pont, se trouve dans des zones qui étaient encore en culture au début des années 1960, mais qui ont été profondément transformées par l'aménagement de voies d'accès au secteur nord de l'île, particulièrement depuis 1995.

L'intervention archéologique de 1995 (Ethnoscop 1997) avait permis de constater que la ferme de Jacques LeBer était installée sur un petit bombement qui couvrait la bordure est de l'île, correspondant au point le plus élevé dans les environs. Les sondages avaient aussi montré que ce bombement contenait des artefacts préhistoriques dispersés sur presque toute sa longueur, sans que des concentrations soient cependant repérées. L'intervention avait également permis d'observer qu'au-delà du bombement, vers l'ouest, le terrain s'abaissait légèrement pour former une surface plane, drainée vers son centre par un petit ruisseau se déversant à l'extrémité nord de l'île. En somme, la zone la plus propice pour une occupation préhistorique se localisait sur la bordure est de l'île et correspondait justement à ce petit bombement que LeBer avait choisi pour établir son domaine bâti (Arkéos 2013). Actuellement, l'élévation de la surface du sol de l'île des Sœurs varie entre 14 m à l'ouest et 17 m à l'est.

3.2.3 Brossard

À Brossard, l'aire d'étude ne semble pas croiser de secteurs particulièrement prometteurs, de formations géomorphologiques ou géologiques particulières, ni même de cours d'eau importants. D'ailleurs, une étude de potentiel archéologique réalisée par Ethnoscop en 1996 décrit ce secteur comme étant un territoire horizontal à perte de vue. Il est mentionné qu'à part la ligne de rivage du fleuve, qui a été considérablement remaniée, aucune forme naturelle n'est particulièrement notable (Ethnoscop 1996 : 26). La ligne de rivage du fleuve a même été déplacée vers l'est, probablement inondée, lors des travaux d'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent (Arkéos 2013 : 15). Jusqu'à tout récemment, Brossard pouvait être caractérisé de milieu rural plat et agricole. L'examen des cartes topographiques anciennes et des photos d'époque permet d'établir que, jusqu'au milieu des années 1960, le territoire de Brossard correspondait à une campagne verdoyante caractérisée par le développement de quelques îlots résidentiels, essentiellement tous situés en bordure du fleuve (figure 10). Des ruisseaux sinueux drainent ce milieu (vers le fleuve pour ceux situés en moitié ouest et vers la rivière Saint-Jacques pour ceux situés à l'est).

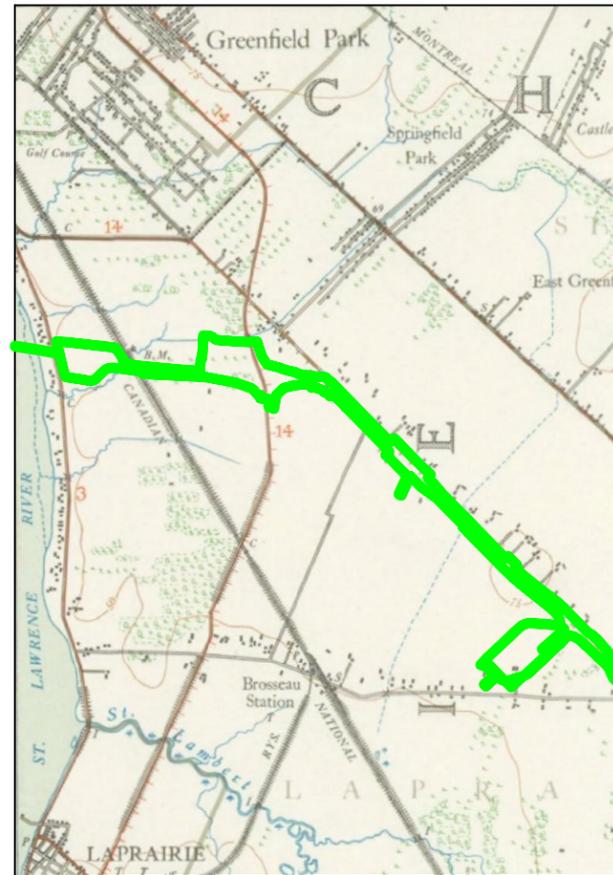
La construction du pont Champlain produira un changement drastique de l'occupation de l'espace, se manifestant par une urbanisation massive et rapide. Cet important développement urbain et routier, qui explose à cet endroit, masque le relief d'origine et a perturbé inévitablement la trame naturelle des sols. Il est tout de même possible d'observer de petits ruisseaux qui traversent l'aire d'étude. La majeure partie du cours de ces ruisseaux a probablement été réaménagée, comme c'est le cas de celui sans nom qui passe tout juste à l'est de la sortie du pont Champlain et de ses bretelles, ou encore ceux qui croisent le quartier commercial Dix30 (ruisseau Daigneault) et celui présent dans le futur stationnement incitatif à l'extrémité sud-est du projet (ruisseau des Prairies). À la lumière des connaissances actuelles, les ressources archéologiques localisées dans l'aire d'étude restreinte pourraient apparaître relativement pauvres. S'élevant de 14 m à 17 m dans la partie comprise entre la rive du fleuve et la route 132, l'altitude de la surface de l'aire d'étude s'établit ensuite entre 18 m et 21 m.

IMPLANTATION DU RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN, ANTENNE RIVE-SUD
ÉVOLUTION DE L'URBANISATION DE 1909 À 1971

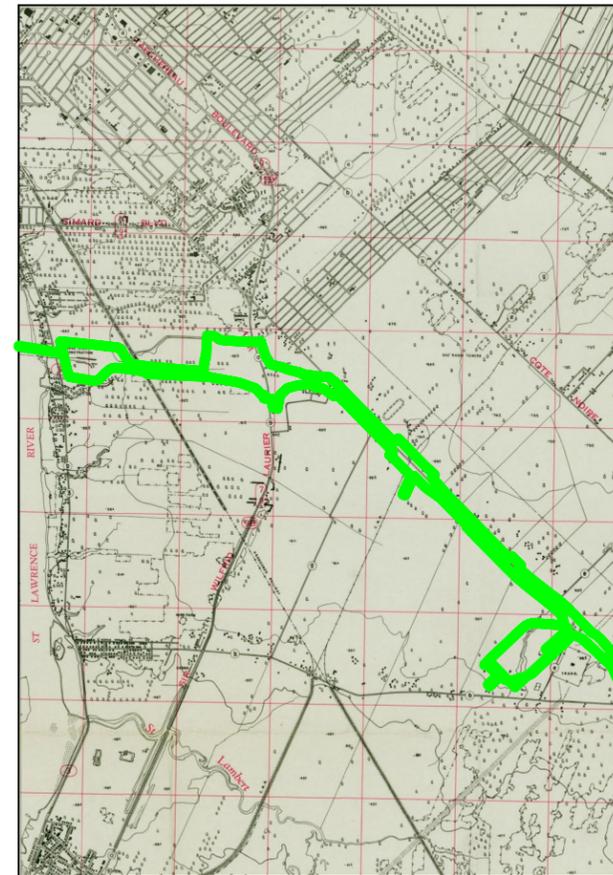
1909



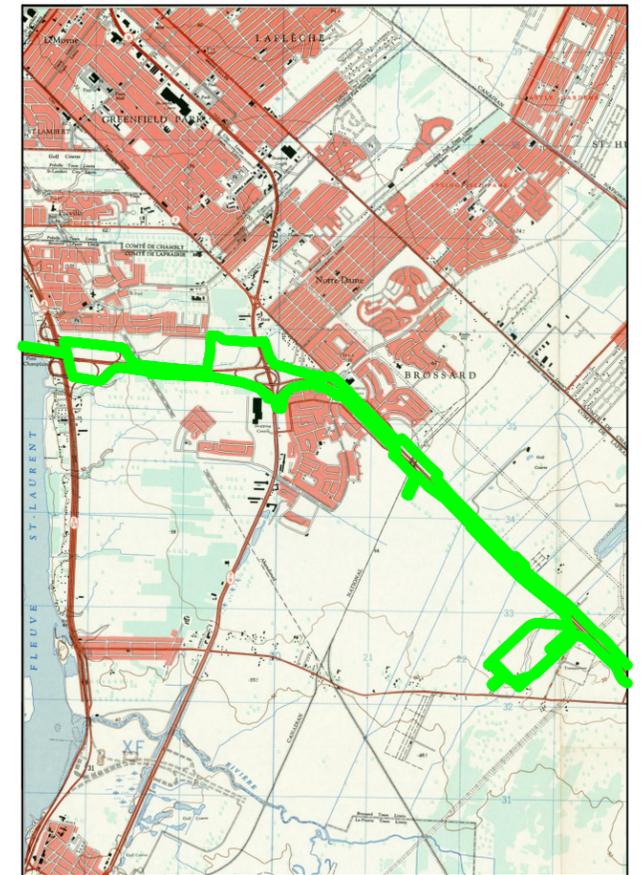
1935



1963



1971



3.3 Cadre culturel

Au Québec, à l'image de ce qui se fait dans le nord-est américain, la préhistoire peut être catégorisée en trois grandes périodes; à savoir le Paléoindien (12 000 ans à 8000 ans AA), l'Archaïque (10 000 ans à 3000 ans AA) et le Sylvicole (3000 ans à 500 ans AA). Un certain nombre de sous-périodes font partie de cette classification et certaines d'entre elles, comme la fin du Paléoindien et le début de l'Archaïque, se chevauchent. La région de Montréal comporte plusieurs sites archéologiques témoignant d'occupations se déroulant à différentes périodes de la préhistoire (plan 8).

À la lumière des connaissances actuelles, il n'y a pas de témoins d'une présence paléoindienne dans la région de Montréal. Pourtant, le site paléoindien le plus près se trouve sur l'île Thompson, à une distance d'environ 80 km au sud-ouest, dans le lac Saint-François près de Cornwall (Gagné 1998, Gogo 1961 et Wright 1980, 1982, 1994 et 1995). On y a trouvé des outils en pierre correspondant à la culture Plano datant de la sous-période du Paléoindien récent (10 000 ans à 8000 ans AA). D'autres sites de chasseurs-cueilleurs Plano ont été découverts beaucoup plus loin, en Gaspésie, mais aussi à Weedon en Estrie (Graillon 2012). Cette distribution large des sites associés à cette culture laisse entendre que la vallée du Saint-Laurent était parcourue par les groupes Plano et que ces derniers auraient par conséquent pu circuler théoriquement dans l'archipel de Montréal. À cette époque reculée, les flancs du mont Royal auraient pu accueillir ces populations nomades, mais il est impossible qu'ils aient fréquenté l'aire d'étude, puisqu'elle se trouvait, à cette époque, encore sous au moins 20 m d'eau (mer de Champlain).

Les populations issues de la tradition paléoindienne ancienne évoluent plus au sud selon les nouveaux environnements qui se stabilisent graduellement et forment des traditions que les archéologues regroupent sous le vocable d'Archaïque ancien et moyen (entre 10 000 ans et 6000 ans AA). Cette période est caractérisée par la présence de pointes de projectiles à base bifurquée. Il a été mentionné que l'aire d'étude était théoriquement habitable dès 7000 ans ou 6000 ans AA, soit à partir de la période de l'Archaïque moyen (8000 ans à 6000 ans AA). Les seuls endroits du Québec méridional où cette période culturelle a été identifiée se situent encore ici sur l'île Thompson (Kenyon 1959 et Wright 1994), ainsi qu'à Coteau-du-Lac (Marois 1987) et sur la plage Duquette du lac Mégantic (Chapdelaine 2002, Graillon 1998 et Loewen *et al.* 2005). D'emblée, il serait étonnant que des occupations de cette période aient laissé des traces dans l'aire d'étude.

Les plus anciennes traces d'occupation humaine dans la région périphérique remontent plutôt à la période de l'Archaïque laurentien (6000 ans à 4000 ans AA); c'est aussi à ce moment que l'aire d'étude aurait généralement été libérée des eaux fluviales et serait devenue habitable (tableau 1). Ces traces proviennent notamment du parc de l'Honorable-George-O'Reilly à Verdun (SACL 2006, 2010b et 2011), des jardins des sulpiciens et du site Saint-Éloi (Ethnoscop 2002, Tremblay 2003 et Tremblay et Pothier 2004).

Il faut également mentionner la découverte d'une hache et d'une gouge-hache en pierre bouchardée et polie dans le quartier de Côte-Saint-Paul, ainsi qu'une hache en pierre polie provenant du secteur de Beaurepaire, dans l'ouest de l'île de Montréal. Ces trois objets inédits se trouvent dans les collections du Musée McCord et on ignore malheureusement leur provenance exacte. Un autre fragment de gouge a été trouvé sur le site BfJ-140, à l'intersection de la rue De Bleury et du boulevard René-Lévesque Ouest (Ethnoscop 2008). Les gouges sont généralement associées à la période de l'Archaique laurentien dans la vallée du Saint-Laurent (Chapdelaine 1987: 64-65, Clermont 1974 : 49 et 2003 : 171 et Crête 1978: 25), tandis que les haches en pierre polie, bien qu'elles ne soient pas uniques à quelque période chronologique que ce soit, sont néanmoins fréquentes dans les assemblages de l'Archaique laurentien.

Cette tradition se maintient pendant essentiellement deux millénaires, soit jusqu'à environ 4000 ans AA. Il est difficile de retracer les origines de cette tradition, car les périodes de l'Archaique moyen et ancien sont encore mal définies. Dans la région du Haut Saint-Laurent, l'Archaique laurentien passe par deux épisodes successifs d'à peu près un millénaire chacun, soit les épisodes Vergennes et Brewerton. Les populations de l'Archaique laurentien démontrent une connaissance de leur milieu qui témoigne d'une longue occupation du territoire. Il semble survenir un certain accroissement démographique au cours de ces deux millénaires, puisque les sites sont plus nombreux et plus visibles. Les ressources locales, notamment les bons matériaux lithiques, sont exploitées efficacement. Plusieurs sites se trouvent sur les axes riverains, près de rapides, laissant croire que la pêche constitue une part non négligeable de la subsistance. De plus, 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, notamment avec la région des Grands Lacs.

Vers la fin de l'épisode Brewerton, il y a 4300 ans, on voit pénétrer dans le décor culturel, jusqu'alors relativement homogène, de nouvelles manifestations clairement étrangères, regroupées sous le vocable d'Archaique final ou post-laurentien. Ce nouvel univers culturel pourrait correspondre à une certaine expansion des populations méridionales qui laisseront leurs marques sur un peu plus d'un millénaire, en passant aussi par quelques épisodes. D'abord, entre en scène la tradition Lamoka qui dure plus ou moins 500 ans. Suit la tradition Susquehanna, moins bien documentée dans notre région, qui se termine dans un intervalle encore nébuleux menant 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 Montérégiennes.

L'aire d'étude pourrait avoir été fréquentée à ce moment, comme en témoigne la présence d'artefacts diagnostiques datant de cette période au site LeBer, à la pointe nord de l'île des Sœurs (Arkéos et Archéocène 1998 et Ethnoscop 1997), au site LeMoyné-LeBer dans le Vieux-Montréal

(Ethnoscop 1999), dans le parc de l'Honorable-Georges-O'Reilly (SACL 2006, 2010 et 2011) de même qu'au site BkFi-1, situé sur l'île Sainte-Thérèse, à la pointe nord-est de l'île de Montréal, qui a notamment livré une pointe de projectile en quartzite de type Poplar Island datant probablement de cette période (Archéotec 1980 : 14). Il faut aussi mentionner la découverte de composantes datant de l'Archaique récent (5500 ans à 3000 ans AA) dans les assemblages de trois sites archéologiques (BiFi-7, BiFi-12 et BiFi-16) dans le Vieux-La Prairie, immédiatement au sud de l'aire d'étude.

C'est la mise en place du réseau Meadowood vers 3000 ans AA qui marque le début du Sylvicole. Ce réseau rayonne pendant environ 600 ans – formant ce qui est appelé le Sylvicole inférieur – sur une bonne partie du Nord-Est, avec comme principale zone d'influence, 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. C'est durant cette période qu'apparaissent les premières céramiques. À la suite de cet épisode, un ensemble de manifestations funéraires bien distinctes et disséminées sur un vaste territoire caractérise l'épisode Middlesex. Tout le Sylvicole inférieur est traversé par un vent homogénéisant qui transporte idées et objets; la région montréalaise participe pleinement à ce phénomène.

Les évidences archéologiques d'une présence amérindienne dans la périphérie de l'aire d'étude sont tout aussi rares pour le Sylvicole inférieur. Une composante serait présente au site LeMoyné-LeBer (Ethnoscop 1993), à l'accueil Bonneau (Groupe de recherches en histoire du Québec 1999) ainsi qu'aux sites BkFi-4 et BkFi-5 sur l'île Sainte-Thérèse (Archéotec 1980 : 17 et Ethnoscop 1983a : 188 et 1986 : 32), de même qu'au parc de l'Honorable-George-O'Reilly (SACL 2010 et 2011). À l'exception de la concentration de vestiges à la Pointe-du-Buisson, les sites du Sylvicole inférieur sont relativement peu fréquents au Québec (Chrétien 1995, Clermont 1990a et Taché 2011). Leur rareté dans la région de Brossard n'a donc rien d'exceptionnelle; elle pourrait résulter d'un manque de recherche couplé à la difficulté qu'éprouvent les archéologues à identifier des occupations du Sylvicole inférieur en l'absence de fossiles directeurs, c'est-à-dire en l'absence d'artefacts reconnus comme étant clairement diagnostiques de cette période.

Vers 2400 ans AA, les grands réseaux du Sylvicole inférieur laissent place à davantage de diversité régionale. Bien qu'elles soient toujours formées de chasseurs-cueilleurs pêcheurs, les populations de la vallée du Saint-Laurent, comme ailleurs dans le Nord-Est, s'engagent dans un processus complexe qui mène à la sédentarité et à la production alimentaire. Dans la région de l'aire d'étude, la fin du Sylvicole moyen est marquée par la tradition Melocheville, caractérisée par une intense exploitation des ressources halieutiques. C'est durant cette période que semble se densifier les occupations dans le Québec méridional. Il faut d'abord mentionner que des composantes du Sylvicole moyen ont été trouvées sur l'île des Sœurs (Archéocène 1993, Arkéos et Archéocène 1994 et 1998, Ethnoscop 1997 et 2014a et Webster 1970). En périphérie immédiate de l'aire d'étude, des témoins de ces occupations ont été trouvés à la place Royale (Arkéos 1991 et Ethnoscop 1991), à la place Jacques-Cartier (Archéotec 1998b), aux abords de la place D'Youville

et dans la rue De Callière (Véronneau 1992), au faubourg Québec (Arkéos 1997), sur la rue du Port (Archéobec 1992) ainsi qu'à la chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours (Groupe de recherches en histoire du Québec 1998). Il faut préciser que les découvertes de la place D'Youville, de la rue De Callière, du faubourg Québec et de la rue du Port ne sont guère diagnostiques – il pourrait s'agir autant d'occupations datant du Sylvicole moyen que supérieur (Arkéos 2013 : 48). Comme c'est également le cas ailleurs dans la vallée du Saint-Laurent, les occupations du Sylvicole moyen ancien (2400 ans à 1500 ans AA) sont plus nombreuses que celles du Sylvicole inférieur dans la périphérie de l'aire d'étude. Spécifiquement à cette période, on peut mentionner le site BjFj-75 dans le Vieux-Longueuil (Arkéos 2006), où des fragments de poterie décorés d'empreintes ondulantes, très caractéristiques de cette période, ont été trouvés. Au sud, dans le Vieux-La Prairie, neuf sites archéologiques (BiFi-5, BiFi-6, BiFi-11 à 14, BiFi-16, BiFi-31, BiFi-38 et BiFi-41) ont livré des artefacts diagnostiques précisément de cette période.

Les populations du Sylvicole moyen tardif (1500 ans à 1000 ans AA) vont connaître des changements importants qui vont se poursuivre jusqu'au Sylvicole supérieur (1000 ans à 400 ans AA). Elles se sédentarisent très graduellement et introduisent progressivement la culture du maïs et d'autres plantes domestiquées dans leurs pratiques alimentaires tout en continuant de croître démographiquement, ce qui les amène à réduire leurs déplacements et à se rassembler sur des campements de plus en plus grands et occupés pendant de plus longues périodes de temps, autant de traits qui permettent d'y voir les ancêtres des Iroquoiens du Saint-Laurent (Chapdelaine 1993, Clermont 1989 et 1996, Clermont et Chapdelaine 1980, Clermont et Cossette 1991, Cossette 1995 et 1996, Gates St-Pierre 2003, 2006, 2010a, 2010b et 2012 et Gates St-Pierre et Chapdelaine 2012 et 2013). En périphérie de l'aire d'étude se trouve le site BjFi-7, situé sur l'île Grosbois du parc des îles de Boucherville, qui pourrait représenter l'un de ces sites de rassemblement si l'on en juge par la grande quantité d'artefacts du Sylvicole moyen tardif qui y a été découverte (Arkéos 2002a, Joyal 1997, 1999 et 2000 et Joyal et Archéobec 1996). Au sud de l'aire d'étude se trouvent les sites BiFi-11, BiFi-12, BiFi-15, BiFi-16, BiFi-22, BiFi-23 et BiFi-31, tous présentant des traces d'occupation ou de réoccupation datant du Sylvicole moyen tardif.

Le Sylvicole supérieur, qui sera bientôt marqué par ce changement définitif, débute vers l'an 1000 de notre ère dans la grande région de Montréal. On reconnaît alors l'ensemble culturel iroquoien dont les différents groupes se rassemblent en villages de plus en plus gros et éventuellement palissadés. Au moment de l'incursion de Jacques Cartier dans le fleuve en 1535, les Iroquoiens du Saint-Laurent occupent la vallée de l'estuaire jusqu'au lac Ontario. La région à l'étude est alors exploitée par une population essentiellement sédentaire et horticole. En périphérie ainsi que dans l'aire d'étude, des composantes associées à cette période culturelle ont été trouvées, entre autres à l'île des Sœurs (BiFj-1 et BiFj-49), sur le site Logan (BiFj-25), à la place Royale (BjFj-3 et BjFj-47) et la place Jacques-Cartier (BjFj-44 et BjFj-55), au site LeMoynes-LeBer (BjFj-49), à la chapelle Notre-Dame-de-Bon-Secours (BjFj-96), la chandellerie Mailloux (BjFj-75), la foire aux fourrures (BjFj-143) et la Maison-des-Marins (BjFj-163), sur deux sites à l'île Sainte-Hélène (BjFj-108 et BjFj-109) ainsi que sur les sites BiFi-7, BiFi-11 à 13, BiFi-16, BiFi-22, BiFi-23, BiFi-31, BiFi-32, BiFi-38 et BiFi-39 de

La Prairie. Ce survol ne peut être complet sans la mention de l'important site Dawson (BjFj-1). Il s'agit d'un village iroquoien de la toute fin du Sylvicole supérieur situé devant le campus de l'Université McGill, qui a livré une importante collection de vestiges variés : foyers, sépultures, tessons de poterie, outils en pierre et en os, etc. (Arkéos 2008, Clermont 1990b, Dawson 1860 et 1861, McCaffrey et Jamieson 1992, Pendergast et Trigger 1972 et Trigger 1967). Vers la fin du XVI^e siècle, les Iroquoiens du Saint-Laurent abandonnent 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.

3.4 Études de potentiel archéologique et interventions antérieures

3.4.1 Études de potentiel archéologique

Quelques études de potentiel archéologique recoupent l'aire d'étude. Le quartier Griffintown a fait l'objet d'une étude de potentiel archéologique par Ethnoscop en 2007. Il en va de même pour le projet du réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre les rues Saint-Jacques et Brennan (SACL 2007). Plus au sud, des études ont été réalisées concernant les ressources archéologiques du canal de Lachine (Archemi 1995 et Desjardins et Pothier 1989). Les anciens ateliers ferroviaires à Pointe-Saint-Charles ont également fait l'objet d'une étude similaire (SACL 2009). La rive-sud a été couverte par des études associées à une version antérieure du projet de transport collectif (Tecsult 2003) et au tracé du nouveau pont sur le Saint-Laurent (Arkéos 2013). Parmi les autres études pertinentes figurent celles de Saint-Lambert et Saint-Hubert (Ethnoscop 1996) et celle du projet d'élargissement du boulevard Matte (Archéotec 1998), ainsi que la première pour le REM (Ethnoscop 2016a).

3.4.2 Interventions archéologiques

Par le passé, quelques artefacts préhistoriques ont été découverts dans Griffintown. Ainsi furent trouvés une hache polie à la grange des Pauvres (Ethnoscop 2000 : 21 et SACL 2007 : 41), des os blanchis sur le site BiFj-67 (SACL 2007 : 34), un éclat de calcédoine au moulin des sulpiciens situé au nord du Petit séminaire (Ethnoscop 2008) et un éclat lithique sur la rue Peel (Arkéos 2002b).

Concernant l'île des Sœurs et Brossard, un certain nombre d'interventions archéologiques sont survenues à proximité de l'aire d'étude, principalement des inventaires. Les plus récentes se sont déroulées en 2014 dans l'emprise du nouveau pont sur le Saint-Laurent (Ethnoscop 2014a et 2015). Immédiatement au nord-est de l'autoroute 30, soit dans l'emprise des boulevards Chevrier, Lapinière, Lepage et Leduc et dans une bretelle d'accès à l'autoroute 10, des inventaires ont été réalisés il y a plus de dix ans (Archéotec 2000, 2003 et 2004). Dans le tracé du prolongement de l'autoroute 30 au sud-ouest de l'autoroute 15, un inventaire a été effectué il y a une vingtaine d'années par Arkéos (1994a). À l'exception de cet inventaire qui a mené à la création du site

BiFi-9 (site agricole Brosseau), aucun site archéologique n'a été délimité à la suite de ces interventions. Le site Brosseau a fait l'objet d'une fouille archéologique subséquente à l'inventaire par Arkéos (1994b). Le site se situe sur le tracé de l'autoroute 30, à environ 1 km au sud-ouest de l'échangeur des autoroutes 30 et 15. Le site préhistorique le plus près de l'aire d'étude se trouve à Saint-Lambert, à un peu moins de 2 km au nord. Il s'agit du site BiFi-2, lequel a livré trois objets lithiques découverts en surface (Gaumond 1966). À 5 km vers le sud, en bordure de la rivière Saint-Jacques à La Prairie, le site du ruisseau Saint-Claude (BiFi-10) est attribué à une occupation préhistorique et à un établissement euro-qubécois du XVIII^e siècle (Arkéos 1994b).

3.5 Potentiel archéologique préhistorique et stratégie d'inventaire

Malgré la densité du développement urbain de la majeure partie de l'aire d'étude, il subsiste un potentiel archéologique préhistorique indéniable qui mérite des efforts de recherche. Comme ce potentiel archéologique n'est pas distribué également dans l'aire d'étude, les efforts à mettre en place pour le vérifier varieront selon les différents secteurs qui ont été définis dans l'analyse du cadre naturel ancien.

3.5.1 Griffintown et Technoparc Montréal

Parce qu'il a peu été excavé par le passé et étant donné la juxtaposition à la rivière Saint-Martin, le stationnement du poste de police pourrait receler des sols anciens présentant les traces d'une occupation préhistorique. La proximité d'un talweg, où coule un cours d'eau, augmente la probabilité de trouver la preuve d'une occupation humaine ancienne, d'autant plus si ce cours d'eau est une voie d'accès et d'appropriation du territoire. De manière plus générale, les informations glanées sur les photographies aériennes de 1930 et de 1947 démontrent, d'une part, que l'espace de Griffintown est déjà densément occupé et, d'autre part, qu'il est bien difficile d'y cibler quelques flexures dans le relief : le paysage paraît très plat. Dans une étude de potentiel archéologique pour le projet de SLR passant par l'estacade du pont Champlain, Arkéos a établi une seule grande zone à potentiel archéologique préhistorique pour les secteurs de Montréal, soit à partir de la gare Bonaventure jusqu'au Technoparc ou près de l'extrémité sud de la rue des Irlandais (Tecsult 2003 : 2). Toutefois, l'étude mentionne que cette zone (P1 sur notre plan 9 et le tableau 2) doit avoir subi d'importantes transformations qui ont certainement perturbé les sols d'origine.

Un potentiel archéologique préhistorique a également été défini à l'emplacement des ateliers ferroviaires et de la cour de triage de Pointe-Saint-Charles (site BiFj-101). L'étude de SACL de 2009 mentionne qu'en fonction de sa position géographique stratégique, laquelle est, à l'origine, relativement près de la berge sur une pointe en aval des derniers rapides du Saint-Laurent, l'espace étudié est particulièrement propice à l'établissement humain au cours de la préhistoire. Même si les sols naturels ont pu être remaniés par l'exploitation agricole des terres aux XVII^e et XVIII^e siècles, le remblai ayant été mis en place à l'ère industrielle pourrait avoir scellé et préservé les traces archéologiques de l'occupation préhistorique. Ainsi, la zone P2 s'étend dans la partie nord-est de cet espace bordant anciennement la rive du fleuve.

Pour ce qui est du segment longeant la rue Marc-Cantin, il correspond à un espace qui a été gagné sur le fleuve dans les années 1960 par l'apport d'une large bande de remblai. Il ne comporte ainsi aucun potentiel archéologique.

Aucun inventaire n'est recommandé spécifiquement pour les ressources archéologiques préhistoriques de la zone P1. Jusqu'à maintenant dans Griffintown, les découvertes préhistoriques effectuées au cours des nombreuses interventions archéologiques se limitent à quelques éclats épars. Même si cet espace possède un potentiel archéologique préhistorique, il est impossible de circonscrire de manière précise un secteur prometteur. En ce sens, il importera, lors de l'inventaire dans les zones à potentiel archéologique historique, de porter une attention particulière aux sols naturels en place en vue d'identifier des traces pouvant témoigner de l'occupation préhistorique. Il en va également ainsi pour la zone P2, où le potentiel archéologique préhistorique apparaît disparate et où les sols ont été remaniés.

Tableau 2 : Zones à potentiel archéologique préhistorique

N° de ZONE	LOCALISATION SOMMAIRE	REPÈRE HYDROGRAPHIQUE	ALTITUDE	GÉOMORPHOLOGIE	REMARQUES
P1	Griffintown et bassins Peel	Petite rivière Saint-Pierre	14-15 m	Ensemble de basses terrasses en bordure de la Petite rivière Saint-Pierre ainsi que deux interfluves. À l'origine, la zone est marécageuse et relativement mal drainée. Le relief est ondulé et de grande amplitude.	Les sommet des interfluves sont probablement les endroits les plus accueillants et sont témoins des premiers établissements euro-canadiens. Quelques rares endroits n'ont probablement jamais été bâtis.
P2	Technoparc Montréal	Fleuve Saint-Laurent	13,50-15 m	Basse terrasse fluviale comprise dans le site BiFj-101, rive gauche. Surface sub-horizontale ascendante vers la berge. Cette berge d'origine se trouvait à moins de 200 m de tout point de la zone à potentiel archéologique.	La zone a subi un nombre important de perturbations par les activités ferroviaires du Grand Tronc.
P3	En partie nord-est de l'île-des-Sœurs	Fleuve Saint-Laurent	17 m	Basse terrasse fluviale comprise dans les sites BiFj-1 et BiFj-49, rive gauche. Un lent glacis, lequel est encore observable de nos jours, est présent à l'ouest de la zone à potentiel archéologique.	Un remblai borde la zone à l'est et masque l'emplacement de la berge d'origine. Le site a fait l'objet de plusieurs interventions archéologiques, dont une fouille intégrale en 2014.
P4	Brossard, rive du fleuve	Fleuve Saint-Laurent et ruisseau sans nom	14-18 m	Basse terrasse fluviale étroite, rive droite. À l'est de la route 132, la zone présente une surface horizontale alors qu'à l'ouest, une pente généralement descendante vers le fleuve est présente. Dans son extrémité est, la zone comprend également les replats aux abords d'un petit ruisseau sans nom.	La rive d'origine a été ennoyée lors de la construction de la voie maritime. La zone est présentement soumise à des perturbations majeures.
P5	Brossard, quadrant sud de l'intersection des autoroutes 10 et 30	Ruisseau des Prairies	18-20 m	Basses terrasses en association avec le ruisseau des Prairies, rives gauche et droite. Espace horizontal. Tracé du ruisseau probablement redressé dans ce secteur.	Champs cultivés ou en friche

3.5.2 Île des Sœurs

Dans son étude de 2003 réalisée pour le compte de Tecsalt, Arkéos mentionne que le principal potentiel archéologique préhistorique de l'île des Sœurs se trouve sur les sites BiFj-1 et BiFj-49. Dans cette même étude, l'étendue de ces sites correspond essentiellement à la deuxième zone à potentiel archéologique préhistorique alors définie (Tecsult 2003 :55). Trois sondages réalisés en 1995 à l'ouest de l'aire de fouille du site BiFj-1 (donc au centre de l'île) n'ont pas livré de données permettant la création d'un nouveau site archéologique ou l'extension des sites existants (Ethnoscop 1997 : 73). Tout récemment, Ethnoscop a réalisé une fouille intégrale de l'intérieur de l'enceinte de la ferme du site LeBer (Ethnoscop 2015). Comme les ressources archéologiques ont été prélevées en prévision de la construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent, le potentiel archéologique lié au site BiFj-1 est désormais faible, voire nul. De plus, Arkéos (2013 : 57) précise qu'au centre de l'île et en partie ouest, aucun potentiel archéologique préhistorique n'est présent en raison des perturbations occasionnées par l'aménagement des voies d'accès à l'autoroute.

Puisque les parties ouest et centrale de l'île auraient été très fortement perturbées par des aménagements routiers récents et que la fouille intégrale du site BiFj-1 a été réalisée, il ne subsisterait guère de potentiel archéologique préhistorique sur l'île des Sœurs. Tout de même, une zone à potentiel archéologique préhistorique (P3) demeure, en débordant de part et d'autre de l'aire d'étude. Cependant, le REM devant circuler sur l'infrastructure du nouveau pont, sa construction n'aura pas de conséquences sur les ressources archéologiques de l'île. Donc, pour l'île des Sœurs, aucun inventaire n'est requis dans l'aire d'étude, déjà fouillée. Par contre, un inventaire serait requis dans la zone P3 si les travaux devaient déborder de l'aire d'étude.

3.5.3 Brossard

À Brossard, l'aire d'étude ne croise pas de secteurs particulièrement prometteurs, de formations géomorphologiques ou géologiques se démarquant, ni même de cours d'eau bien importants, à l'exception qu'elle est riveraine au fleuve à l'ouest. Des études antérieures ont établi un potentiel archéologique préhistorique à une bande variant de 100 m à 500 m de profondeur le long du fleuve (Arkéos 2013 : 59, Ethnoscop 1996 et Tecsalt 2003), une assertion toujours valable, que la présente étude porte à 1 km de profondeur afin de couvrir les berges du ruisseau sans nom qui traverse obliquement l'aire d'étude.

En 2014, l'emprise du nouveau pont sur le Saint-Laurent a fait l'objet d'un inventaire systématique sur une longueur d'environ 1 km d'est en ouest à partir de la rive du fleuve et sur une largeur de près de 100 m. Cet inventaire faisait suite à l'étude de potentiel archéologique d'Arkéos (2013) associée au nouveau pont.

Vers l'est, l'emplacement prévu pour la station Panama a été fortement remanié par l'urbanisation et la construction des différentes routes. La partie nord de ce secteur pourrait avoir

été traversée anciennement par le même ruisseau sans nom qui est croisé à l'ouest, à l'extrémité du nouveau pont. Il est fort probable qu'aucun sol naturel ne subsiste à cet endroit.

À proximité du boulevard Chevrier, l'aire d'étude pourrait comprendre des sols n'ayant pas été très perturbés par la construction de l'autoroute et du chemin de fer. Cependant, à part l'horizontalité du terrain, aucun avantage associé au schème d'occupation préhistorique ne peut être identifié à cet endroit. Tout au plus, des sols labourés contenant des artefacts préhistoriques pourraient y être présents.

Encore plus à l'est, l'aire d'étude croise le ruisseau Daigneault, dont le cours apparaît trop rectiligne pour être naturel. Cet endroit pourrait receler un potentiel archéologique préhistorique, mais il est probable que les aménagements routiers et commerciaux réalisés à proximité l'aient oblitéré. Qui plus est, Archéotec (2000 et 2004) a réalisé des inventaires de part et d'autre de l'autoroute 10, couvrant ainsi l'aire d'étude à cet endroit. Aucune zone à potentiel archéologique préhistorique n'y a donc été établie.

Le quadrant sud-est de l'aire d'étude est formé par l'intersection des autoroutes 10 et 30, intersection qui devrait voir la construction de la station terminale comprenant un terminus, un stationnement incitatif de 3000 places et un atelier-dépôt. L'extrémité est de cet emplacement est traversé par le ruisseau des Prairies, qui présente un tracé sans doute quelque peu aménagé. Ce cours d'eau se jette dans la rivière Saint-Jacques au sud, laquelle rejoint le fleuve un peu au nord de La Prairie, où une forte concentration de sites archéologiques est connue. C'est surtout en raison de la présence de ce ruisseau qu'un potentiel archéologique préhistorique est reconnu à cet emplacement (zone P5).

L'aire d'étude se termine à proximité d'un petit ruisseau tributaire de la rivière L'Acadie. Autant en aval qu'en amont, quelques sites sont connus le long de cette rivière. Toutefois, la largeur de l'aire d'étude se limite ici à l'autoroute 10, proscrivant toute probabilité d'y mettre au jour des sols naturels.

Près du fleuve, même si la zone P4 y a été définie, un inventaire n'a pas besoin d'être reconduit au nord de l'autoroute 10 actuelle, en raison de celui déjà réalisé en 2014. Également, au sud de l'autoroute 10, la réalisation d'un inventaire par sondages aurait pu être recommandée en raison de la présence des labours fortement susceptibles de contenir les traces d'une occupation préhistorique, mais la construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent semble avoir occasionné d'énormes perturbations à cet endroit, rendant futile un tel inventaire. Il est jugé que l'aménagement de la station Panama et de l'échangeur de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau ne nécessite aucune intervention archéologique. Par contre, il est proposé que la zone P5 fasse l'objet d'un inventaire systématique par sondages manuels.

4.0 Période historique

4.1 Cadre historique

4.1.1 Centre-ville de Montréal

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'aire d'étude se trouve au sein d'un espace constitué de deux entités séparées par la Petite rivière Saint-Pierre. L'une est désignée le fief Nazareth et l'autre, le faubourg des Récollets (SACL 2007 : 16). Le fief Nazareth s'étend à l'est de la Petite rivière Saint-Pierre, entre les rues actuelles des Sœurs-Grises et Guy. En 1654, Maisonneuve concède le fief et ses bâtiments à Jeanne-Mance et à l'Hôtel-Dieu pour le bénéfice des pauvres. La maison de ferme du fief se voit d'ailleurs attribuer le nom de grange des Pauvres. Jusqu'au XIX^e siècle, la vocation du secteur demeure essentiellement agricole et la grange des Pauvres, l'unique ensemble de bâtiments du domaine (figure 2¹).

Quant au faubourg des Récollets, son nom provient des franciscains, autrefois connus sous le nom de récollets, qui figurent parmi les premiers missionnaires à s'établir au Canada (SACL 2007 : 16). Plus ancien faubourg de Montréal, il recouvre l'espace au sud des murs de fortification de la ville (donc au sud de la rue McGill), entre la Petite rivière Saint-Pierre et la rivière Saint-Martin (sous l'actuelle rue Saint-Antoine). À la fin du XVII^e siècle, les sulpiciens, alors seigneurs de l'île de Montréal, aménagent un canal dans le but d'alimenter leur moulin à farine. Dès le XVIII^e siècle, des bâtiments entourés de vergers et de potagers apparaissent (figure 3). Au siècle suivant, après la démolition des fortifications, le développement du faubourg s'accroît avec la prolongation vers le sud des rues Saint-Joseph (renommée Notre-Dame), Saint-Paul (aujourd'hui Saint-Maurice) et du Canal (l'actuelle rue Saint-Paul).

À partir de 1792, les sœurs de l'Hôtel-Dieu louent leurs terres et leurs bâtiments à Thomas McCord, marchand originaire d'Irlande. Ce dernier poursuit la vocation agricole du domaine. Il loue à son tour une part du fief à Donald Sutherland et à Robert Griffin. En 1801, il fait faillite et retourne en Irlande régler des affaires. Pendant son absence, le procureur de McCord cède le bail à l'épouse de Robert Griffin, Mary, qui obtient l'autorisation des religieuses de l'Hôtel-Dieu de concéder des parcelles du fief. La ferme de l'Hôtel-Dieu cède graduellement la place au quartier Griffintown.

¹ Les figures 2 à 9 ont été introduites dans la section 3.2.1.

De retour à Montréal en 1814, McCord reprend en main le fief. À cette époque, Griffintown demeure toujours dépourvu de cadre bâti (figures 4 et 5). Cependant, dès les années 1820, le quartier subit un développement urbain soutenu avec le début du creusage du canal de Lachine (figure 6). Cet immense chantier nécessite la participation de centaines d'ouvriers et certains d'entre eux choisissent de s'établir à proximité, dans Griffintown. En 1824, Thomas McCord meurt et c'est son fils, John Samuel, qui continue le lotissement du fief. L'ouverture du canal de Lachine en 1825, en entraînant l'implantation d'industries et l'établissement de main d'œuvre, contribue grandement au développement de Griffintown.

Si Griffintown est une appellation reconnue, sur le plan administratif ce secteur fait partie du quartier Sainte-Anne, qui englobe les rues à l'est de la rue Notre-Dame et au sud de l'ancienne ville fortifiée. Une bonne partie de l'ancien faubourg des Récollets fait donc également partie du quartier Sainte-Anne. À l'ouest de la rue Notre-Dame, se trouve le quartier Saint-Antoine qui inclut le reste de l'ancien faubourg ainsi que les secteurs situés dans la partie sud-ouest de ce qui correspond alors aux limites officielles de la ville. Les parties du quartier Saint-Antoine situées vers le mont Royal vont voir l'installation de riches marchands d'origine britannique et de la moyenne bourgeoisie (Benoit et Gratton 1992 : 64 et Linteau 1992 : 78). Toutefois, en bordure des rues Saint-Antoine et Saint-Jacques se trouve également une population beaucoup plus modeste. Ce secteur constitue en fait un prolongement du quartier Sainte-Anne (Benoit et Gratton 1992 : 66), qui comme on l'a vu englobe l'ancien faubourg des Récollets et Griffintown. À partir de cette période, Griffintown et la partie est du quartier Saint-Antoine deviennent des secteurs où cohabitent des maisons d'ouvriers, des usines et des entrepôts. De 1843 à 1848, le canal de Lachine est élargi, créant encore plus de travail et générant un accroissement de la population, majoritairement composée d'ouvriers issus de l'immigration irlandaise (figure 7).

Au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, le secteur est à l'apogée de son développement tant industriel que démographique, dû à un second élargissement du canal de Lachine, ainsi qu'à l'essor du réseau ferroviaire (SACL 2007 : 20). Le tissu urbain se diversifie et se complexifie : des fonderies, des ateliers d'usinage, des fabriques de meubles et de chaussures ainsi que des industries alimentaires côtoient des bâtiments commerciaux et résidentiels (figures 8 et 9).

Au tournant du XX^e siècle, la fonction résidentielle de Griffintown décline au profit de l'essor industriel favorisé par la construction de l'approche du pont Wellington et l'aménagement des voies surélevées du Canadien National, dont les travaux requièrent la démolition de bâtiments en plus d'entraîner une concentration des activités industrielles à l'ouest de la voie ferrée (SACL 2007 : 21). C'est à cette époque que l'axe de la rue Wellington est modifié entre le canal de Lachine et la rue de Nazareth, empruntant maintenant l'axe de la rue Smith (figure 11). De 1965 à 1967, la construction de l'autoroute Bonaventure précipite l'affaiblissement d'une part importante du quartier; la démolition des bâtiments dans l'emprise des travaux provoque un exode des manufactures et l'apparition de terrains vacants, de vastes stationnements et d'immeubles désaffectés.

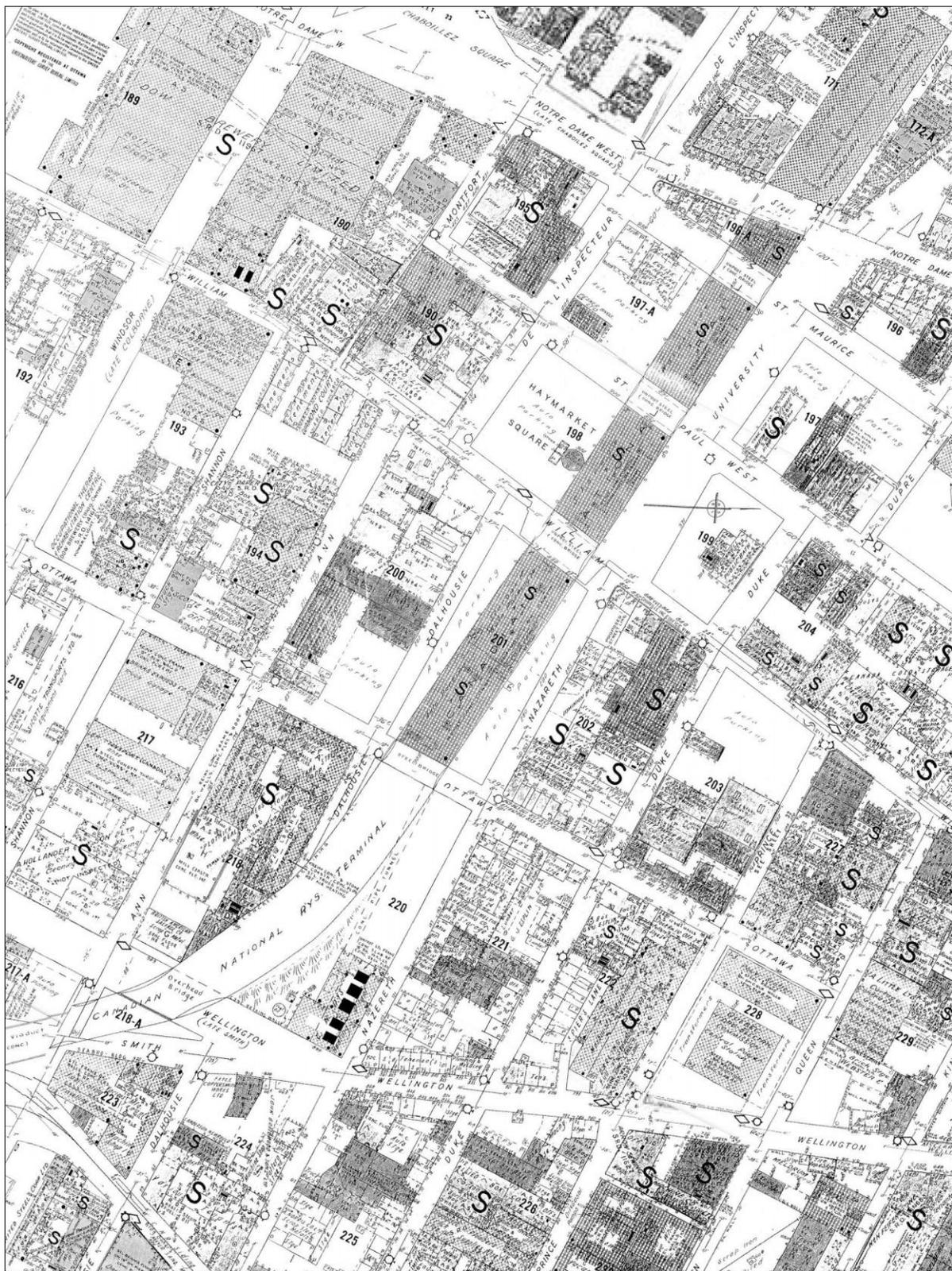


Figure 11 Underwriters' Survey Bureau, « Insurance plan of City of Montreal », 1964 (BanQ G/1144/M65G475/U5/v. 1 1964)

4.1.2 Canal de Lachine

Dès les premières années d'existence de Montréal, on cherche un moyen de contourner les rapides de Lachine, qui forment une barrière naturelle pour les navires remontant le fleuve Saint-Laurent. À la toute fin du XVII^e siècle et de nouveau dans les années 1730 sous la gouverne de l'ingénieur Chaussegros de Léry, les sulpiciens entament un projet de creusement d'un canal qui relierait la pointe à Callières au lac Saint-Louis, travaux qui ne seront toutefois jamais complétés. Il faudra attendre le début du XIX^e siècle pour que le projet se réalise, à l'initiative d'un comité de gestion formé de marchands influents de Montréal (Desjardins 2006 : 63-69).

La construction s'étale de 1821 à 1825. À ce moment, le canal fait 14 km de longueur sur 6 m de largeur et 1,50 m de profondeur, reliant le port de Montréal au lac Saint-Louis. Ce canal suit sensiblement le tracé proposé par Chaussegros de Léry une centaine d'années plus tôt. Un premier agrandissement du canal est entrepris de 1843 à 1845, alors que sa largeur est portée à 14 m et sa profondeur, à 2,80 m. Cinq nouvelles écluses vont remplacer les sept initialement mises en place. Finalement, une seconde phase de travaux visant à augmenter le gabarit du canal et des écluses a lieu de 1873 à 1883 (Ethnoscop 2013b : 73).

Ces phases de travaux d'agrandissement du canal vont de pair avec l'accroissement du volume de transport fluvial, un plus grand nombre de navires avec un gabarit sans cesse croissant. Des industries vont s'implanter sur ses bords, plus particulièrement le long des écluses, pouvant ainsi bénéficier d'une source d'énergie hydraulique et d'une alimentation continue en eau.

La première enclave industrielle qui mettra à profit cette énergie est localisée le long de la rue Mill et de la berge sud du canal. À partir de 1856, tous les lots hydrauliques adjacents au bassin n° 2 sont loués à douze entreprises. Ces entreprises représentent l'industrie du transport maritime et de la construction navale, l'industrie alimentaire dont celle de la farine en particulier, puis l'industrie de transformation du fer. La berge nord du canal dans ce secteur est transformée par le creusement de deux bassins durant cette période. Ils sont bordés de quais planchés et entourés de hangars où l'on entreposait la farine. L'immense entrepôt de la Montreal Warehousing est construit en 1855 à la limite ouest de ces bassins. Deux entrepôts bordent la levée centrale, tandis que trois autres apparaissent vers 1861 plus à l'est. Deux de ces entrepôts longent le mur de revêtement nord du bassin n° 2 du canal.

4.1.3 Entre les ponts Victoria et Champlain

L'espace situé entre les ponts Victoria et Champlain a été gagné sur le fleuve depuis les années 1880. Au début de la colonisation de Montréal, les terres de la pointe Saint-Charles avaient été concédées à divers particuliers et institutions. Assez rapidement, des transactions immobilières vont concentrer ce secteur aux mains d'institutions, soit la Congrégation de Notre-Dame, l'Hôtel-Dieu de Montréal, l'Hôpital général et le Séminaire de Saint-Sulpice. Dans les

années 1850, la Compagnie du Grand Tronc acquiert de grands terrains à la pointe Saint-Charles afin d’y aménager son terminal d’entretien et éventuellement le pont Victoria (SACL 2009 : 22-24). Dans les années 1880, afin d’enrayer les problèmes d’inondation récurrents, une digue (levée Saint-Gabriel) est construite. Un premier ouvrage temporaire de remblai est d’abord construit par la Ville de Montréal en janvier 1886, mais l’inondation est si exceptionnelle cette année-là, que la digue est rompue. La conception d’une digue permanente est alors confiée à la Compagnie de Levée et de Chemin de fer Saint-Gabriel, qui transfère par la suite, en 1891, sa charte à la Ville de Montréal (Ethnoscop 2004a : 11). L’atlas de Pinsoneault illustre cette levée (figure 12).

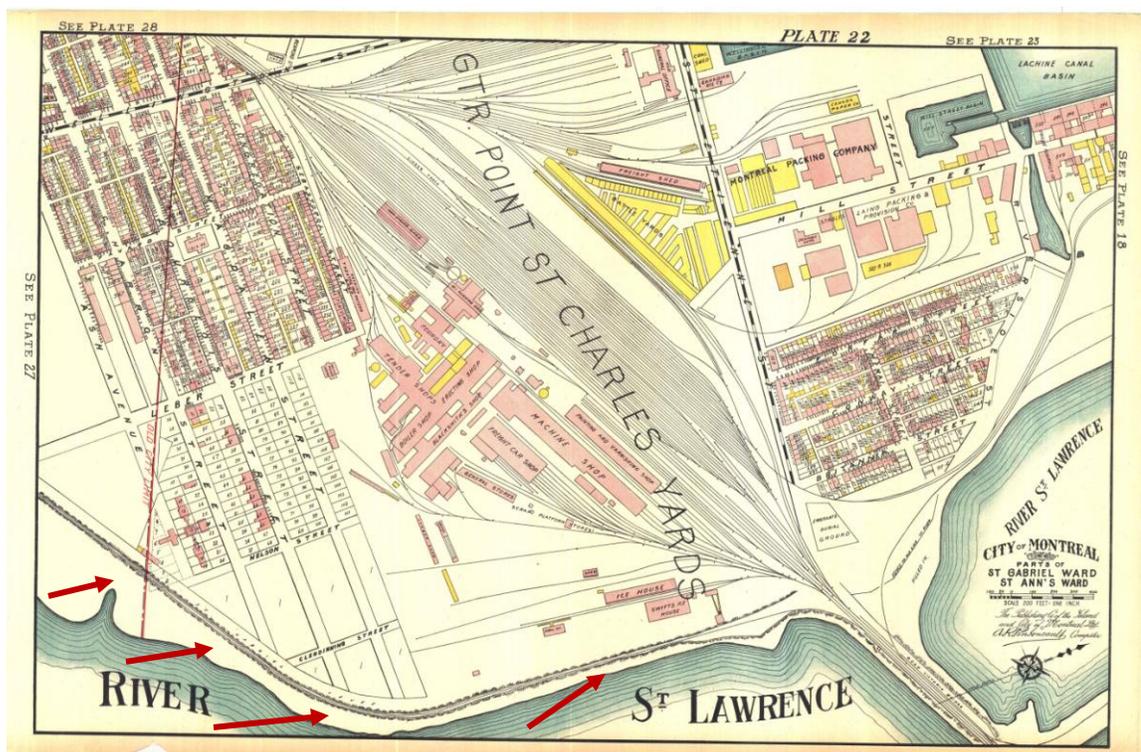


Figure 12 Adolphe Rodrigue Pinsoneault, « Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard », 1907 (BanQ G/1144/M65G475/P5/1907 CAR), montrant la levée Saint-Gabriel

Au début du XX^e siècle, la Ville prend une entente avec la Congrégation de Notre-Dame pour déposer gratuitement cendres et poussières de rue sur un terrain situé entre le mur d’endiguement, l’avenue Ash et la rue Le Ber. Ce dépotoir sera en activité jusqu’en 1937 (Service des infrastructures, du transport et de l’environnement 2004 : 10).

En 1919, le Canadien National (CN) est créé, intégrant progressivement plusieurs compagnies ferroviaires dont le Grand Tronc. En 1931, le CN procède à des échanges de terrain avec la Ville de Montréal et acquiert le dépotoir. Peu d’informations fiables sont disponibles pour la période de 1930 à 1950, mais c’est durant cet intervalle que débutent les empiètements sur le fleuve avec l’aménagement de l’imposante cour de triage qui longe la berge du Saint-Laurent. Puis durant la

décennie 1955-1965, « toute la zone située entre le pont Victoria et le pont Champlain est utilisée comme dépotoir », tant par la Ville de Montréal que par des entrepreneurs privés (Service des infrastructures, du transport et de l'environnement 2004).

Enfin, dans le cadre des aménagements réalisés pour l'Exposition universelle de Montréal de 1967, un immense stationnement est aménagé à même le lit du fleuve. Pour couronner le tout, l'autoroute Bonaventure est construite en bordure du stationnement, qui prend alors le nom d'Autoparc Victoria (Service des infrastructures, du transport et de l'environnement 2004 : 18). Les photographies aériennes d'époque sont éloquentes sur cet aménagement comprenant un mur de soutènement de 2,40 km de longueur (figures 13 et 14). Après l'exposition, les terrains du stationnement passent sous la juridiction du Conseil des ports nationaux. Il est alors décidé d'y aménager une piste d'aéroport, l'Adacport, qui ne sera en opération que de 1972 à 1974. En 1984, le gouvernement fédéral rend public une étude relative à ses propriétés ayant servi de site d'enfouissement, dont le site de l'Adacport, révélant sa forte contamination. Malgré les risques que comporte le site, la Ville de Montréal se porte acquéreur en 1989 des terrains de l'Autoparc Victoria afin d'y développer un parc industriel de haute technologie : le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles, auparavant le Technoparc Montréal métropolitain. Durant les travaux d'infrastructures, les problèmes de résurgences d'hydrocarbures sont constatés. Au cours des années qui suivent, des mesures de récupération sont prises, conjointement par le CN et la Ville de Montréal, puis des études sont produites pour la construction d'un système d'interception et de récupération d'hydrocarbures et des eaux souterraines (Service des infrastructures, du transport et de l'environnement 2004 : 21-28).



Figure 13 Vue aérienne des travaux de remplissage de l'Autoparc Victoria (Archives de Montréal, VM94-EX13-009_141)

C'est en partenariat avec les autres propriétaires actuels du site, soit le CN, la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques que d'autres études de faisabilité sont complétées en 2013. Le scénario retenu prévoit le confinement, le pompage et le traitement des hydrocarbures et de l'eau souterraine, de manière à arrêter la migration vers le fleuve. L'implantation de ces mesures est planifiée pour 2017-2018 (Ville de Montréal 2016).



Figure 14 Photographie aérienne, 1969 (Archives de Montréal, VM97-3_09_1969-023)

4.1.4 Île des Sœurs

Concédées à trois propriétaires d'abord, ce nombre est réduit à deux dès 1664, alors que Jacques LeBer achète le tiers de Jean de Lavigne. Les sœurs de la Congrégation de Notre-Dame achèteront la terre de la famille Robutel au début du XVIII^e siècle. Durant toute la première moitié du XVIII^e siècle, l'île appartient donc pour deux tiers (fief Saint-Paul) à la famille LeBer et pour l'autre tiers (fief La Noue) à la Congrégation de Notre-Dame. Les sœurs font exploiter leur terre à partir d'une ferme qu'elles possèdent tout juste en face sur l'île de Montréal, à la pointe Saint-Charles. Elles y auront donc d'abord surtout des bâtiments utilitaires. La famille LeBer fait construire, dans la partie nord-est de l'île, des bâtiments agro-domestiques dotés d'éléments défensifs. Ce complexe constitue le site archéologique de la ferme LeBer (BiFi-1), qui a fait l'objet de plusieurs recherches archéologiques dont une ultime en 2014, dans le cadre des travaux préalables à la construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent (Lacoursière 2005 et Ethnoscop 2015).

Le fief Saint-Paul change plusieurs fois de mains entre 1758 et 1769, mais éventuellement, la Congrégation de Notre-Dame s'en porte acquéreur et devient, à partir de 1769, l'unique propriétaire de l'île, devenant ainsi l'île des Sœurs. Bien que la Congrégation ait elle-même exploité la ferme LeBer pendant quelques années, elle va y développer un complexe fermier pour ses engagés, doté également d'une résidence pour les sœurs. Ce complexe, la ferme Saint-Paul, était situé du côté ouest de l'île, au sud du pont Champlain actuel. En septembre 1918, un terrible incendie ravagea presque l'entièreté de la ferme Saint-Paul; seule la grande maison des sœurs fut épargnée. Les sœurs décidèrent de reconstruire la ferme de l'autre côté de l'île, où les bâtiments seraient un plus protégés des inondations. Ce sera la ferme Sainte-Famille (Gauthier-Landreville 1970 : 221 et Ethnoscop 2015). Également située au sud du pont Champlain, il en existe une belle vue aérienne prise par le photographe Armour Landry en 1949 (figure 15).

C'est en 1953 que la Congrégation de Notre-Dame prit la décision de vendre l'île. Selon Gauthier-Landreville, son exploitation devenait de plus en plus difficile et même déficitaire, en partie parce qu'il était ardu de trouver de la main-d'œuvre « à cause de l'isolement, du coût de la vie, des voies de communications toujours difficiles et impraticables à l'époque des glaces (Gauthier-Landreville 1970 : 222-223). Avec l'urbanisation grandissante au XX^e siècle, la proximité de l'île des Sœurs avec Montréal attirait la convoitise de promoteurs qui y voyaient la possibilité d'y développer des quartiers résidentiels.

De 1876 à 1899, l'île des Sœurs était comprise dans la municipalité du village de Verdun. Argumentant qu'elles ne recevaient aucun service de la part de Verdun et pour s'exempter de payer des taxes, les sœurs ont obtenu en justice d'en être détachées (Lacoursière 2005 : 84-91). Avec les projets domiciliaires qui sont en préparation, Verdun s'active pour annexer de nouveau l'île des Sœurs. Un pont devenait de plus en plus nécessaire; la construction du pont Champlain viendra régler le problème d'accès à l'île. Le 26 janvier 1956, le contrat de vente est signé entre la Congrégation de Notre-Dame et la Quebec Home and Mortgage Corporation

(Lacoursière 2005 : 115). C'est au printemps 1957 que les sœurs achèveront leur déménagement (Gauthier-Landreville 1970 : 240). Certains bâtiments de la ferme seront utilisés par les administrateurs de Structures Métropolitaines du Canada, qui obtiendront un bail pour réaliser le développement de l'île (Lacoursière 2005 : 132-133). La grande maison fut victime d'un incendie en 1960. Ce n'est qu'en 1967 que débutèrent les premières constructions résidentielles.



Figure 15 Armour Landry, « Aerial view of the Sainte-Famille farm owned by the Congrégation de Notre-Dame, Nuns' Island, Montréal », 1949 (BAnQ P97,S1,D15762-15762)

4.1.5 Brossard

L'aire d'étude sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent faisait partie de la seigneurie de La Prairie-de-la-Magdeleine, une seigneurie immense qui englobe aujourd'hui le territoire de municipalités telles Saint-Lambert, Saint-Constant, Candiac, Brossard, Sainte-Catherine, Saint-Philippe, Saint-Jacques-le-Mineur et La Prairie. L'aire d'étude touche également à la seigneurie de Longueuil, puisque l'autoroute 10 suit l'ancienne limite entre les deux seigneuries à partir du boulevard Milan.

Seigneurie de La Prairie

Concédée aux jésuites en 1647, la seigneurie de La Prairie ne se peuple guère avant 1667, soit avant la paix avec les Iroquois. Il importe aussi de noter que la seigneurie accueillera, également à compter de 1667, une mission iroquoise qui déménagera dans la seigneurie du Sault-Saint-Louis, voisine à l'ouest, en 1676 – située alors à proximité du noyau historique de La Prairie, cette mission déménagera par la suite à trois reprises pour s'établir définitivement au site actuel de Kahnawake (Delâge 1991).

La seigneurie de La Prairie a été divisée en différentes « côtes », un terme utilisé au Régime français pour désigner des unités de peuplement et de voisinage. Selon l'historien Louis Lavallée, c'est évidemment le fleuve Saint-Laurent, puis les rivières Saint-Jacques et la Tortue, coulant au centre de la seigneurie qui conditionnent le peuplement, alors que les côtes s'organisent autour de ces axes. Ainsi, en descendant le fleuve depuis la rivière Saint-Jacques se trouve la « côte Saint-Lambert », dont la partie la plus éloignée qui joint la seigneurie de Longueuil prendra le nom de « Mouillepied », un endroit fortement affecté par les inondations printanières.

Les terres de la côte Saint-Lambert étaient perpendiculaires au fleuve, soit un axe plus ou moins est-ouest. Derrière la côte Saint-Lambert, se trouvait la côte de « La Prairie » dont les terres prenaient un axe plutôt nord-sud, avec leur front sur la rivière Saint-Jacques, voie de circulation initiale. Les côtes Saint-Lambert et La Prairie, avec les autres qui bordent les rivières Saint-Jacques et Tortue, font partie du noyau de concession initial qui est complété avant 1700. Dès les années 1690, les habitants des côtes La Prairie et Saint-Lambert reçoivent aussi des prolongations au bout de leur concession initiale (Lavallée 1993 : 62-73).

Quelques particularités doivent être signalées concernant la côte Saint-Lambert. Selon Lavallée, cette côte, bien que faisant partie de la seigneurie de La Prairie, est souvent distinguée dans les sources d'époque, qui « témoignent jusqu'en 1760 du sentiment tenace d'identité dont ses habitants étaient animés ». Ils auront leur propre commune, soit une bande de largeur variable, selon la configuration de la rive (Lavallée 1993 : 15). Puis, pendant un temps, les habitants de cette côte auront leur propre fort ainsi qu'une chapelle. En effet, dans les années 1680, les hostilités avec les Iroquois reprennent. Afin de protéger les habitants, le gouverneur de Montréal exige la construction de forts, ou réduits, dans chaque seigneurie (Pointe-à-Callière 2001 : 23). Peut-être à cause de la distance avec La Prairie ou Longueuil, un fort supplémentaire est construit

à Saint-Lambert. La chapelle y est déménagée en 1691. Cette séparation transparait également dans les territoires des paroisses, alors que le Mouillepied a été incorporé à la paroisse de Saint-Antoine-de-Padoue (Longueuil), plutôt qu'au territoire de la paroisse de La Nativité de la Sainte-Vierge de La Prairie.

Le fort et la chapelle auraient été érigés à l'angle des boulevards Rome et Marie-Victorin, donc au sud de l'aire d'étude, sur ce qui était alors la censive d'un nommé Pierre Roy. L'emplacement initial de la chapelle était situé sur une terre encore un peu plus au sud que l'emplacement du fort (terre de Pierre et Denise Perras). Des ruines en étaient encore visibles en 1850 et une croix de chemin en commémore l'emplacement (Guillet 2003 : 23-26 et Pratt 2009a : 11). Un plan de 1702 place plutôt le fort de Saint-Lambert à peu près à mi-chemin entre les îles des Sœurs et Sainte-Hélène, donc loin au nord de l'aire d'étude (figure 16). Bien que ce plan contienne beaucoup d'informations pertinentes, sa précision et sa conformité géographique doivent faire l'objet d'un regard critique. Si globalement le dessin constitue une bonne représentation des formes géographiques et des principaux éléments topographiques et que les proportions et distances semblent représentatives de la réalité, sa superposition à la trame actuelle montre bien les distorsions du plan, révélant que les localisations proposées pour divers éléments, dont les forts, sont approximatives. Au regard des données historiques, le fort érigé sur la terre de Pierre Roy se serait trouvé près du boulevard de Rome, donc hors de l'aire d'étude.



Figure 16 François Vachon de Belmont, « Description générale de l'Isle de Montreal divisée par costes », 1702 (BAnQ G/3452/M65/1702/B4 CAR) – la ligne rouge représente l'axe approximatif du pont Champlain.

Seigneurie de Longueuil

La seigneurie de Longueuil a été concédée à Charles Lemoyne en 1657. Elle fut ensuite agrandie en 1665, 1672, 1698 et 1710. La famille Lemoyne de Longueuil fit également l'acquisition de la seigneurie de Beloeil, qui fut elle-même agrandie. Les concessions, d'abord en bordure du fleuve, débutèrent vers 1675. Cent ans plus tard, la seigneurie de Longueuil comptait 124 maisons pour une population de 700 habitants (Jodoin et Vincent 1889). Tout comme la seigneurie de La Prairie, la seigneurie de Longueuil a été divisée en côtes. La côte de Lapinière est celle qui concerne l'aire d'étude, avec ses terres qui sont perpendiculaires à l'axe du chemin de Lapinière, où circulent aujourd'hui l'autoroute 10 et le boulevard Lapinière.

Histoire administrative

La paroisse de La Nativité de la Sainte-Vierge de La Prairie est érigée en 1692, tandis que l'érection de la paroisse de Saint-Antoine de Padoue de Longueuil date de 1724. On a signalé que le Mouilleped avait alors été annexé à la paroisse de Longueuil, tout en restant du domaine de la seigneurie de La Prairie. En 1722, une première reconnaissance civile fut faite par un arrêt du Conseil du roi créant 82 districts paroissiaux en Nouvelle-France, définissant un peu mieux les limites de chacun. La délimitation de Longueuil précède donc l'érection canonique de la paroisse. Soulignons qu'un curé résident est présent à Longueuil dès 1698. Ce n'est qu'au XIX^e siècle que les paroisses vont obtenir une existence juridique entérinée par l'administration anglaise (Courville 1988 : 3). C'est ainsi qu'en 1831, la paroisse de Saint-Antoine-de-Padoue est amputée de la côte Lapinière, par son annexion à la paroisse de La Prairie. À partir de 1831 donc, l'aire d'étude n'est plus liée, administrativement, à Longueuil. Les limites des paroisses serviront pour l'instauration des municipalités de paroisses en 1845. La municipalité de paroisse de La Prairie sera amputée de la municipalité de Village de La Prairie en 1846, puis abolie pour être rattachée à la municipalité de comté de La Prairie. La municipalité de paroisse de La Prairie est rétablie en 1855. Soulignons par ailleurs la création de la municipalité de paroisse de Saint-Lambert en 1857, un noyau de peuplement qu'il faut associer à la venue du chemin de fer et du pont Victoria (Courville 1988 : 195-200). Au XX^e siècle, la municipalité de paroisse de La Prairie sera progressivement démembrée pour la création de diverses municipalités telles Saint-Constant et Candiac. En ce qui concerne l'aire d'étude, en 1952 la corporation municipale de Notre-Dame est fondée, puis en 1958, ce qui reste de la municipalité de paroisse de La Prairie devient Brossard. En 1978, Notre-Dame sera fusionnée avec Brossard (Pratt 2009b : 41).

Influence du chemin de fer

Le premier chemin de fer du Canada est ouvert en 1836 entre La Prairie et Saint-Jean-sur-le-Richelieu par la Champlain and St. Lawrence. Il est suivi de la voie reliant Longueuil à Saint-Hyacinthe en 1848. La compagnie du Grand Tronc, incorporée en 1852, absorbe la Champlain and St. Lawrence et déplace le terminus de La Prairie à Longueuil. Avec la construction du pont

Victoria, ouvert en 1859, le terminus Longueuil est délaissé pour Saint-Lambert. Le développement des villages de Longueuil et de La Prairie sera dès lors considérablement ralenti, alors que celui de Saint-Lambert sera favorisé (Filion *et al.* 2001 : 203-205). Sur le territoire de la future ville de Brossard, la gare Brosseau, où se trouvait également un embranchement du chemin de fer, devient le lieu, pour les cultivateurs des environs, pour aller porter leurs récoltes (Pratt 2009 : 16).

Voies de circulations routières

En parallèle de l'occupation du territoire, un réseau de circulation terrestre se développe. Le chemin du Roy, longeant le fleuve entre Boucherville et La Prairie, est borné dès 1709 par le grand voyer. Afin de faciliter les communications avec la rivière Richelieu, un chemin a été aménagé dès 1739 par les autorités entre La Prairie et le fort Sainte-Thérèse, situé au haut des rapides du même nom sur la rivière Richelieu (Fortin 2003 : 30). Outre le chemin des Prairies, trois autres voies routières de pénétration sont aménagées au Régime français, soit le chemin de Chambly (tracé par le régiment Carignan-Salières dès 1665), le chemin de la côte Noire dans la seigneurie de Longueuil et le chemin de Lapinière qui marque la frontière entre les seigneuries de Longueuil et de La Prairie (Pratt 2001). La carte de Bouchette de 1815 illustre ces chemins principaux, souvent perpendiculaires au lotissement et près desquels se sont implantés les établissements agro-domestiques (figure 17). À cause de leur orientation qui diffère, les chemins des Prairies et de Lapinière se rencontrent un peu au sud-est de l'aire d'étude, formant un triangle. Le positionnement des terres perpendiculairement aux voies de circulation est bien représenté sur le plan cadastral du début du XX^e siècle, avant l'urbanisation de la rive sud (plan 10). La gare Brosseau se trouvait à l'intersection du chemin des Prairies et de la ligne de chemin de fer (étoile rouge sur le plan 10).

Autre élément remarquable, tel que souligné par Arkéos (2013 : 17), la route longeant le fleuve (chemin du Roi) est déplacée à l'est des habitations. Cette route Édouard VII, construite en 1913, sert aujourd'hui de voie de service longeant la route 132 (Bourdage *et al.* 1992 : 37-38). Sa construction n'a pas entraîné la démolition de bâtisses. La présence de bâtiments près de l'emprise lors de la construction du pont Champlain est bien démontrée par les photographies d'époque (figure 18).

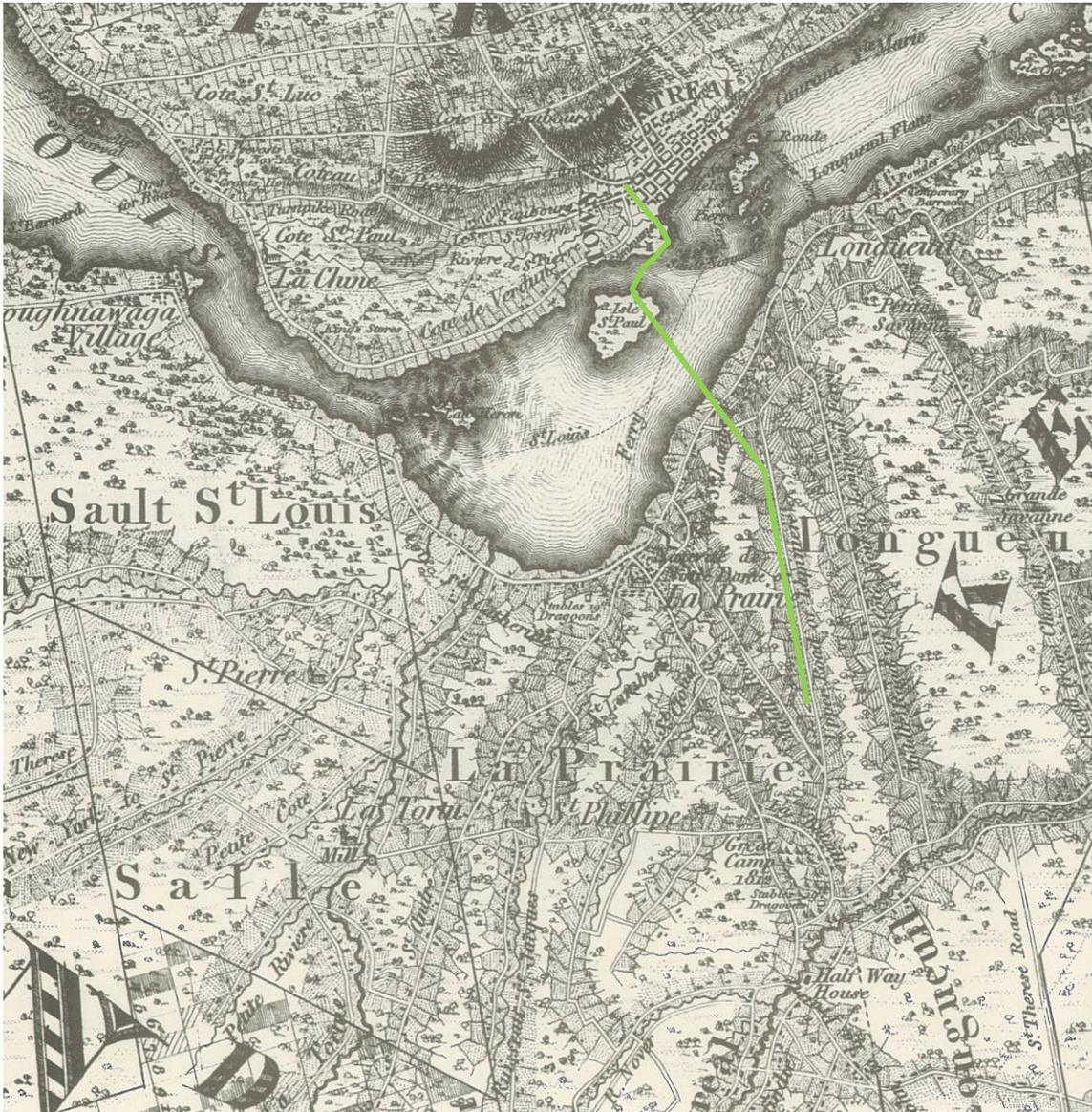


Figure 17 Joseph Bouchette, « Topographical map of the province of Lower Canada », 1815 (Éditions Élysée).

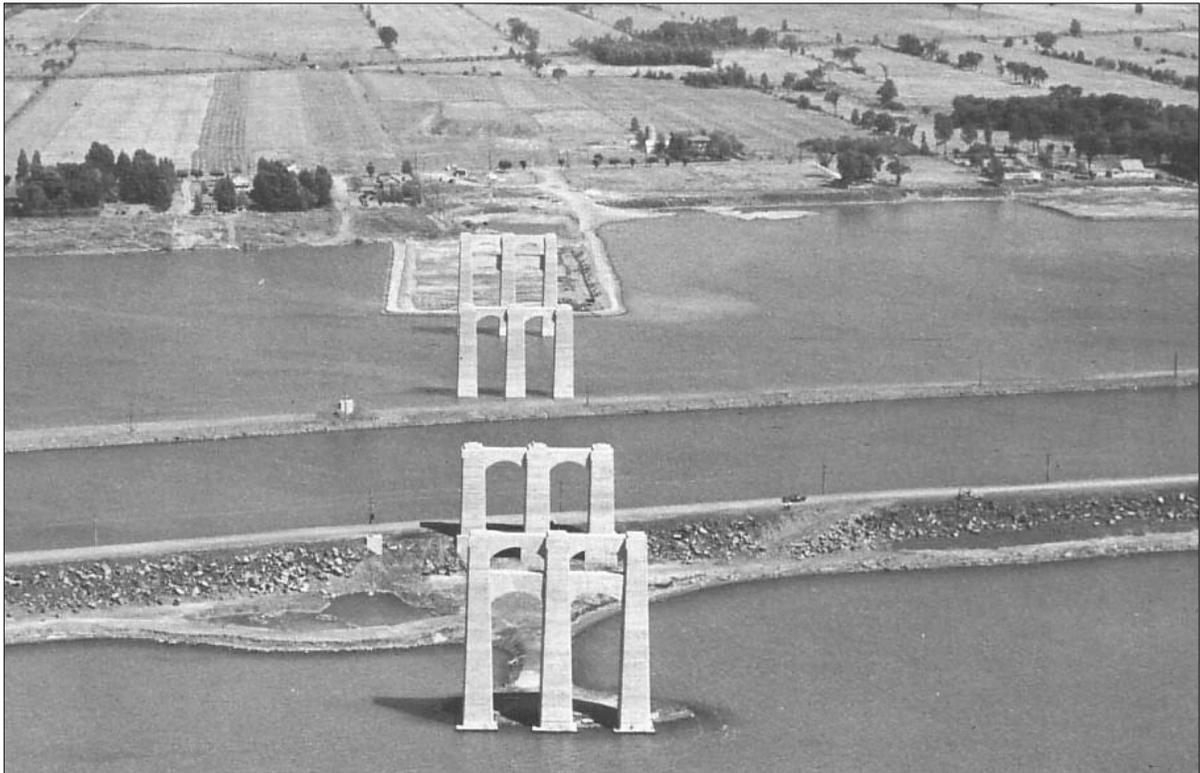


Figure 18 Construction du pont Champlain en 1958, vue vers l'est
(<https://www.flickr.com/photos/78219564@N06/8016742750/>)

Urbanisation tardive

L'aire d'étude demeure à vocation agricole jusqu'aux années 1960, étant située entre deux noyaux villageois, ceux de La Prairie (XVIII^e siècle) et de Saint-Lambert (deuxième moitié du XIX^e siècle). La concession des terres au Régime français suppose une implantation hâtive des censitaires. Ainsi, chacune des terres concédées a, après quelques années, sans doute vu l'installation de maisons et de dépendances. Ces établissements se sont modifiés avec le temps (remplacement ou déplacement du bâti initial, ajout de dépendances, subdivision ou regroupement de terres). Le développement du réseau viaire est également déterminant quant à l'implantation des établissements sur le territoire. Selon Filion *et al* (2001 : 295), la région Richelieu-Yamaska-Rive-Sud atteint son seuil de saturation foncière dès les années 1840.

Comme les chemins des Prairies et Lapinière qui se rencontrent, plus on se rapproche du point de jonction moins les terres sont longues, celles-ci touchant les deux routes à chaque extrémité. Les cartes anciennes indiquent que le chemin des Prairies a reçu plus souvent le front des terres, avec les établissements agro-domestiques, mais que les habitants du chemin de Lapinière, dont les terres dépendaient de la seigneurie de Longueuil, auraient favorisé ce chemin. Le plan de Sitwell de 1866 donne une bonne image de la succession des établissements agro-domestiques le long de

la rive et des autres voies de circulation (plan 99). Il faut néanmoins garder en tête qu'il s'agit d'un portrait tracé deux cents ans après les concessions initiales et que beaucoup de changements ont pu se produire durant l'intervalle. Il représente tout de même bien les modes d'implantation le long des voies de circulation, ainsi que certains établissements se trouvant à une certaine distance du chemin.

Au XX^e siècle, l'accroissement démographique, la démocratisation de l'automobile et son corollaire, le développement des infrastructures routières, permettent au phénomène des banlieues de se produire. Le pont Champlain, la route 132, l'autoroute 10, le boulevard Taschereau (son élargissement) sont en place au début des années 1960 et attirent des promoteurs immobiliers. La population passe ainsi de 2500 habitants en 1956, à 11 800 en 1966 et 37 600 en 1976, triplant ainsi à tous les 10 ans (Lacroix 1984). Elle est aujourd'hui de plus de 80 000 habitants. Les cartes topographiques (figure 10) montrent toutefois la persistance du milieu rural jusqu'aux années 1960. On remarque tout de même une intensification du bâti le long des voies de circulation qui longent la rive, les premières accessibles après la construction du pont Jacques-Cartier en 1934. La différence est notable entre 1963 et 1971, alors que des quartiers ont commencé à apparaître à Brossard (incorporée en 1958).

À la suite de la construction de la voie maritime (de 1954 à 1959), celle du pont Champlain, terminée en 1962, entraîne une poussée démographique importante pour la ville de Brossard, créée justement en prévision de ce changement (Lacroix et Séguin 1984 : 39). Les maisons et dépendances situées au nord du pont Champlain furent démolies pour la construction de bretelles d'accès entre la route 132, l'autoroute des Cantons-de-l'Est et le pont Champlain. Ces maisons dataient pour la plupart du XX^e siècle, mais d'autres étaient beaucoup plus anciennes. De la même manière, plusieurs anciens établissements agro-domestiques ont été démolis pour faire place aux quartiers résidentiels et commerciaux de Brossard. Notons d'ailleurs que, dans le secteur de l'échangeur de l'autoroute 10 et du boulevard Taschereau, se trouvait la maison patrimoniale Brossard (BiFi-8), laquelle a été incendiée volontairement en 1966 (Ethnoscop 2016a : 14) – ce site est aujourd'hui considéré comme détruit. On trouve aussi, à proximité de l'aire d'étude, les maisons Banlier et Sénécal, situées respectivement au 5505 et au 5425, chemin des Prairies, soit tout juste derrière le stationnement incitatif près du quartier Dix30. Construites en 1799 (maison Sénécal) et pendant la première moitié du XIX^e siècle (maison Banlier), ces bâtisses présentent un intérêt patrimonial pour leur valeur architecturale et historique. Représentatives des maisons rurales d'inspiration française, elles ont été classées en 1973 et 1975 et la maison Banlier bénéficie d'une aire de protection.

4.2 Interventions archéologiques antérieures

Les principales études de potentiel archéologique concernant l'aire d'étude (Archéotec 1998, Archemi 1995, Arkéos 2013, Desjardins et Pothier 1989, Ethnoscop 1996, 2007 et 2016a, SAACL 2009 et Tecscult 2003) ont été mentionnées dans la section 3.4.1. Les résultats des interventions archéologiques antérieures sont présentés essentiellement pour les sites archéologiques qui sont à ce jour répertoriés à l'intérieur de l'aire d'étude. Plusieurs sites archéologiques ont également été recensés à proximité, mais il n'en sera pas ici question, sauf pour le site BiFj-47 dont les limites restent à déterminer.

4.2.1 Centre-ville de Montréal et bassins Peel

MTL94-06-1 et MTL14-23-07, rue William

En 1994, sur la rue William, le code temporaire MTL94-06-1 a été utilisé pour l'enregistrement des données archéologiques recueillies dans le cadre du programme d'enfouissement des réseaux câblés de distribution de la Commission des services électriques de la Ville de Montréal (Ethnoscop 1995). Lors de ces travaux, les vestiges de l'église St. Mark, construite au cours des années 1870, ont été mis au jour près de l'intersection sud-est de la rue Dalhousie. Les segments dégagés sont ceux des murs est et ouest.

Vingt ans plus tard, l'excavation d'une tranchée d'inventaire dans le cadre de travaux de reconstruction d'un égout collecteur, d'une conduite d'eau principale et d'une conduite d'eau secondaire du côté sud de la rue William, immédiatement à l'est de l'intersection avec la rue Dalhousie (MTL14-23-07), a également permis la découverte de contextes archéologiques associés à la présence de l'église St. Mark (Ethnoscop 2016b). Une partie du mur de fondation nord de l'édifice a été mise au jour.

BiFj-47, rue Wellington

Le code Borden BiFj-47 a été attribué à l'emprise de la rue Wellington entre les rues Ann et Dalhousie, au cours d'un inventaire réalisé pendant les travaux de construction de nouvelles lignes de transport souterraines d'électricité par Hydro-Québec (Groupe de recherches en histoire du Québec 1997). Bien que ce segment de la rue Wellington soit adjacent à l'aire d'étude, le site BiFj-47 doit être considéré dans la présente étude, puisque ses limites restent encore à définir. Au cours de l'inventaire du milieu des années 1990, les vestiges du mur de fondation d'un bâtiment érigé pendant le deuxième quart du XIX^e siècle ont été mis au jour. Des vestiges en bois associés à une auge, à des latrines et à une sablière ont également été trouvés dans l'arrière-cour d'un autre bâtiment datant probablement de la deuxième moitié du XIX^e siècle. En 2003, trois murs de fondation ont été découverts, de part et d'autre de la rue Wellington, au cours de la surveillance archéologique de tranchées excavées mécaniquement dans le cadre du programme

d'enfouissement de la Commission des services électriques de Montréal (Ethnoscop 2004b). En 2013, une surveillance archéologique près de l'intersection des rues Wellington et Ann, dans le cadre d'un projet de construction d'une nouvelle ligne souterraine à 315 kV d'Hydro-Québec, a permis de mettre au jour les murs de fondation ouest d'un bâtiment en brique et des vestiges appartenant à un bâtiment en bois du XX^e siècle (Ethnoscop 2014b). Enfin, en 2014, lors des interventions réalisées dans le cadre de travaux de construction d'un nouvel aqueduc et d'un nouvel égout, un drain en bois datant de la première moitié du XIX^e siècle a été dégagé (Ethnoscop 2016c).

BiFj-48, rue Wellington

Plusieurs interventions archéologiques ont été menées sur le site BiFj-48, comprenant l'emprise de la rue Wellington entre les rues Dalhousie et de Nazareth ainsi que la portion nord-est du quadrilatère formé des rues Wellington, de Nazareth, Brennan et Dalhousie. Tout comme pour le site BiFj-47, toutes les limites du site BiFj-48 n'ont pas été complètement déterminées. La première intervention, menée en 1995, a révélé la présence des vestiges, à l'angle sud-ouest des rues de Nazareth et Wellington, d'une chapelle presbytérienne de la fin des années 1870 (Groupe de recherches en histoire du Québec 1997). La séquence stratigraphique relevée à cet endroit témoigne de l'évolution du site, de ses origines avant 1825 jusqu'à la démolition de la chapelle durant le XX^e siècle. En 1998, le lieu de culte a de nouveau été investigué (Groupe de recherches en histoire du Québec 1999). Une troisième intervention s'est déroulée en 2000 sous forme de fouilles (Arkéos 2002), puis une quatrième en 2001 alors que plusieurs vestiges architecturaux de la seconde moitié du XIX^e siècle ont été mis au jour (Ethnoscop 2004b). Plus récemment, soit en 2014 lors des interventions réalisées dans le cadre de travaux de construction d'un nouvel aqueduc et d'un nouvel égout, les vestiges d'un mur de façade d'un édifice construit vraisemblablement au cours du deuxième quart du XIX^e siècle ont été découverts. Ces dernières interventions ont mené à des modifications de certaines limites du site et confirmé une fois de plus la pérennité des contextes archéologiques, ainsi que la diversité des types d'occupation dans Griffintown (Ethnoscop 2016c).

BiFj-75, MTL01-23-1 et MTL02-23-2, rue Brennan, autoroute Bonaventure et rue de la Commune Ouest

Le site BiFj-75, délimité par les rues Brennan, l'autoroute Bonaventure et la rue de la Commune Ouest, est compris historiquement dans les limites de l'ancien quartier ouvrier Griffintown, qui s'est urbanisé avec l'ouverture du canal de Lachine en 1825. Avant cette date, le paysage n'est ponctué que par la seule présence de la ferme de l'Hôtel-Dieu, le long de la rue Wellington, et de quelques moulins à vent en bordure du fleuve. Incidemment, deux de ces moulins ont été découverts sur le site BiFj-75. Après 1825, ces espaces sont utilisés pour des activités de manutention et d'entreposage. Ainsi, le premier moulin à vent disparaît durant le deuxième quart du XIX^e siècle tandis que le deuxième, localisé dans une zone où le cadre bâti demeure

clairsemé tout au long des XIX^e et XX^e siècles, occupe le site jusqu'aux années 1870. Le site a fait l'objet de plusieurs interventions archéologiques dans le but de localiser les vestiges des moulins à vent et d'en assurer la conservation *in situ*. La base du moulin de la plaine Sainte-Anne (1799-1840) et du moulin McCord (1794-milieu des années 1870) ont été découverts, ainsi que des vestiges de bâtiments industriels du XIX^e siècle et des latrines de la deuxième moitié du XIX^e siècle (Arkéos 2008a et Ethnoscop 2016c).

Bassins Peel

Le site 601G, localisé dans le secteur est du canal de Lachine, a été marqué par l'évolution de ce dernier. Les principaux aménagements que l'on peut actuellement y voir datent du second élargissement du canal entre 1873 et 1883. Les interventions archéologiques réalisées du côté sud du canal à cet endroit ont révélé la présence des vestiges des deux anciennes cales sèches de la Montreal Dry Docks, en opération de 1896 à 1964. Les vestiges d'un bâtiment administratif de ce chantier maritime ont également été découverts en marge de la rue Mill; ils affleurent sous la surface actuelle. Les vestiges résiduels de l'ancien chantier maritime des frères Tate (antérieur à celui de la Montreal Dry Docks) y ont aussi été trouvés, dont un ouvrage de planchéage et de pieux de bois associé à l'axe de l'un des murs de revêtement de la cale sèche. Du côté nord du canal, les vestiges de la Montreal Warehousing ont été découverts et fouillés dans le cadre de la mise en valeur des bassins Peel. Cet entrepôt à farine a été construit en 1855 et réoccupé durant le XX^e siècle par la Canadian Portland Cement. Certains éléments de sa fondation volumineuse ont été mis en valeur dans le cadre de l'aménagement du secteur (Arkéos 2001b, 2003, 2004a, 2004b, 2004c et 2012a et SA CL 2006). Préalablement aux travaux de construction du REM, Ethnoscop a réalisé une fouille dans l'aire d'étude à l'été 2016, mettant entre autres au jour les vestiges d'un entrepôt à farine.

4.2.2 Site BiFj-101

Au sud-ouest des voies ferrées entre les rues de Sébastopol et Bridge, à Pointe-Saint-Charles, se trouve le site des anciens ateliers du Grand Tronc et du CN. Ce site a déjà fait l'objet d'interventions archéologiques. Entre autres, deux inventaires, l'un en 2011 et l'autre en 2012, ont été réalisés dans le cadre des travaux d'aménagement du centre d'entretien ferroviaire. Parmi les découvertes effectuées, figurent de nombreux vestiges de bâtiments (rotonde, fonderies, ateliers de forge, ateliers de réparation des locomotives, d'assemblage des locomotives et de fabrication des roues) associés à la période d'occupation initiale des ateliers du Grand Tronc implantés à partir des années 1850 jusqu'à son apogée au début du XX^e siècle. Une zone localisée à l'extrémité est du site a toutefois révélé la présence de sols d'occupation contenant des artefacts de nature domestique de tout le XIX^e siècle. Cet emplacement, représenté uniquement sur le plan de Sitwell de 1869, pourrait correspondre à un ancien complexe domestique ou agraire possiblement antérieur à l'aménagement des ateliers de l'entreprise ferroviaire en 1853 (SA CL 2012c et 2014b).

4.2.3 Île des Sœurs

BiFj-1, ferme LeBer

Localisé à la pointe nord-est de l'île des Sœurs, juste au nord du pont Champlain, le site de la ferme Leber a été entièrement fouillé. Les interventions archéologiques ont été réalisées en 1969, 1992, 1995 et 2014. Elles ont permis la mise au jour de vestiges de la ferme fortifiée du dernier tiers du XVIII^e siècle et la cueillette d'artefacts remontant aux périodes de l'Archaique, du Sylvicole moyen et du Sylvicole supérieur (Arkéos et Archéocène 1994 et 1998, Duguay et Pothier 1993 Ethnoscop 1997 et 2015, Gaumond s. d. et Webster 1970).

BiFj-49, site préhistorique de l'île des Sœurs

Sur la pointe nord-est de l'île des Sœurs, au nord du pont Champlain, se trouve un site préhistorique. Des interventions archéologiques s'y sont déroulées dans les années 1990 au cours desquelles une sépulture d'enfant âgé d'environ six ans datant du XIII^e siècle, des tessons de poterie du Sylvicole supérieur ainsi que des outils lithiques et des éclats de taille de l'Archaique et du Sylvicole moyen ont été découverts (Arkéos et Archéocène 1998 et Ethnoscop 1997).

4.2.4 Brossard

BiFi-8, maison Brossard

Localisé sous le boulevard Taschereau à Brossard, à la hauteur de l'autoroute des Cantons-de-l'Est, le site de la maison Brossard a fait l'objet d'une seule intervention archéologique à la suite de son incendie en 1966. À cette occasion, les murs de fondation de la maison ont été relevés et de la vaisselle du premier quart du XIX^e siècle a été recueillie. Les traces d'un incendie qui aurait eu lieu dans les années 1820 ont également été observées, ainsi qu'un puits (Gaumond 1966a). Ce site est considéré comme détruit.

4.3 Potentiel archéologique historique et stratégie d'inventaire

L'étude de potentiel archéologique a permis de délimiter 24 zones à potentiel archéologique dans l'aire d'étude (plans 13 à 20). Ces zones se trouvent principalement au centre-ville de Montréal, mais on en compte aussi une à l'emplacement des ateliers ferroviaires et trois à Brossard. Les différents tableaux, en fin de sections, constituent une synthèse des informations sur les zones. La stratégie d'inventaire est illustrée sur les plans 100 à 107. De manière générale, cette stratégie d'inventaire ne vise pas à expertiser l'ensemble des ressources archéologiques de l'occupation domestique du secteur depuis la deuxième moitié du XIX^e siècle, déjà abondamment documentées au centre-ville, ni de répéter les interventions archéologiques antérieures², mais plutôt à vérifier le potentiel archéologique des occupations industrielles, institutionnelles et portuaires ainsi que des plus anciennes installations domestiques, de façon à établir si des interventions supplémentaires (compléments d'inventaire, fouilles et/surveillances archéologiques) seront par la suite requises. Ainsi, la stratégie d'inventaire n'est nullement une fin en soi, les interventions archéologiques devant sans doute se poursuivre par la suite. Par ailleurs, en l'absence des plans de construction du REM, cette stratégie d'inventaire a été établie comme si toute l'aire d'étude était susceptible d'être excavée, sauf l'intérieur des bâtiments existants, qui n'a pas été considéré. La stratégie pourra être modifiée si les plans de construction sont rendus disponibles avant l'inventaire.

4.3.1 Centre-ville de Montréal et bassins Peel

Entre les rues Saint-Antoine Ouest et Montfort

Zone H1, rue Saint-Antoine Ouest (plan 13)

La rue Saint-Antoine, la principale voie du faubourg du même nom, est ouverte à partir de 1801 (Ville de Montréal 1995 : 420), mais dans l'aire d'étude, son tracé n'apparaît sur les plans anciens qu'à partir de 1825 (plans 21 à 33). Elle aurait été élargie des deux côtés entre 1912 et 1940, probablement dans le cadre des travaux reliés à la construction des voies surélevées du CN. Sur le plan d'Underwriters' Survey Bureau de 1940, il est possible de distinguer une reconfiguration du cadre bâti bordant le côté sud de la rue, de part et d'autre des voies surélevées du CN. Quant au côté nord, il demeure en chantier au moins jusqu'en 1964, soit jusqu'à l'érection de la place Bonaventure. Son élargissement a donc nécessité la démolition du front bâti dont une partie pourrait dater de 1825, ce qui confère à la rue un potentiel archéologique quant aux vestiges des

² Dans le cadre de l'étude d'un terrain ou d'un quadrilatère, il est usuel de reproduire les plans des interventions archéologiques antérieures. Or, compte tenu du nombre d'interventions antérieures, de l'ampleur de l'aire d'étude et de l'échelle à laquelle nous travaillons, il n'était guère envisageable de fournir ici les plans des innombrables vestiges mis au jour dans l'aire d'étude, ce qui ne se fait d'ailleurs jamais pour une étude d'une telle ampleur. Par contre, la stratégie d'intervention a bien sûr été élaborée à la lumière de l'emplacement de ces interventions antérieures et de leurs résultats.

façades des bâtiments du XIX^e siècle. Par ailleurs, mentionnons que le segment de la rue Saint-Antoine Ouest entre la rue Mansfield et le boulevard Robert-Bourassa a été exclu des zones visées par des interventions archéologiques dans le cadre de la construction d'une ligne souterraine d'Hydro-Québec par Ethnoscop en 2015 et 2016. Les tranchées d'inventaire de la zone H1 viseront à explorer les vestiges du bâti antérieur à 1825 et à documenter l'élargissement de la rue Saint-Antoine. Pour ce faire, quatre tranchées (1A à 1D sur le plan 100) longues de 7 m et larges de 3 m seront implantées dans la partie est de la zone.

Zone H2, quadrilatère Saint-Antoine Ouest, Robert-Bourassa, Saint-Jacques et Mansfield (plan 13)

Le quadrilatère formé de la rue Saint-Antoine Ouest, du boulevard Robert-Bourassa et des rues Saint-Jacques et Mansfield fait partie du faubourg Saint-Antoine. Pendant le XVIII^e siècle, la zone demeure inoccupée (figures 2 et 3). Au tournant du XIX^e siècle, plusieurs lots sont concédés. Toutefois, aucun bâtiment ne les occupe (figure 4). D'après le plan de 1825 d'Adams, un cadre bâti commence alors à se développer, surtout le long de la rue Saint-Antoine, mais aussi à l'intérieur des lots (plan 21). À partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, la densification de la zone s'intensifie avec l'apparition d'un cadre bâti sur la rue Saint-Jacques (plan 22). Sur le plan de Sitwell de 1869, la rue de l'Inspecteur, qui était déjà ouverte au sud de la rue Saint-Jacques en 1846, est prolongée vers le nord et suit la limite ouest de l'emprise de la zone (plan 23). À la même époque, la ruelle Saint-David, aménagée au sud de la rue Saint-Jacques, est également prolongée vers le nord et traverse la portion est du quadrilatère. À partir du troisième quart du XIX^e siècle, tous les fronts des rues qui bordent le quadrilatère et ceux de la ruelle Saint-David sont occupés par un cadre bâti (plans 24 et 25). Il est composé de maisons en rangée et de commerces. La configuration du cadre bâti ne change pas jusque dans les années 1930, période au cours de laquelle il est entièrement démoli, à l'exception de la portion ouest du quadrilatère, pour permettre la construction des voies surélevées du Canadien National (plans 28 à 30). Celles-ci sont aménagées sur un viaduc composé de deux étages en béton et dont les locaux servent aux différents besoins du CN.

Sur le plan de 1940, à l'est des voies surélevées du CN, il est possible de constater qu'un imposant bâtiment (Stephen Building), a remplacé les maisons en rangée qui bordaient le côté est de la ruelle Saint-David (plan 28). Il abrite la Rogers Majestic, une compagnie qui fabriquait des radios. Le bâtiment est démoli entre 1964 et 1973, probablement dans le cadre des travaux de construction du tunnel Ville-Marie. Comme il y a de fortes probabilités qu'il comportait un sous-sol, comme c'est habituellement le cas pour les bâtiments construits à cette époque, aucun potentiel archéologique ne devrait avoir subsisté à cet endroit, l'excavation en profondeur ayant détruit le tissu archéologique. Un autre bâtiment présent sur le coin formé par la ruelle Saint-David et la rue Saint-Jacques depuis au moins 1846 est démoli au cours des années 1940 pour faire place à une station-service Shell, qui occupe le coin jusqu'en 1964 (plans 28 à 31). Enfin, en 1973, tout l'espace à l'est des voies du CN est transformé en stationnement à la suite de la construction du tunnel Ville-Marie. Le potentiel archéologique dans la portion localisée à l'est des

voies surélevées du CN est donc faible, voire nul, puisque cet espace aurait été perturbé à la fois par la construction de bâtiments au deuxième quart du XX^e siècle et du tunnel Ville-Marie.

À l'ouest des voies surélevées du CN, la configuration demeure inchangée de 1872 jusqu'aux années 1940 (plans 24 à 28). C'est alors que la zone commence graduellement à être dépouillée de ses bâtiments en raison de l'agrandissement vers l'ouest du viaduc en béton du CN, sur lequel s'appuiera à partir des années 1970 une rampe pour camions (plans 29 à 31). En 1973, la zone est convertie en immense espace de stationnement et le demeurera jusqu'à aujourd'hui.

Le potentiel archéologique se concentre surtout dans la portion située à l'ouest des voies surélevées du CN. Il est possible que des fondations de bâtiments témoignant des premières occupations du faubourg Saint-Antoine datant d'aussi loin que le premier quart du XIX^e siècle aient été conservées. Quant aux probabilités de retrouver les fondations des bâtiments des trois derniers quarts du XIX^e siècle, elles sont d'autant plus fortes que la zone n'a pas été perturbée par de récentes constructions après les démolitions des années 1960. Il s'agit principalement de bâtiments à vocations résidentielle, dont des maisons en rangée et un bâtiment de l'Old Brewery Mission, et commerciale, notamment le magasin de meubles Fraser, le plus ancien détaillant de meubles du Québec.

Près de la rue Saint-Antoine, la tranchée 2A, longue de 10 m et large de 2 m, concerne le bâti domestique du premier quart du XIX^e siècle. Dans le milieu de la zone 2, les tranchées 2B et 2C, longues de 10 m et larges de 3 m, ont trait aux maisons en rangée du milieu du XIX^e siècle (plan 100).

Zone H3, rue Saint-Jacques (plan 13)

Nommée rue Saint-Bonaventure à l'époque de son ouverture entre 1801 et 1815 (figures 4 et 5), elle devient la rue Saint-James vers 1890 (plan 26) avant d'être renommée rue Saint-Jacques vers 1973 (plan 31). L'examen de tous les plans anciens permet de constater que cette rue, dans l'aire d'étude, aurait subi un seul élargissement depuis son ouverture, soit vers le sud entre 1881 et 1890 (plans 25 et 26). Les bâtiments construits à cet endroit, qui appartiennent à la portion nord du quadrilatère adjacent au sud de la rue (zone H4), sont alors arasés et leurs fondations, scellées sous la nouvelle chaussée. C'est pourquoi la portion sud de la rue Saint-Jacques actuelle renferme un potentiel archéologique quant aux vestiges architecturaux et dépôts stratigraphiques associés à l'ancien bâti qui, à cet endroit, a commencé à être érigé au cours du deuxième quart du XIX^e siècle (plan 22). Deux tranchées longues de 10 m et larges de 2 m (3A et 3B) devraient permettre la mise au jour de vestiges du bâti du deuxième quart du XIX^e siècle à la limite est de la zone H3 (plan 100).

Zone H4, quadrilatère Saint-Jacques/de Nazareth/Notre-Dame Ouest/de l'Inspecteur (plans 13 et 14)

Le quadrilatère formé des rue Saint-Jacques, de Nazareth, Notre-Dame Ouest et de l'Inspecteur fait partie des faubourgs Saint-Antoine (portion ouest) et des Récollets (portion est). Le plan de Chaussegros de Léry de 1725 montre l'emprise du ruisseau Saint-Martin (figure 3). Le plan de Charland de 1801 illustre les limites des lotissements du secteur (figure 4). Au début du XIX^e siècle, la zone cesse d'être vacante avec la construction de plusieurs bâtiments sur la rue Notre-Dame ou Saint-Joseph (figure 5). Après la démolition des fortifications, l'occupation poursuit son développement : les bâtiments se multiplient sur la rue Notre-Dame et des édifices apparaissent même sur les berges du ruisseau Saint-Martin, mais seulement du côté est. Au milieu du XIX^e siècle, le ruisseau est désormais canalisé ou remblayé, puisque le plan de Cane de 1846 ne le représente pas. Dorénavant, une limite de lot orientée dans le même axe que le ruisseau est illustrée à cet emplacement et les quelques bâtiments de la berge ont disparu; ce sont maintenant des bâtiments de formes et d'orientations différentes qui sont illustrés. Durant cette même période, la rue de l'Inspecteur et la ruelle Saint-David sont percées. Les plans subséquents montrent une densification de l'occupation durant la seconde moitié du XIX^e siècle; tous les fronts des rues qui bordent le quadrilatère, de même que ceux de la ruelle Saint-David, sont occupés par un cadre bâti. Le cadre bâti variera très peu, à l'exception de celui bordant la rue Saint-Jacques qui est reconfiguré au cours du dernier quart du XIX^e siècle lors de son élargissement. Dans les années 1930, une grande partie du quadrilatère est démolie pour permettre la construction du pont ferroviaire du Canadien National.

La portion centre-nord de la zone H4 étant occupée principalement par le pont ferroviaire du CN, qui à cet endroit forme une série de bâtiments en béton sur lesquels circulent les convois, le potentiel archéologique apparaît faible³. Il en va de même pour l'espace vacant en forme de triangle au nord du pont ferroviaire du CN, sous lequel passe le tunnel Ville-Marie dont la construction a sans doute éradiqué le tissu archéologique.

C'est dans le terrain au sud du pont ferroviaire du CN aujourd'hui occupé par deux stationnements, séparés l'un de l'autre par la sortie du tunnel Ville-Marie vers la rue Mansfield, que le potentiel archéologique serait le plus fort. Sous le stationnement est, l'ancien lit du ruisseau Saint-Martin pourrait être retracé. Si c'est le cas, son profil topographique d'origine mériterait d'être documenté. Par ailleurs, ses berges et son lit ont sûrement servi durant la première moitié du XIX^e siècle de réceptacle aux rejets domestiques de la population vivant à proximité, de sorte qu'ils pourraient contenir des objets témoignant de l'occupation du secteur à cette période. Il n'est pas non plus exclu que des restes de bâtiments à vocations résidentielle, commerciale et même religieuse, érigés en bordure des rues Notre-Dame, de l'Inspecteur et Saint-

³ Aucune information concernant les excavations entourant la construction de l'infrastructure n'a été trouvée, malgré la consultation de photographies aériennes anciennes, de photos du quartier des années 1930 aux Archives de Montréal, de livres sur l'histoire de Montréal et du CN, sur les trains au Québec, les ponts, etc. Une recherche aux archives du CN, hors de la portée de notre mandat, serait requise pour en savoir plus.

Jacques et à l'intérieur des lots, soient trouvés. Un de ces bâtiments qui est clairement identifié sur les plans anciens est l'église de l'Inspecteur, une église presbytérienne construite entre 1872 et 1881 sur la rue de l'Inspecteur (plans 24 et 25). Vers les années 1940, elle change d'appellation et devient la Central United Church (plan 28). Au cours de la décennie suivante, l'édifice religieux aurait abrité l'Old Brewery Mission (plan 29).

La zone H4 comprend ainsi l'emplacement du ruisseau Saint-Martin qui a été remblayé avant 1846. Les berges anciennes de ce petit cours d'eau vraisemblablement canalisé seraient accessibles en profondeur, au niveau du sol naturel, sous la rue Montfort. Longue de 10 m et large de 2 m, la tranchée 4A permettrait de délimiter la berge ouest du ruisseau et d'échantillonner, le cas échéant, le sol naturel d'habitat et les remblais de comblement datant de la première moitié du XIX^e siècle. En outre, le cadre bâti initial dans la zone H4 apparaît entre 1815 et 1825. Toutefois, seulement un ou deux bâtiments existent alors le long de la berge est du ruisseau. Cet emplacement est prometteur, compte tenu de la présence de bâtiments de fond de cour à cet endroit jusqu'au début du XX^e siècle. Ces bâtiments n'auraient probablement pas perturbé le tissu archéologique ancien, soit celui de la première moitié du XIX^e siècle. Il est donc recommandé à cet effet de réaliser les tranchées 4B et 4C, longues de 7 m et larges de 3 m, dans la partie est de la zone H4 (plans 100 et 101).

Entre les rues Montfort et William

Zone H5, rue Notre-Dame Ouest

Dans le faubourg des Récollets, le chemin Saint-Joseph apparaît sur des plans dès le premier quart du XVIII^e siècle (figure 2). Au moment de la démolition des fortifications de la ville, ce chemin est rattaché à la rue Notre-Dame. Dans l'aire d'étude (plans 34 à 36), elle a peut-être été élargie des deux côtés au cours des années 1870, comme le laisse supposer les plans de Plunkett & Brady de 1872 et de Goad de 1881, sur lesquels il est possible de distinguer une reconfiguration du cadre bâti, en particulier celui bordant le côté est de la rue. Son élargissement aurait nécessité l'arasement du front bâti présent en 1872, ce qui confère à la rue un potentiel archéologique quant aux vestiges des façades des bâtiments construits entre 1815 (figure 5) et 1872.

Ainsi, dans l'aire d'étude, la rue Notre-Dame (Saint-Joseph) est illustrée sur les plans anciens dès le premier quart du XVIII^e siècle. Le front bâti s'y développe partiellement à partir du début du XIX^e siècle, pour devenir saturé par des maisons en rangée à la fin du XIX^e siècle. Le tronçon de cette rue à l'intérieur de l'aire d'étude est partiellement localisé sous le chemin de fer du CN du côté nord. Du côté ouest, les derniers bâtiments ont été démolis entre 1964 et 1973 pour y aménager un stationnement, au sud du chemin de fer. C'est principalement du côté est de la rue que le cadre bâti ancien empièterait au-delà de la ligne du trottoir actuel. Le tissu archéologique

associé aux occupations des trois premiers quarts du XIX^e siècle a pu y être préservé, il est donc recommandé d'y réaliser les tranchées 5A et 5B, longues de 7 m et larges de 3 m (plan 101).

Zone H6, Quadrilatère Notre-Dame Ouest/de Nazareth/Saint-Maurice/de l'Inspecteur (plan 14)

Le quadrilatère délimité par les rues Notre-Dame Ouest, de Nazareth, Saint-Maurice et de l'Inspecteur fait partie du faubourg des Récollets. Les plans de Chaussegros de Léry de 1717 et de 1725 illustrent une occupation qui couvrirait approximativement l'extrémité sud du quadrilatère actuel (figures 2 et 3). Elle correspond à une propriété avec jardins et vergers dont les deux bâtiments occuperaient soit la rue, soit le quadrilatère à l'est. Cet espace est loti durant la seconde moitié du XVIII^e siècle. Le plan de Charland de 1801 illustre également ce lotissement, mais sans bâtiments (figure 4), tandis que Bouchette localise sur son plan de 1815 (figure 5) l'emplacement de quelques bâtiments épars le long des rues Notre-Dame (Saint-Joseph) et Saint-Paul (Saint-Maurice). Le plan d'Adams de 1825 illustre le développement du cadre bâti qui occupe partiellement le front de l'îlot du côté des rues Notre-Dame et Saint-Maurice (plan 34). Les plans subséquents témoignent d'une densification graduelle du bâti, entre 1846 et 1912 (plans 35 à 40). Au cours des années 1930, dans le cadre des travaux de construction des voies ferroviaires surélevées du Canadien National, les bâtiments situés dans la moitié nord de l'îlot actuel ont pour la plupart été démolis. Ceux qui ont été épargnés tombent sous le pic des démolisseurs lorsque la rue University est ouverte dans les années 1950 (plan 42).

Il est peu probable que la zone H6 ait conservé un potentiel archéologique significatif, car les bâtiments de dimensions modestes qui jusqu'alors recouvraient l'îlot sont remplacés en 1875, du moins dans la moitié sud, par un bâtiment (aujourd'hui l'édifice Rodier d'après le nom du propriétaire constructeur) qui l'occupe toujours sur toute sa largeur. La construction de ce long bâtiment de quatre à cinq étages, comportant un sous-sol d'après le plan de 1940 (plan 41), a probablement effacé toutes traces d'occupation antérieures. Toutefois, il existe une possibilité que des fondations appartenant à d'anciens bâtiments aient été intégrées aux fondations de l'édifice de 1875. Même si les travaux de construction des voies ferroviaires surélevées du Canadien National ont probablement détruit les ressources archéologiques situées en-dessous et en bordure immédiate de l'infrastructure, du moins à proximité immédiate des fondations, il n'est pas totalement exclu que des vestiges de bâtiments des trois derniers quarts du XIX^e siècle, soit ceux qui étaient situés au nord de l'édifice Rodier, soient préservés sous l'espace de stationnement actuel entre l'édifice Rodier et le viaduc du CN. Tout comme il n'est pas impossible que des vestiges de cette même époque soient présents dans l'espace entre le viaduc du CN et la rue University.

Une seule tranchée est prévue dans la zone 6 et ce, à son extrémité nord. L'excavation de cette tranchée 6A, longue de 7 m et large de 3 m, visera à vérifier si des vestiges des bâtiments antérieurs à l'édifice Rodier ont pu être conservés (plan 101).

Zone H7, rue Saint-Maurice (plan 14)

La rue Saint-Maurice est ouverte au tournant du XIX^e siècle sous la dénomination de rue Saint-Paul (figure 4). Le 30 août 1817, on lui attribue le nom de Saint-Maurice (plan 34). Le tronçon de la rue situé dans l'aire d'étude est élargi du côté est seulement et ce, très tardivement, soit au cours des années 1940 d'après les plans d'Underwriters' Survey Bureau (plans 41 et 42). Toute la limite ouest du cadre bâti de l'îlot situé du côté est de la rue a donc été arasé dans le cadre du réaménagement du tracé. En raison de cette modification tardive, la rue comporte un potentiel archéologique; les vestiges du cadre bâti des trois derniers quarts du XIX^e siècle pourraient avoir été conservés, en particulier la première façade de l'église St. Helen de 1880. Mais d'autres vestiges, cette fois beaucoup plus anciens, pourraient également être préservés à l'extrémité sud de la zone, soit ceux de deux bâtiments ainsi que des jardins et vergers de la propriété du premier quart du XVIII^e siècle dont il a été question dans la zone précédente (figures 2 et 3). Les autres vestiges potentiellement conservés appartiendraient au cadre bâti des deuxième et troisième quarts du XIX^e siècle. Ces témoins des premières occupations domestique et commerciale de l'ancienne voie de circulation pourraient être trouvés dans la portion est de la rue Saint-Maurice actuelle (plans 34 à 38).

La partie sud-ouest de la zone 7 pouvant receler les traces de jardins du premier quart du XVIII^e siècle, les tranchées 7A et 7B (7 m x 3 m) y seront implantées. Un inventaire minutieux des jardins permettrait d'en apprendre plus sur leur composition architecturale (espaces cultivés, allées et aménagements), sur l'entretien des lieux (drainage, apports organiques) et sur les espèces cultivées. L'archéologie des jardins, telle que développée depuis plus d'une vingtaine d'années, repose sur l'étude du cadre naturel ancien (géomorphologie et hydrologie), mais encore plus sur l'archéométrie. Des échantillons de sols devront donc être récoltés dans chacun des sondages manuels qui seront fouillés dans les tranchées mécaniques et ce, à des fins d'analyses (macro-restes et phosphate). Les échantillons qui y seront récoltés pourraient être révélateurs de l'alimentation des occupants du site, mais pas forcément de ce qu'on y cultivait. En effet, trois conditions peuvent permettre la conservation à long terme de restes végétaux : la carbonisation, l'imbibition (sols ennoyés) et l'absence d'oxygène (milieu anaérobique). Les jardins étant labourés, l'apport répété d'oxygène est peu propice à la conservation de végétaux. Par contre, il est possible qu'afin d'enrichir le sol, on y ait ajouté des restes de table. En outre, les sols ont pu être améliorés à l'aide de fumier. Si les conditions de conservation sont propices, ce sont plutôt les abords immédiats des jardins qui recèleront des témoins des espèces cultivées, dans la mesure où, à la fin des récoltes, l'espace cultivable peut être nettoyé et les rebuts, jetés à proximité. Dans l'ensemble, les analyses de macro-restes permettront d'identifier des graines révélant, selon le cas, ce qui était cultivé et/ou consommé sur le site; les mêmes analyses pourraient concerner des restes d'insectes, qui eux-mêmes peuvent révéler la nature des denrées disponibles sur le site. Des vestiges du cadre bâti du milieu du XIX^e siècle pourraient aussi être présents, en particulier dans la tranchée 7A (plan 101).

Zone H8, quadrilatère Saint-Maurice/de Nazareth/Saint-Paul Ouest/de l'Inspecteur (plan 14)

La zone H8 fait également partie du faubourg des Récollets. Les plans de Chaussegros de Léry de 1717 et de 1725 n'y illustrent aucune occupation (figures 2 et 3). Mais les bâtiments de la propriété avec vergers et jardins mentionnée plus haut occupent l'espace situé immédiatement à l'ouest de la zone. Pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'espace est loti. Le plan de Charland de 1801 illustre également ce lotissement (figure 4), mais sans bâtiments, tandis que celui de Bouchette de 1815 (figure 5) localise plusieurs bâtiments le long de la rue Saint-Maurice (alors Saint-Paul) et quelques bâtiments sur la rue Saint-Paul (alors du Canal). Le bâti en bordure de la rue Saint-Maurice empiète dans l'emprise de la rue actuelle, confirmant son élargissement tardif. Le plan d'Adams de 1825 (plan 34) illustre le développement du cadre bâti, qui occupe partiellement les fronts de l'îlot avec sept bâtiments du côté de la rue Saint-Maurice, trois du côté de la rue Saint-Paul (du Collège) et deux du côté de la rue de l'Inspecteur. Les plans subséquents documentent le développement du bâti qui vient à occuper graduellement tous les fronts des rues bordant le quadrilatère et une partie importante du fond de lots (plans 35 à 39). Ce bâti est principalement formé d'habitations en rangée avec dépendances dans les cours arrière, à l'exception de deux édifices institutionnels : sur la rue du Collège, est ouverte en 1881 l'église St. Stephen (renommée St. Edward au début du XX^e siècle), tandis que sur la rue Saint-Maurice, on érige, au cours des années 1880, l'église Sainte-Hélène (plans 38 à 40). Le presbytère Sainte-Hélène construit tardivement (en 1923) est toujours en place sur le coin sud-ouest du quadrilatère.

Au cours des années 1930, les bâtiments situés dans la moitié nord de l'îlot sont tous démolis pour faire place au viaduc du CN (plan 41). Dans la moitié sud de la zone, à la même époque, les édifices institutionnels sont épargnés (plan 41). Mais durant les décennies suivantes, c'est à leur tour d'être arasés et les lieux qu'ils occupaient, d'être transformés en espace de stationnement (plans 42 à 46). Le potentiel archéologique de la zone H8 se concentre donc sous le stationnement actuel, qui pourrait contenir des vestiges de maisons et de dépendances des trois premiers quarts du XIX^e siècle, surtout dans sa portion nord-est. Quant aux portions sud-est et nord-ouest du stationnement, il devrait receler les vestiges des églises St. Edward et Sainte-Hélène.

L'église Sainte-Hélène étant dotée d'un sous-sol, il apparaît peu pertinent à première vue d'en explorer l'intérieur. Cependant il importe, par les tranchées 8A et 8B, longues de 10 m et larges de 2 m, de s'assurer que des sépultures n'ont pas été inhumées sous l'église (plan 101). Courante au Régime français, une telle pratique devait être exceptionnelle au moment de la construction de l'église Sainte-Hélène au cours des années 1880. Ainsi, des neuf exemples d'églises à l'intérieur desquelles des sépultures ont été fouillées au Québec (site historique de la Visitation, collège, chapelle et église des jésuites, Trait-Carré, Grande Ferme, Saint-Roch-des-Aulnaies, église de La Nativité à La Prairie, Notre-Dame de Montréal, Saint-François-de-l'Île-d'Orléans et La Nativité de Notre-Dame à Québec), toutes datent du Régime français (Ethnoscop 2016c). En outre, elles sont toutes de tradition catholique, ce qui laisse croire davantage que l'église anglicane St. Edward,

érigée un peu à l'est de l'église Sainte-Hélène en 1881 et dont les vestiges seront explorés par les tranchées 8C (10 m x 2 m) et 8D (7 m x 3 m), serait aussi exempte de sépultures. Tout de même, si des sépultures sont présentes dans ces deux églises, elles devront être fouillées dans les règles de l'art. Le bioarchéologue parvient à déterminer l'âge au décès et le sexe de presque tous les défunts à partir de l'examen de leurs ossements. Il est donc possible de se figurer la mortalité autrefois selon l'âge et le sexe et de répondre à des questions précises comme de savoir si les hommes mouraient plus que les femmes à un âge donné ou quelles étaient les causes d'une mortalité infantile très élevée. Par ailleurs, de nombreuses maladies laissent des traces sur les os : certaines infections, des carences alimentaires, l'arthrose, des tumeurs, des fractures et luxations, etc. Grâce aux restes humains, il est ainsi possible de se représenter l'état de santé autrefois et d'identifier des causes de décès. Le bioarchéologue parvient à faire une étude très détaillée de certains types d'affections. Il peut par exemple déterminer précisément quels étaient la fréquence et le degré de gravité de la carie dentaire par groupe d'âge et par sexe. La pratique de certaines activités manuelles laisse des traces distinctives sur les os – insertions musculaires, arthrose – au point où l'on peut identifier des gestes répétitifs précis et déterminer si une personne était gauchère ou droitère. Il arrive aussi que nous observions des traces d'intervention thérapeutique sur les ossements; celles-ci aident donc à documenter la pratique de la médecine aux siècles derniers.

Les tranchées 8A à 8D permettront assurément de documenter certaines caractéristiques architecturales des églises Sainte-Hélène et St. Edward. Ainsi, les transformations architecturales dénotant l'agrandissement d'une église par la façade ou par le chœur et la sacristie, ou encore par l'ajout de transepts, sont représentées par près d'une quinzaine d'exemples au Québec. Si les ressources archéologiques d'églises se rattachent généralement à la façade, la nef, le chœur et la sacristie, d'autres témoignent de l'existence d'un plancher de bois et d'un parvis. À l'intérieur de quelques lieux de culte, des maçonneries énigmatiques pourraient être associées à un jubé ou à un clocher, ou encore à des constructions antérieures. Exceptionnellement, des inscriptions ont été trouvées dans l'église, parfois des fragments de cloches et des éléments. Dans le cas de l'église Sainte-Hélène, la tranchée 8A en dégagera la façade alors que la tranchée 8B traversera la nef pour atteindre le passage au sud du lieu de culte. Pour l'église St. Edward, la tranchée 8C explorera l'abside et le presbytère, puis la tranchée 8D sera implantée dans le clocher (pan 101).

Zone H9, quadrilatère Saint-Paul Ouest/de Nazareth/William/de l'Inspecteur

De la toute fin du XVII^e siècle jusqu'au début du XIX^e siècle (figures 3 et 4), la zone H9 est traversée par le canal des sulpiciens dans sa portion ouest et par la Petite rivière Saint-Pierre dans sa portion est. Sur le plan de Bouchette de 1815 (figure 5), le canal des sulpiciens est entièrement comblé. Quant à la Petite rivière Saint-Pierre, elle continue de couler librement. Au premier quart du XIX^e siècle, alors que s'intensifie le développement de Griffintown à l'est et du faubourg des Récollets à l'ouest, la zone H9 demeure dépourvue de tout cadre bâti, servant de jardins du Petit séminaire (plan 34). En 1846, sur le plan de Cane, les jardins sont toujours présents (plan 35); la

rivière n'apparaît plus, elle est désormais canalisée dans un collecteur souterrain. Sur le plan de Sitwell de 1869, un marché au foin figure à l'emplacement des jardins (plan 36). La maison de la pesée est alors aménagée dans le marché, au centre de la zone H9. Dans les années 1930, la construction du viaduc du CN, qui passe dans la portion nord de la zone, coupe en deux le marché au foin, mais le bâtiment de la pesée est épargné au moins jusqu'en 1964, même si le marché devient un stationnement pour automobiles (plan 43). Dans les années 1970, un bâtiment en béton occupant toute la bordure sud du quadrilatère est construit pour accueillir la centrale d'information policière du SPVM (plan 44).

Puisqu'il est vraisemblable que les sols d'intérêt archéologique aux emplacements du pont ferroviaire du CN et du bâtiment de la centrale du SPVM aient été excavés lors de leur construction, du moins aux abords immédiats des fondations, le potentiel archéologique devrait se concentrer dans les portions nord et sud du quadrilatère. Quant au stationnement qui occupe encore aujourd'hui la partie médiane du quadrilatère, il recèle sans doute de nombreux vestiges. Compte tenu de la profondeur des vestiges du canal d'amenée des sulpiciens, il est possible que des segments puissent en être conservés dans la partie ouest de la zone. Dans la partie est, il est probable que l'emplacement de l'ancien lit de la petite rivière Saint-Pierre puisse être retracé. Outre le profil topographique originel de la rivière qui mériterait d'être relevé, ses berges et son lit pourraient contenir des témoins de culture matérielle témoignant de l'occupation au cours de la première moitié du XIX^e siècle. Les jardins ont également pu laisser des traces, tout comme le marché au foin et sa maison de la pesée.

La zone 9, qui longe la limite sud du chemin de fer du CN, est traversée dès la toute fin du XVII^e siècle par le canal des sulpiciens à l'ouest et par la Petite rivière Saint-Pierre à l'est. Le canal des sulpiciens a été comblé au début du XIX^e siècle, tandis que la Petite rivière Saint-Pierre a été canalisée entre 1825 et 1846. Des traces de ce canal ont déjà été mises au jour plus au nord, hors de l'aire d'étude. L'excavation de la tranchée 9, devrait permettre de caractériser davantage le profil et les couches archéologiques associées à cet ancien aménagement. Plus à l'est, l'excavation de la tranchée 9B visera à caractériser le profil et les anciens niveaux d'occupation des berges et du lit de la Petite rivière Saint-Pierre. En outre, à partir de 1866, l'espace a été transformé en marché au foin, dont le poste de pesée était situé dans la partie nord-est de la zone 9. Des éléments de la pesée étaient encore présents en 1990. La tranchée 9C devrait permettre d'en dégager l'infrastructure, probablement aussi la tranchée 9B, longue de 7 m et large de 3 m comme les précédentes (plan 101).

Zone H10, rue William (plan 14)

La rue William est ouverte en 1818. Elle correspond à la frontière entre le faubourg des Récollets et Griffintown. Comme mentionné précédemment, la Petite rivière Saint-Pierre coulait un peu au nord de cette rue (plan 34). Or, sur le plan de Charland de 1801 (figure 4), le tracé diffère un peu de celui dessiné par Adams. Ainsi, selon Charland, un méandre du cours d'eau empièterait dans

l'emprise actuelle de la rue William, dans l'aire d'étude. C'est pourquoi il est possible que des dépôts associés au passage de la Petite rivière Saint-Pierre soient identifiés sous la rue. La découverte de tels dépôts n'est pas sans intérêt : elle contribuerait à reconstituer le tracé exact du lit de l'ancien cours d'eau dans ce secteur, aujourd'hui imperceptible (Poirier 2016). Si c'est le cas, des vestiges d'aménagements en bois ou en pierre utilisés à l'époque pour canaliser les rivières pourraient également être mis au jour (Ethnoscop 1995). Sans compter que les berges du cours d'eau pourraient livrer des artefacts révélateurs du type d'occupation qui avait lieu à proximité au XVIII^e siècle (moulins à eau, tanneries).

En comparant les plans de Goad de 1912 (plan 40) et d'Underwriters' Survey Bureau de 1940 (plan 41), on observe que la rue a été élargie du côté est. Les bâtiments construits à cet endroit, qui appartiennent à la portion ouest des deux quadrilatères adjacents à l'est de la rue, sont alors arasés. Un potentiel archéologique existe donc dans cette rue quant aux vestiges architecturaux et aux dépôts stratigraphiques associés à l'ancien bâti mis en place au cours du dernier quart du XIX^e siècle et du premier quart du XX^e siècle, du côté est de la rue. Ainsi, des vestiges de la façade de l'église St. Mark pourraient être mis au jour dans la portion centrale de la zone H10. Une partie du bâtiment religieux (la façade) est cartographiée pour la première fois sur un plan de 1872. Il est représenté en entier sur les plans ultérieurs, mais disparaît complètement sur celui de 1940. Sa démolition semble être contemporaine de la construction des voies élevées du CN. Dans la portion sud de la zone, ce sont les fondations du mur de façade de la manufacture de tuyaux de plomb de James Robertson fondée dans les années 1870 qui pourraient encore se trouver sous la rue William actuelle (Ethnoscop 2007).

Le segment de la rue William à l'intérieur de l'aire d'étude a donc été élargie du côté est entre 1825 et 1846. Les fronts ouest et est de la rue restent toutefois vacants jusqu'au milieu des années 1860, alors que l'église St. Mark est construite du côté est de la rue. On sait que la fondation du mur de façade de cet ancien bâtiment religieux est conservée. La tranchée 10A, longue de 7 m et large de 3 m, en explorera l'intérieur. De mêmes dimensions, les tranchées 10B et 10C sont implantées de manière à documenter le bâti antérieur à l'élargissement de la rue (plan 101).

Entre les rues William et Wellington

Zone H11, quadrilatère William/de Nazareth/Ottawa/Dalhousie (plan 15)

Le plan de Bouchette de 1815 indique que la trame de rue n'est alors pas encore tracée dans la zone H11 (figure 5). En 1825, elle compte très peu de lots construits : un est localisé à l'angle des rues William et de Nazareth et deux autres, de front sur les rues de Nazareth et Dalhousie (plan 47). Cet îlot constitue la limite ouest de Griffintown à cette époque. Le développement de l'îlot s'intensifie graduellement de 1846 à 1872, tel qu'illustré sur les plans de Cane, Sitwell et Plunkett & Brady (plans 48 à 50). En 1872, des bâtiments ont désormais front sur toutes les rues

de la zone. À partir du troisième quart du XIX^e siècle, le développement de l'îlot se stabilise (plans 51 à 53); la configuration du cadre bâti ne change significativement qu'à la construction de la voie ferrée du CN, ayant comme conséquence la destruction de l'ensemble du cadre bâti (plan 54).

En dépit des perturbations générées par la construction des voies élevées du CN, des vestiges de bâtiments devraient être encore présents aux abords de l'infrastructure. Les bordures nord et sud du quadrilatère ayant accueilli un stationnement depuis ce temps, des contextes des trois premiers quarts du XIX^e siècle sont susceptibles d'y subsister. À la lumière de la cartographie ancienne, les contextes devraient être reliés à des occupations domestiques, en particulier du côté des bâtiments bordant les rues Dalhousie et Ottawa, mais aussi institutionnels dans la mesure où des vestiges de l'église St. Mark, une église presbytérienne construite à l'angle des rues William et Dalhousie vers 1866 et agrandie vers 1870 (Hanna 2007 : 53), reposent indéniablement sous l'aire de stationnement (Ethnoscop 1995).

Déjà entreprise par la tranchée 10A, l'exploration de l'église St. Mark se poursuivra vers l'arrière par la tranchée 11A (10 m x 2 m). En outre, deux bâtiments figurent dès 1825 dans la partie sud-est du quadrilatère, de front sur la rue Dalhousie. Ces bâtiments semblent perdurer jusqu'en 1872. À partir de cette époque, tout le front de la rue Dalhousie est bâti et ce, jusqu'à la construction en 1934 de la voie ferrée du CN qui préside à une phase de démolition exhaustive et à l'aménagement d'un stationnement. La tranchée 11B (7 m x 3 m) doit être réalisée à l'emplacement des deux bâtiments existants en 1825, de façon à vérifier si des caves y ont été creusées postérieurement et si ces excavations ont atteint le niveau des occupations initiales (plan 102).

Zone H12, rue Dalhousie entre les rues William et Ottawa

La date exacte de l'ouverture de la rue Dalhousie est inconnue. Elle figure cependant pour la première fois sur le plan d'Adams de 1825 (plan 47). L'examen de la superposition des plans anciens à la trame actuelle permet de constater que la rue a été décalée vers le nord entre 1846 et 1869 (plans 48 et 49). Cette situation signifie que tout le cadre bâti érigé de front sur l'îlot au nord de la rue Dalhousie durant la première moitié du XIX^e siècle a été arasé pour permettre le déplacement de la rue, ce qui accroît grandement le potentiel archéologique le long du tracé de cette voie de circulation, plus particulièrement dans la portion médiane de ce tronçon compris entre les rues William et Ottawa. Il est donc très probable que des vestiges architecturaux appartenant aux murs de façade et aux murs latéraux de bâtiments, ainsi que des sols d'occupation associés à ces bâtiments (dont la fonction n'a pu être déterminée à partir de la cartographie ancienne) puissent être trouvés sous la moitié nord de la rue Dalhousie. Les vestiges du bâti du milieu du XIX^e siècle seront documentés par les tranchées 12A et 12B, longues de 10 m et larges de 2 m (plan 102).

Zone H13, quadrilatère William/Dalhousie/Ottawa/Ann (plan 15)

Tout comme pour le quadrilatère de la zone H11, celui bordé par les rues William, Dalhousie, Ottawa et Ann compte très peu de lots présentant un cadre bâti en 1825 : un des lots bâtis est localisé sur la rue Dalhousie, un autre à l'angle des rues Ottawa et Ann, et le dernier de front sur la rue Ann (plan 57). Cet îlot constitue également la limite ouest de Griffintown à cette époque. Le développement de l'îlot s'intensifie lentement au cours du troisième quart du XIX^e siècle (plans 48 à 50). À partir du dernier quart du XIX^e siècle, le développement de l'îlot s'accélère, puis il se stabilise au cours du premier quart du XX^e siècle (plans 51 à 53). Des bâtiments ont désormais front sur toutes les rues du quadrilatère (plans 54 et 55). La configuration de l'îlot commence à changer vers les années 1960 : les maisons en rangée du coin nord-est sont démolies et l'espace converti en stationnement (plan 56). Depuis les années 1970, tout l'îlot n'est qu'un vaste stationnement (plans 57 à 59).

L'ensemble du quadrilatère comporte un très fort potentiel archéologique. Aux coins sud-est et nord-est, les vestiges de plusieurs maisons en rangée du troisième quart du XIX^e siècle ont pu être conservés, à proximité desquels seraient présents ceux de l'école protestante St. Ann, construite dans les années 1870. Dans la portion centrale du quadrilatère, ce sont ceux de la boulangerie industrielle de Joseph Wylie du troisième quart du XIX^e siècle qui ont possiblement été conservés. Tandis que dans la moitié ouest du stationnement, plusieurs grandes manufactures des années 1870 ont pu laisser des traces, dont celle de James Patterson qui produisait des charrues et celle de James Robertson qui fabriquait des scies et des tuyaux de plomb.

La fabrique de charrues Patterson sera inventoriée par la tranchée 13A, alors que celle de tuyaux de plomb Robertson le sera par la tranchée 13B. Les tranchées 13C et 13D exploreront l'église St. Ann, la tranchée 13E les maisons en rangée. Toutes ces tranchées sont de 10 m x 2 m (plan 102).

Zone H14, quadrilatère Ottawa/de Nazareth/Wellington/Dalhousie (plan 15)

Sur le plan d'Adams de 1825 (plan 47), la zone H14 est déjà bien circonscrite par la trame des rues Ottawa (Gabriel), de Nazareth, Wellington et Dalhousie, avec un long bâtiment du côté ouest de la rue Wellington et un autre sur la rue de Nazareth. L'occupation s'intensifie vers le milieu du XIX^e siècle : des bâtiments se dressent alors sur tous les fronts, sans pour autant couvrir toute la superficie des lots (plan 48). L'église anglicane St. Stephen est construite le long de la rue Dalhousie en 1845; elle est démolie et reconstruite en 1851 à la suite du décalage vers le nord de la rue Dalhousie, comme tout le cadre bâti de la rue Dalhousie qui se trouvait déjà à l'est de l'église. Celle-ci ferme ses portes en 1881 (Hanna 2007 : 53). L'examen des plans de la seconde moitié du XIX^e siècle confirme que le bâti, qui correspond à des habitations, varie peu durant cette période (plans 49 à 52). S'y démarque un long bâtiment abritant les installations d'une tonnellerie, qui jouxte le mur latéral est de l'église (plan 50). Au tournant du XX^e siècle, la

configuration du bâti sur le front de la rue Dalhousie est modifiée (plan 53). Les bâtiments, qui sont de plus grandes dimensions, occupent désormais presque toute la surface des lots; celui de l'ancienne église et les lots voisins sont occupés par la fonderie Booth Copper (Hanna 2007 : 81). Dans les années 1930, tous les bâtiments du quadrilatère sont détruits à la suite des expropriations réalisées dans le cadre des travaux pour la construction du pont ferroviaire et pour la rectification de l'axe de la rue Wellington (plan 54).

Aujourd'hui occupée en grande partie par la voie ferrée du CN et son talus, le quadrilatère détient tout de même un potentiel archéologique. Selon l'ampleur des perturbations causées par la construction des bâtiments en béton de la voie, des vestiges du long bâtiment déjà présent en 1825, de l'église St. Stephen, de la tonnellerie et de la fonderie Booth Copper pourraient être encore en place sous le viaduc du CN. Sous le talus au nord-ouest du viaduc et dans la portion sud-est du quadrilatère, la possibilité de trouver des vestiges de bâtiments à vocation domestique des trois derniers quarts du XIX^e siècle ne doit pas être exclue. Par contre, à l'extrémité est du quadrilatère actuel, la construction de la chaufferie du CN et de réservoirs dans les années 1950 a sans doute éradiqué tous les vestiges archéologiques à cet endroit (plan 55).

La zone H14 englobe le front nord de la rue Dalhousie, sur lequel apparaît un seul bâtiment à l'extrémité est en 1825. L'évolution du cadre bâti durant le XIX^e siècle a vraisemblablement fait disparaître les traces de ce premier bâtiment. Plus au nord, l'église St. Stephen est construite avant 1846, en front sur la rue Dalhousie. Cette église est démolie au début du XX^e siècle pour faire place à un entrepôt à foin et à une fonderie. Les installations d'une tonnellerie figurent au sud de l'église dès 1866. Cette petite industrie disparaît également au tournant du XX^e siècle pour être remplacée par des maisons en rangée. L'ensemble du quadrilatère sera rasé lors de l'aménagement du chemin de fer du CN entre 1934 et 1937. L'occupation tardive de cette zone par des hangars et entrepôts a vraisemblablement favorisé la conservation en sous-sol du tissu archéologique à l'emplacement de l'église St. Stephen et de la tonnellerie adjacente. Un inventaire par les tranchées 14A et 14B (7 m x 3 m) doit permettre de caractériser les vestiges et les niveaux d'occupation à cet endroit. Ces vestiges pourraient entre autres permettre de déterminer de quelle manière a été adapté le bâtiment de l'église pour répondre à sa nouvelle vocation industrielle, puis documenter les modes de fabrication et les équipements, dont le four à creusets de la fonderie (plan 102).

Zone H15, rue Dalhousie entre les rues Ottawa et Wellington

L'examen de la superposition des plans anciens à la trame actuelle permet de constater que le tronçon de la rue Dalhousie entre les rues Ottawa et Wellington a également été décalé vers le nord entre 1846 et 1869 (plans 48 et 49). La modification du tracé de la voie de circulation a donc engendré l'arasement du cadre bâti qui avait été érigé de front sur l'îlot au nord de la rue Dalhousie durant la première moitié du XIX^e siècle (plans 47 et 48). Le potentiel archéologique de la voie actuelle serait plus important dans la portion ouest du tronçon; des vestiges appartenant

aux murs de façade et aux murs latéraux de la première église St. Stephen érigée en 1845 pourraient être trouvés sous la moitié nord de la rue. Quant à la portion est de la rue, étant donné le passage du viaduc du CN, les probabilités que les vestiges des deux bâtiments figurant sur le plan de 1846 aient survécu aux travaux des années 1930 seraient moindres (plan 48). La tranchée 15A, longue de 10 m et large de 2 m, est implantée à l'emplacement des vestiges de l'église St. Stephen.

Zone H16, quadrilatère Ottawa/Dalhousie/Wellington/Ann (plan 15)

Le quadrilatère formé par les rues Ottawa, Dalhousie, Wellington et Ann demeure vacant au moins jusqu'en 1825 (plan 47). Sur le plan de Cane de 1846, toute la surface du quadrilatère est subdivisée en plusieurs petits lots de mêmes dimensions et les seuls lots bâtis sont ceux du coin nord-est de l'îlot (plan 48). À partir de 1847, la City Gas Works, une usine de gazéification du charbon, occupe tous les fronts de l'îlot désormais délimité par les rues Ottawa à l'ouest, Dalhousie au nord et Ann au sud, mais aussi par la ruelle James qui traverse l'extrémité est de l'îlot. Le complexe industriel est représenté sur un plan de 1869 (plan 49). Il est composé de plusieurs bâtiments et installations (hangars et cour à charbon, gazogènes, gazomètres, bureau et maison du surintendant) organisés autour d'un ancien chemin privé dont l'entrée principale donne sur la rue Ottawa. La configuration du complexe varie très peu pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, même si le nom de la compagnie change pour la New City Gas (plans 50 à 52). En 1903, la compagnie est achetée par la Montreal Light Heat and Power. Le seul changement perceptible sur le plan du premier quart du XX^e siècle est l'agrandissement ou la reconstruction des bâtiments au coin sud-est de l'îlot (plan 53). Vers 1925, un édifice en béton est érigé sur le coin sud-ouest de l'îlot, en longeant la rue Ann (plan 54). Dans les années 1930, les bâtiments du coin nord-est du complexe sont amputés par l'implantation du viaduc du CN (plan 54). Puis dans les années 1970, celui à l'angle des rues Ottawa et Dalhousie est démoli alors que tous les autres sont préservés (plans 58 et 59).

Le potentiel archéologique de ce quadrilatère réside notamment dans les espaces qui n'ont jamais été construits, tels que l'axe central localisé derrière les bâtiments principaux où des sols d'occupation pouvant aider à comprendre les activités liées à la production du gaz ont pu être préservés. Des bâtiments secondaires (annexes) ajoutés aux bâtiments principaux qui n'auraient pas été cartographiés pourraient également être présents dans cet espace. À l'angle des rues Ottawa et Dalhousie existent de fortes probabilités de trouver les vestiges d'un gazomètre des années 1860, période au cours de laquelle la compagnie a procédé à une série d'agrandissements et de constructions. Dans l'espace vacant depuis les années 1960 (plan 56) à l'ouest du bâtiment situé à l'angle des rues Wellington et Ann, il pourrait subsister des traces des édifices ayant appartenu à la première génération du complexe gazier. Par ailleurs, il faut signaler que le bâtiment principal conserve encore les traces de gazogènes. Enfin, le quadrilatère comprend aussi les vestiges de l'usine de machinerie, de poulies et d'essieux Miler Brothers établie vers 1900.

La tranchée 16A permettra de localiser le gazomètre, alors que les tranchées 16B à 16D exploreront l'espace non construit de la New City Gas. Toutes ces tranchées seront longues de 10 m et larges de 2 m (plan 102).

Entre les rues Ottawa et de la Commune

Zone H17 : Quadrilatère Wellington/Bonaventure/Brennan/Ann (plan 16)

L'aire d'étude couvre une grande partie du quadrilatère délimité par la rue Wellington, l'autoroute Bonaventure et les rues Brennan et Ann, qui en fait chevauchait, il n'y a pas si longtemps, deux quadrilatères et deux rues : un segment de l'ancienne rue Wellington à l'extrémité ouest, un segment de la rue Dalhousie au centre, la moitié sud de l'ancien quadrilatère Wellington/de Nazareth/Brennan/Dalhousie au nord et l'ancien quadrilatère Smith/Dalhousie/Brennan/Ann au sud, comme le montrent les plans anciens (plans 41 à 72). La rue Dalhousie est prolongée de la rue Wellington vers l'est jusqu'à la rue de la Commune en 1841 (plan 61). L'ancien segment est abandonné durant les années 1980 (plan 72). Un grand bâtiment industriel (Paco Corporation), construit au cours des années 1980, occupe actuellement l'ancienne emprise de la rue (plan 72). En raison de la présence de ce bâtiment récent doté d'un garage souterrain dont la construction a sans doute détruit les ressources archéologiques qui auraient pu subsister, aucun potentiel archéologique n'est susceptible d'être présent à cet endroit.

Sur le plan d'Adams de 1825, la zone H17 est un espace vacant qui n'a pas fait l'objet d'un lotissement (plan 60). À peine vingt ans plus tard, tout le front de l'îlot sur la rue Wellington est bâti, tandis que le front de la rue Dalhousie l'est partiellement (plan 61). De 1846 à 1890, le coin sud-ouest du quadrilatère est entièrement occupé par des maisons en rangée (plans 62 à 65). De 1890 à 1940, le cadre bâti ne change pas (plans 66 et 67). Le coin sud-est, quant à lui, est plutôt occupé par des bâtiments à vocation industrielle. Le cadre bâti perdure jusque dans les années 1950 (plan 68). À la fin des années 1960, tout le quadrilatère est vacant et ce, jusqu'à la construction du bâtiment qui actuellement abrite la compagnie Paco Corporation (plans 70 à 72). Malgré la présence du bâtiment de Paco Corporation qui couvre en grande partie l'aire d'étude, il est possible que le coin sud-est du bâtiment de la Vapor Car Heating soit trouvé dans l'espace au sud de l'entrée du garage souterrain du côté de la rue Brennan. Ce bâtiment commence à être illustré sur les plans anciens à partir du troisième quart du XIX^e siècle (plans 63 à 69). La tranchée 17A, de 10 m par 2 m, sera implantée dans cette industrie existante en 1875 (plan 103).

Zone H18, rue Wellington (plan 16)

L'ouverture de la rue Wellington à l'ouest de la rue McGill est confirmée sur un plan de 1717 (figure 2). C'est le chemin identifié sous le nom de « chemin de la Chine » qui menait à Lachine. En 1934, l'axe de la rue Wellington est modifié entre les rues de Nazareth et Murray. Le nouvel axe emprunte le tracé de l'ancienne rue Smith, prolongée vers le nord (plan 67). Le percement de

la rue Wellington en 1934 entre les rues de Nazareth et Dalhousie a été réalisé à travers un bâti appartenant au quadrilatère borné par les rues Ottawa, de Nazareth, Wellington et Dalhousie (plans 62 à 65). L'aménagement du nouveau tronçon de la rue à l'intérieur des limites de l'aire d'étude a entraîné plus précisément l'arasement des bâtiments du coin sud-est de l'ancienne configuration du quadrilatère (plans 66 et 67). Ces bâtiments semblent correspondre à des habitations de la seconde moitié du XIX^e siècle. Plusieurs fondations d'anciens murs de façade et de murs de refend associés à ces bâtiments ont déjà été mises au jour le long de la bordure est de la rue Wellington actuelle. Les découvertes ont été enregistrées sous le code Borden BiFj-48. Les résultats des interventions archéologiques antérieures ont confirmé l'importance du potentiel archéologique de la rue. Les portions centrale et ouest de la rue actuelle pourraient aussi receler des vestiges de cette période. Mais des vestiges de bâtiments plus anciens appartenant aux premières habitations du faubourg pourraient également avoir été préservés dans la portion sud de la rue Wellington, car à cet endroit passait le premier tracé de la rue Dalhousie dont le déplacement vers le nord entre 1846 et 1869 (plans 61 et 62) a nécessité la démolition du cadre bâti de la première moitié du XIX^e siècle, dont les vestiges seront expertisés par la tranchée 18A (10 m x 2 m) (plan 103).

Zone H19, quadrilatère Brennan/Bonaventure/de la Commune Ouest (plan 17)

Le quadrilatère délimité par les rues Brennan, l'autoroute Bonaventure et la rue de la Commune Ouest est compris historiquement dans les limites de l'ancien quartier ouvrier Griffintown. Avant 1825 dans l'aire d'étude, le paysage n'est ponctué que par la présence d'un moulin à vent à proximité duquel se trouvent deux bâtiments, des dépendances de McCord (plans 60 et 73). Après 1825, l'espace est utilisé pour des activités de manutention et d'entrepôt. Ainsi, sur un plan du deuxième quart du XIX^e siècle, en plus du moulin à vent et des dépendances de McCord, sont illustrés dans l'aire d'étude quelques bâtiments de forme allongée sur la rue Dalhousie et un seul sur le front sud de la rue Ann (plans 61 et 74). Le cadre bâti se développe, mais demeure clairsemé tout au long de la seconde moitié du XIX^e siècle (plans 62 à 65 et 75 à 78). À partir du troisième quart du XIX^e siècle, la rue Brennan est percée et tout son front est occupé entre les rues Dalhousie et Ann (plan 63). C'est à cette époque que figurent sur les plans les bâtiments de la glacière du charretier David Morrice qui s'étendent de part et d'autre de la rue Ann (plans 63-64 et 76-77). Au cours du dernier quart du XIX^e siècle, un imposant bâtiment occupe désormais l'espace entre les rues Ann et de la Commune, le long de la limite ouest de l'aire d'étude. Il appartient au grossiste en quincaillerie Crathern & Caverhill et sert d'entrepôt jusque dans les années 1990 (plans 77 à 85). À partir du dernier quart du XIX^e siècle, le moulin à vent n'est plus représenté sur les plans (plan 77). Vers la fin des années 1960, tout le cadre bâti situé en bordure de la nouvelle autoroute Bonaventure est démoli, puis converti en stationnement ou en espace vert (plans 70 et 83).

Le potentiel archéologique dans l'aire d'étude concerne l'occupation artisanale, domestique et commerciale de la fin du XVIII^e siècle et des trois derniers quarts du XIX^e siècle. Au coin sud-est,

un inventaire a déjà permis de localiser les vestiges du moulin sur le site BiFj-75. Dans la portion centrale du quadrilatère, des vestiges de la glacière du charretier David Morrice construite au troisième quart du XIX^e siècle risquent fort d'avoir été scellés sous les stationnements présents de chaque côté de la rue Ann, même si au cours de la première moitié du XX^e siècle, l'aménagement de bâtiments (divers garages et petits entrepôts), en particulier au nord de la rue Ann, pourrait avoir perturbé une partie des ressources archéologiques – si les glacières du tournant du XX^e siècle étaient essentiellement hors sol, celles de Morrice, un peu plus anciennes, étaient probablement en partie souterraines.. Dans la portion sud-ouest, les fondations de l'entrepôt du grossiste en quincaillerie Crathern & Caverhill démolit tardivement sont fort probablement encore en place.

Les tranchées 19A et 19B concernent la glacière du troisième quart du XIX^e siècle, alors que les tranchées 19C et 19D ont trait aux installations du grossiste en quincaillerie du dernier quart du XIX^e siècle. Toutes ces tranchées sont longues de 10 m et larges de 2 m. Quant aux vestiges du moulin à vent McCord de la fin du XVIII^e siècle, il faudra mettre en œuvre toutes les mesures de protection nécessaires afin d'éviter qu'ils soient bouleversés lors des travaux de construction du REM. Dans un premier temps, une excavation mécanique effectuée sous la direction d'un archéologue historien devra être effectuée à l'ouest des vestiges, à une distance d'au moins 2 m de ces derniers. Par la suite, l'excavation devra être étançonnée à l'aide de palplanches en acier ou par un mur berlinois et ce, afin de faire en sorte que les travaux d'excavation et de construction subséquents ne s'approchent pas à plus de 2 m des vestiges du moulin à vent McCord, dont la préservation des restes a jusqu'à maintenant été assurée par la Ville de Montréal (plan 105).

Au sud des bassins Peel

Zone H20, au sud des bassins Peel entre les rues Mill et Oak (plan 18)

Les bassins Peel ont été expertisés à plusieurs reprises, la dernière fois à l'été 2016, en prévision de la construction du REM. Les interventions archéologiques ont donc été complétées dans ce secteur de l'aire d'étude, au nord du canal de Lachine. La zone 20 est plutôt localisée au sud du canal de Lachine, entre les rues Mill et Oak. La transformation du milieu physique de cette zone est intimement liée à la construction du canal inauguré en 1825. Pendant la première moitié du XIX^e siècle, elle demeure encore rurale (plan 86). En 1846, des limites de lots sont tracées au nord et à l'ouest et un bâtiment en ponctue la jonction (plan 87). Une vingtaine d'années plus tard, les limites du lot apparaissent définies (plan 88). Une cale sèche recouvre en grande partie le lot, bordé à l'est par un nouveau bâtiment longitudinal. D'après le plan de Plunkett & Brady de 1872, les Tate en sont les propriétaires (plan 89). À la même époque, la rue Mill est ouverte; elle longe les bâtiments en brique et en bois toujours présents en bordure est du lot. Ces bâtiments abritent des ateliers, des entrepôts et des bureaux. La configuration du chantier des Tate demeure inchangée jusqu'à la fin du XIX^e siècle (plans 90 et 91). Au cours de la première

moitié du siècle suivant, d'importants changements s'effectuent : la cale sèche des Tate semble avoir été remblayée puisqu'elle ne figure plus sur les plans, tandis que deux nouvelles cales sèches sont aménagées et divers bâtiments (moulins, ateliers et usines), ajoutés dans les portions est et ouest pour former un immense chantier maritime, les Montreal Dry Docks (plans 92 et 93). Sur le plan de 1973, plus aucune cale sèche n'est représentée. Seuls les bâtiments de forme allongée situés en bordure est et ouest de la zone persistent (plan 96).

Diverses interventions archéologiques dans cette zone ont confirmé son potentiel; les vestiges des deux anciennes cales sèches de la Montreal Dry Docks en opération de 1896 à 1964 (site 601G) ont partiellement été relevés. Ceux d'un bâtiment administratif de ce chantier maritime ont été découverts en marge de la rue Mill. Des vestiges de l'ancien chantier maritime des frères Tate antérieur à celui de la Montreal Dry Docks y ont aussi été trouvés. Toute la zone 20, à l'exception de sa bordure est où se trouvent actuellement des bâtiments plus récents (quoique certains bâtiments du chantier des Tate pourraient avoir été intégrés à ceux-ci), recèle les vestiges potentiels du chantier naval de la Montreal Dry Docks, de même que ceux du chantier naval des frères Tate (1851-1896). Ces anciens aménagements comprenant des cales sèches avec leurs murs, des portes permettant l'accès au bassin du canal, des bases de machinerie et divers équipements de levage adjacents aux cales sèches méritent d'être expertisés. De plus, le coin nord-est de cette zone, où se trouve l'entrée actuelle permettant d'accéder au dépôt de machinerie, pourrait receler les vestiges de bâtiments administratifs et de services construits de front sur la rue Mill au cours du troisième quart du XIX^e siècle.

Compte tenu de l'abondance de vestiges dans la zone 20 et de l'évolution que les installations portuaires y ont connue, plusieurs tranchées devront y être excavées. Ces tranchées, toutes longues de 15 m et larges de 2 m, concerneront la cale sèche de Tate et la cale sèche est de Montreal Dry Docks (20A et 20B), des bâtiments des frères Tate et de l'administration de la Montreal Dry Docks (tranchée 20C), le bassin des frères Tate (tranchée 20E) et la cale sèche ouest de Montreal Dry Docks (tranchée 20F) (plan 104).

Tableau 3 Zones à potentiel archéologique du centre-ville de Montréal et des bassins Peel

Zone	Localisation	État actuel des lieux	Période	Potentiel archéologique
H1	Rue Saint-Antoine Ouest	Rue	Trois premiers quarts du XIX ^e siècle	Anciens niveaux de circulation et murs de façade des bâtiments des trois premiers quarts du XIX ^e siècle. Fonctions domestique et surtout commerciale.
H2	Quadrilatère Saint-Antoine Ouest/Robert-Bourassa/Saint-Jacques/Mansfield	Entrepôts sous un pont ferroviaire et stationnements	XIX ^e siècle	Bâtiments du XIX ^e siècle dans la portion ouest (Old Brewery Mission, magasin de meubles Fraser). Fonctions domestique et commerciale.
H3	Rue Saint-Jacques	Rue	XIX ^e siècle	Anciens niveaux de circulation et murs de façade des bâtiments des deuxième et troisième quarts du XIX ^e siècle. Fonctions domestique et surtout commerciale.
H4	Quadrilatère Saint-Jacques/de Nazareth/Notre-Dame Ouest/de l'Inspecteur	Entrepôts sous un pont ferroviaire, stationnements et terrain vacant	XIX ^e siècle	Ruisseau Saint-Martin et bâtiments en maçonnerie de la deuxième moitié du XIX ^e siècle dans la bordure sud, en particulier l'église Inspector. Fonctions domestique, commerciale et institutionnelle.
H5	Rue Notre-Dame Ouest	Rue	Rue ouverte au 1 ^{er} quart du XVIII ^e siècle	Anciens niveaux de circulation et anciens services d'utilités publiques
H6	Quadrilatère Notre-Dame Ouest/de Nazareth/Saint-Maurice/de l'Inspecteur	Bâti à 85%, entrepôts sous un pont ferroviaire, stationnement, rue	Trois derniers quarts du XIX ^e siècle	Jardins et vergers d'une propriété du premier quart du XVIII ^e siècle. Bâtiments en maçonnerie ou en bois des trois derniers quarts du XIX ^e siècle. Fonctions domestique et commerciale.
H7	Rue Saint-Maurice	Rue	Rue ouverte au tournant du XIX ^e siècle	Jardins, vergers et bâtiments d'une propriété du premier quart du XVIII ^e siècle. Murs de façade de bâtiments des trois derniers quarts du XIX ^e siècle, dont la première façade de l'église St. Helen. Anciens niveaux de circulation. Fonctions domestique, commerciale et institutionnelle.
H8	Quadrilatère Saint-Maurice/de Nazareth/Saint-Paul Ouest/de l'Inspecteur	Bâti à 50%, stationnement et entrepôts sous un pont ferroviaire	XIX ^e siècle	Bâtiments en maçonnerie et en bois des trois premiers quarts du XIX ^e siècle et églises St. Edward et Sainte-Hélène du dernier quart du XIX ^e siècle. Fonctions domestique, institutionnelle et commerciale.
H9	Quadrilatère Saint-Paul Ouest/Nazareth/William/de l'Inspecteur	Bâti à 60 %, stationnement, entrepôts sous un pont ferroviaire et poste de police	XVII ^e siècle au XIX ^e siècle	Canal d'amenée du moulin des sulpiciens aménagé à la fin du XVII ^e siècle et traversant la zone du nord au sud, Petite rivière Saint-Pierre, jardins du Petit séminaire, marché au foin sur l'ensemble de la zone à partir de 1865 avec bâtiment en maçonnerie abritant la pesée. Fonctions industrielle, institutionnelle et commerciale.

Zone	Localisation	État actuel des lieux	Période	Potentiel archéologique
H10	Rue William	Rue	Rue ouverte au début du XIX ^e siècle	Anciens niveaux de circulation du XIX ^e siècle, vestiges architecturaux et tissu archéologique associés à l'ancien bâti mis en place au cours du dernier quart du XIX ^e siècle du côté est de la rue, dont l'église St. Mark et la manufacture de tuyaux de plomb de James Robertson. Fonctions institutionnelle et industrielle.
H11	Quadrilatère William/de Nazareth/Ottawa/Dalhousie, sauf une mince bande au nord	Stationnement et entrepôts sous un pont ferroviaire	Trois premiers quarts du XIX ^e siècle	Maisons des 1 ^{er} , 2 ^e et 3 ^e quarts du XIX ^e siècle réparties sur l'îlot et église presbytérienne St. Mark construite à la fin des années 1860 et agrandie au cours des années 1870 au coin sud-ouest. Fonctions domestique et institutionnelle.
H12	Rue Dalhousie entre William et Ottawa	Rue	Date d'ouverture : vers 1818?	Bâtiments à vocation indéterminée et sols d'occupation de la première moitié du XIX ^e siècle dans la moitié nord de la rue, portion centrale du tronçon. Niveaux de circulation du XIX ^e siècle.
H13	Quadrilatère William/Dalhousie/Ottawa/Ann	Stationnement	Deuxième moitié du XIX ^e siècle	Maison en rangée du troisième quart du XIX ^e siècle au sud-est et manufacture de charrues de James Patterson, fabrique de scies et manufacture de tuyaux de plomb de James Robertson des années 1870 au nord, boulangerie industrielle de Joseph Wylie du troisième quart du XIX ^e siècle au centre et d'autres bâtiments du dernier quart du XIX ^e siècle au sud, dans un îlot occupé depuis le début du XIX ^e siècle et qui accueillit une école à partir des années 1870. Fonctions industrielle, domestique et institutionnelle.
H14	Quadrilatère Ottawa/de Nazareth/Wellington/Dalhousie, sauf une mince bande au nord	Bâti à 20 %, pont ferroviaire, pipeline au nord-est et réservoirs au sud-est	XIX ^e siècle	Bâtiments des trois derniers quarts du XIX ^e siècle au nord-ouest et au sud-est, tonnellerie et église anglicane St. Stephen de 1845 et 1851 abritant la fonderie de cuivre et de laiton Booth Copper vers 1900 au sud-ouest. Fonctions domestique, institutionnelle et industrielle.
H15	Rue Dalhousie entre Ottawa et Wellington	Rue	Deuxième quart du XIX ^e siècle	Murs de façade et latéraux de la première église St. Stephen érigée en 1845 dans la portion nord-ouest et deux bâtiments du deuxième quart du XIX ^e siècle dans la portion nord-est. Fonctions domestique et institutionnelle.
H16	Quadrilatère Ottawa/Dalhousie/Wellington/Ann	Bâti à 80 %, pont ferroviaire au nord-est	XIX ^e siècle	Réservoir de New City Gas Works (entreprise présente depuis 1847) de 1861 au nord-est et usine de machinerie, de poulies et d'essieux Miller Brothers établie vers 1900. Fonction industrielle.

Zone	Localisation	État actuel des lieux	Période	Potentiel archéologique
H17	Quadrilatère Wellington/ Bonaventure/ Brennan/Ann, sauf une mince bande au nord	Bâti à 80 %, pont ferroviaire au coin sud-ouest et stationnement	Deuxième moitié du XIX ^e siècle	Bâtiment de la Vapor Car Heating de la deuxième moitié du XIX ^e siècle dans le coin nord-est. Fonction industrielle.
H18	Rue Wellington	Rue	Ouverture en 1934	Bâtiments de la première moitié du XIX ^e siècle dans la portion sud et de la seconde moitié du XIX ^e siècle dans les portions centrale et ouest. Fonction domestique.
H19	Quadrilatère Brennan/ Bonaventure/de la Commune Ouest, sauf une mince bande à l'ouest	Stationnement et espace vert (partie sud-ouest du site BiFj-75)	Fin du XVIII ^e siècle et trois derniers quarts du XIX ^e siècle	Moulin à vent et dépendances McCord du début des années 1790 et bâtiments des trois derniers quarts du XIX ^e siècle répartis sur l'îlot, dont la tonnellerie de David Campbell et la glacière du charretier David Morrice du troisième quart du XIX ^e siècle dans la portion centrale et Dominion Transport à l'ouest, une entreprise de charretiers occupant des bâtiments de la deuxième moitié du XIX ^e siècle, puis l'entrepôt du grossiste en quincaillerie Crathern & Caverhill dans la portion sud-ouest. Fonctions artisanale, domestique et commerciale.
H20	Portion au sud du canal de Lachine entre les rues Mill et Oak	Bâti à 35 % et dépôt de machinerie (site 601G)	Deuxième moitié du XIX ^e siècle et première moitié du XX ^e siècle	Cale sèche et bâtiments des Tate de la deuxième moitié du XIX ^e siècle dans la bordure ouest, au centre et dans le coin nord-est. Cales sèches et bâtiments de la Montreal Dry Docks de la première moitié du XX ^e siècle au centre. Fonction portuaire.

4.3.2 BiFj-101, zone H21 (plan 19)

Au sud-ouest des voies ferrées entre les rues de Sébastopol et Bridge, à Pointe-Saint-Charles, se trouve le site des anciens ateliers du Grand Tronc et du CN (BiFj-101). Ce site a déjà fait l'objet d'interventions archéologiques. Parmi les découvertes effectuées figurent les fondations de bâtiments et des aménagements de la deuxième moitié du XIX^e siècle et du premier quart du XX^e siècle du complexe du Grand Tronc (1856-1926). Une zone localisée à l'extrémité est du site a toutefois révélé la présence de sols d'occupation contenant des artefacts de nature domestique de tout le XIX^e siècle. Cet emplacement, représenté uniquement sur le plan de Sitwell, pourrait correspondre à un ancien complexe domestique ou agraire possiblement antérieur à l'aménagement des ateliers de l'entreprise ferroviaire en 1853 (plan 7). Des vestiges architecturaux ou des sols d'occupation appartenant à cet ancien complexe domestique et peut-

être agricole datant d'avant 1850 sont probablement toujours conservés à l'extrémité nord-est de la zone, en marge de la propriété du Grand Tronc (zone H21).

La zone H21 englobe le périmètre d'une propriété représentée uniquement sur le plan de Fortification' Surveys en 1869. Elle est associée à un ancien complexe domestique et/ou agricole vraisemblablement antérieur à l'aménagement des ateliers de l'entreprise ferroviaire du Grand Tronc en 1853. Cette propriété cohabite toutefois avec les installations du GTR au moins jusqu'en 1864. Une tranchée d'inventaire archéologique réalisée en 2011 a permis de vérifier la stratigraphie immédiatement au sud de cette ancienne propriété. En raison de la présence immédiate des voies ferrées fonctionnelles plus au nord, la tranchée avait dû être déplacée vers le sud, ce qui expliquerait l'absence de vestige architectural à l'emplacement inventorié. Une couche composée de limon argileux organique contenant de nombreux artefacts de nature domestique a pu être partiellement échantillonnée, avant que la tranchée ne soit inondée. Cette couche se trouve à près de deux mètres de profondeur depuis la surface actuelle. Elle est associée au sol naturel d'habitat préservé sous les remblais d'assainissement du site datant de 1853 à 1856. Des artefacts témoignant de l'occupation domestique des lieux durant de la première et la seconde moitié du XIX^e siècle y ont été découverts. Afin de poursuivre l'inventaire de cette zone qui présente un fort potentiel d'occupation domestique et agricole durant la première moitié du XIX^e siècle, trois tranchées de 10 m de longueur sur 2 m de largeur (21A à 21C) doivent y être réalisées (plan 106). Ces tranchées devraient permettre de localiser les vestiges du bâtiment principal de ce domaine, ses dépendances adjacentes et les aires de circulation autour de ces bâtiments.

Tableau 4 Zone à potentiel archéologique (site BiFj-101)

Zone	Localisation	État actuel des lieux	Période	Potentiel archéologique
H21	Segment entre les rues Sébastopol et Bridge à Pointe-Saint-Charles	Bâti à 20 %. Voies ferrées et terrains vacants.	Première moitié du XIX ^e siècle	Bâtiments et sols d'occupation d'un complexe de la première moitié du XIX ^e siècle à l'extrémité nord-est. Fonction agro-domestique.

4.3.3 Du pont Victoria jusqu'à l'île des Sœurs

La superposition du plan de Sitwell de 1869 à la trame actuelle (plan 7) révèle la position de l'ancienne rive de la pointe Saint-Charles. On constate que l'aire d'étude est située dans le secteur qui a été gagné sur le fleuve par le rejet de déchets et par l'ajout de remblais imposants. Aucun potentiel archéologique n'est reconnu pour ce secteur.

En outre, sur l'île des Sœurs, l'aire d'étude traverse le site BiFj-1. D'un intérêt majeur, ce site n'est toutefois désormais doté que d'un potentiel archéologique faible, puisqu'il a été entièrement fouillé par le passé.

4.3.4 Brossard (plan 20)

Le potentiel archéologique de Brossard se rapporte à l'occupation agro-domestique tricentenaire mise en place dans les seigneuries de La Prairie et de Longueuil. À la lumière de la superposition du plan de Sitwell au plan actuel (plan 99), les modes d'implantation se sont produits, d'une part, le long du fleuve (côte Saint-Lambert) entre l'ancien chemin du Roy et l'actuelle route 132 et, d'autre part, le long du chemin de Lapinière, surtout du côté nord. En effet, le bâti du côté sud a principalement été mis en place le long du chemin des Prairies, plus au sud. Sur le chemin de Lapinière, l'implantation des complexes fermiers (maison, grange et étable) semble avoir été faite en retrait du chemin, parfois à plus de 100 m de celui-ci.

Le secteur à la sortie du pont Champlain où se trouvaient les fermes anciennes a été considérablement modifié pour l'aménagement des bretelles d'accès. De plus, l'inventaire archéologique réalisé en 2014 dans le cadre du projet de nouveau pont sur le Saint-Laurent permet de considérer le potentiel archéologique de ce secteur comme nul.

Pour le secteur de l'ancien chemin de Lapinière, trois zones à potentiel archéologique historique ont été retenues. La première (H22) est associée à une série de bâtiments isolés, possiblement des granges ou hangars servant à l'entreposage d'instruments de ferme ou des récoltes. La seconde (H23) se rapporte à un hameau de fermes situé près d'une route de traverse permettant de rejoindre le chemin des Prairies et où se situait par ailleurs une école. Dans le secteur du stationnement incitatif, la proximité des maisons historiques Sénécal et Banlier a été notée, auxquelles s'ajoute le site BiFi-9 (site agricole Brosseau), découvert lors d'un inventaire effectué dans le cadre de la construction de l'autoroute 30 et situé, comme les deux maisons, le long du chemin des Prairies (Arkéos (1994b)). Bien que le chemin des Prairies ne soit pas illustré sur le plan ancien dans le secteur du stationnement, les modes d'implantation plus à l'ouest démontrent un pattern similaire à celui du chemin de Lapinière, soit des complexes agro-domestiques situés à distance du chemin. La maison actuelle située dans l'aire d'étude, bien que d'apparence relativement récente, pourrait être une reconstruction sur un site plus ancien. Cette résidence et ses alentours constituent donc la zone H24.

Aucun inventaire n'est recommandé pour les zones H22 et H23, dans la mesure où les travaux se limiteront à l'emprise de l'autoroute. Toutefois, s'ils devaient en déborder, un inventaire devra être mis en œuvre. Pour sa part, la zone 24 sera inventoriée en même temps et de la même façon que la zone P5.

Tableau 5 Zone à potentiel archéologique (Brossard)

Zone	Localisation	État actuel des lieux	Période	Potentiel archéologique
H22	Autoroute 10, secteur du boulevard Milan	Autoroute 10, bretelle d'accès au boulevard Milan et bâti XX ^e siècle	Antérieur à 1950	Bâtiments et sols d'occupation en lien avec des bâtiments isolés. Fonction agro-domestique.
H23	Autoroute 10, entre l'axe de la rue Marisa et l'axe de l'avenue Maupassant	Autoroute 10, bâti de l'avenue Malo, bâti de la rue Bergère	Antérieur à 1950	Bâtiments et sols d'occupation en lien avec un hameau de fermes. Présence d'une école au XIX ^e siècle. Fonction agro-domestique et institutionnelle.
H24	Chemin des Prairies, entre le boulevard Rome et l'entrée du poste d'Hydro-Québec	Maison entourée d'arbres	Antérieur à 1950	La maison d'apparence récente pourrait se trouver sur le site d'une ancienne ferme. Fonction agro-domestique.

5.0 CONCLUSION

La présente étude fait suite au mandat accordé à Ethnoscop par CIMA+ pour la réalisation d'une évaluation de potentiel archéologique concernant un segment de l'antenne Rive-Sud du projet de REM, segment qui s'étend entre les rues Saint-Jacques et Brennan. Or, en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, ce projet est soumis à une évaluation et à un examen de ses impacts, y compris ceux sur les ressources archéologiques. L'étude de potentiel archéologique vise donc à répondre à cette exigence en couvrant toute l'emprise prévue de l'antenne Rive-Sud du REM.

Pour la période préhistorique, cinq zones à potentiel archéologique ont été identifiées. Toutefois, les aménagements liés à la construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent, au développement des rives du fleuve et à l'urbanisation massive des différents secteurs laissent croire que peu d'endroits permettraient la découverte de preuves d'occupations humaines au cours de la préhistoire. Cependant, un inventaire systématique par sondages manuels devra être réalisé à Brossard à l'emplacement de la station terminale, un endroit moins bouleversé. Pour la période historique, 24 zones à potentiel archéologique ont été identifiées, concernant principalement les occupations domestiques, industrielles, institutionnelles, portuaires, ferroviaires et agro-domestiques des lieux. L'inventaire proposé est basé sur la réalisation de plusieurs tranchées mécaniques longues de 7 m à 15 m et larges de 2 m à 3 m, dans lesquelles devront être implantés des sondages manuels. Par ailleurs, des mesures de protection particulières ont été indiquées pour les vestiges du moulin McCord, qui devront être préservés *in situ* pendant et après les travaux.

L'inventaire devra être encadré par des méthodes de travail détaillées, des méthodes d'enregistrement adéquates ainsi que des mesures de conservation des vestiges immobiliers et mobiliers, tous ces éléments devant être formulés dans la demande de permis de recherche archéologique. S'il est jugé opportun, la stratégie d'inventaire ici présentée pourra comprendre des tranchées supplémentaires. L'inventaire ne sera pas une fin en elle-même puisque, compte tenu de la richesse des ressources archéologiques, il est certain qu'en plusieurs endroits, il devra être suivi de fouilles archéologiques. C'est pourquoi nous recommandons que cet inventaire débute au moins un an avant le début des travaux d'excavation pour le REM.

Ouvrages consultés

ARCHÉMI

1995 *Inventaire et évaluation des ressources culturelles. Canal de Lachine*, Parcs Canada.

ARCHÉOBEC

1992 *Sondages archéologiques, cave en terre battue du bâtiment situé au 131 rue du Port (BjFj-69), Montréal, mai 1992* — Ministère des Affaires culturelles du Québec.

ARCHÉOCÈNE INC

1993 *Le domaine agricole d'un marchand aux XVII^e et XVIII^e siècles : le site LeBer à l'île des Soeurs* — Série Dossiers, Collection Patrimoine, Les publications du Québec, Ministère de la Culture et des Communications du Québec.

ARCHÉOTEC

1980 *Inventaire archéologique de l'île Ste-Thérèse*. Rapport soumis au ministère des Affaires culturelles.

1998a *Ville de Brossard. Projet d'élargissement du boulevard Matte. Construction des boulevards Rome, Lepage, Lapinière, Chevrier et 1.-01*. Montréal. Hamel, Beaulieu et associés.

1998b *Fouilles archéologiques à la place Jacques-Cartier 1997-1998, Montréal*, Ville de Montréal.

2000 *Inventaire archéologique dans l'emprise des futurs boulevard Chevrier, Lapinière et Lepage, secteur C, Ville de Brossard*. Brossard, Ville de Brossard.

2003c *Ville de Longueuil, arrondissement de Brossard. Construction du boulevard Lepage. Interventions archéologiques 2003*. Laval, Dessau-Soprin.

2004 *Inventaire archéologique dans l'emprise du futur boulevard Leduc et des futures bretelles d'accès à l'autoroute 10*. Longueuil, Ville de Longueuil.

ARKÉOS

1991 *Les sites préhistoriques du Vieux-Montréal, analyse et synthèse - Projet Pointe-à-Callière, musée d'archéologie et d'histoire de Montréal* — SIMPA, entente Ministère des Affaires culturelles du Québec / Ville de Montréal.

- 1994a *Inventaire archéologique, tronçons routiers situés dans les MRC de Soulanges, Beauharnois-Salaberry, Acton, Des Maskoutains, Jardins-de-Napierville, L'Assomption, Yamaska et Roussillon*. Montréal, ministère des Transports du Québec. 73 p.
- 1994b *Fouilles archéologiques aux sites BiFi-9 (site Brosseau) et BiFi-10 (ruisseau Saint-Claude), La Prairie*. Montréal, ministère des Transports du Québec. 96 p.
- 1997 *Fouilles archéologiques îlot F (1995). Site BjFj-56. Volume 1 : rapport d'intervention — Société d'habitation et de développement de Montréal — Entente Ministère des Affaires culturelles du Québec / Ville de Montréal*.
- 2001b *Projet de mise en valeur des abords du canal de Lachine, Pôle Peel. Interventions archéologiques à l'emplacement de la Montréal Warehousing Co. et des bassins 3 et 4 (BiFj-64 et 601G)*. Montréal, Parcs Canada. 96 p.
- 2002a *Fouille et inventaire archéologiques au site BjFi-7, île Grosbois, Parc des Îles-de-Boucherville. Planification stratégique de mise en valeur du patrimoine archéologique du Parc des Îles-de-Boucherville. Rapport soumis à la Société des établissements de plein air du Québec (SÉPAQ), Parc des Îles-de-Boucherville*.
- 2002b *Interventions archéologiques dans les rues de Montréal en 2000. Rues de la Commune et Peel (MTL00-06-4); quadrilatère des rues Wellington, Nazareth, Ann, Brennan (BiFj-48); quadrilatère des rues Duke, Wellington, Nazareth, Brennan (BiFj-67); rue Wellington (MTL00-06-13) et rue Oak (MTL00-08-2)*. Montréal, Ville de Montréal.
- 2003 *Interventions archéologiques aux bassins à farine 3 et 4 (601G7, 8, 10 et 11). Lieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine, 2001 et 2002*. Montréal, Parcs Canada. 75 p.
- 2004a *Interventions archéologiques réalisées dans le Vieux-Montréal et sa périphérie (2001). Rues Notre-Dame (MTL01-06-3), Saint-Jean-Baptiste (MTL01-06-7), Saint-Jacques (MTL01-06-16), de la Commune (BiFj-25, MTL01-06-18), Lévis (BiFj-11)*. Montréal, Bell. 135 p.
- 2004b *Projet de revitalisation de la raffinerie de sucre Redpath. Site BiFj-55, Montréal (2002). Inventaire et supervision archéologiques, phase 1*. Québec, Gueymard et Associés. 42 p.
- 2004c *Réaménagement des bassins Peel (601G12). Lieu historique national du Canada du canal de Lachine, 2002. Interventions archéologiques*. Montréal, Parcs Canada. 79 p.
- 2006 *Interventions archéologiques au site BjFj-75 (Chandellerie Mailloux), Vieux-Longueuil, 2005— Rapport présenté à la firme Belcourt*.
- 2008 *Interventions archéologiques dans les rues de Montréal, 2004 et 2005. Rue Metcalfe (BjFj-1), rue des Sœurs-Grises (MTL04-25-5), rue des Récollets (MTL04-25-6), rue Bridge (MTL04-23-2), avenue Savoie (BjFj-111), rue Labelle (MTL04-25-9), Parc du Mont-Royal (BjFj-134 et MTL05-25-6) et rue Duke (BiFj-67 et MTL05-25-10)*. Montréal, Ville de Montréal.
- 2008a *Interventions archéologiques dans les rues de Montréal, 2002, 2003 et 2004. Rue Brennan (BiFj-60, BiFj-65, MTL02-23-1) et Cour de la Commune (BiFj-75)*. Montréal, Ville de Montréal. 272 p.
- 2012a *District Griffin II - Phase I. Supervision archéologique des travaux de caractérisation des sols de l'îlot 8 (BiFj-41 et BiFj-64), secteur Griffintown, Montréal*. Québec, Devimco. 35 p.
- 2013 *Nouveau pont sur le Saint-Laurent : Étude de potentiel archéologique*, Montréal, Dessau. 107 p.

ARKÉOS et ARCHÉOCÈNE

- 1994 *Site LeBer, BiFj-1, île des Sœurs, Verdun. Inventaire et évaluation archéologiques.* Verdun, Ville de Verdun.
- 1998 *Fouille archéologique du site préhistorique BiFj-49, pointe nord de l'île des Sœurs, Verdun.* Verdun, Ville de Verdun.

BENOIT, Michèle et Roger GRATTON

- 1992 *Pignon sur rue. Les quartiers de Montréal,* Montréal, Guérin.

BOLDUC, A.M.

- 1999 *Nouveau site de la transgression de Mitis à Champlain, vallée du Saint-Laurent, Québec* — Commission géologique du Canada, recherche en cours 1999-E.

BOURDAGE, Gaétan, Jean-Pierre YELLE et Nathalie BATTERSHILL

- 1992 *LaPrairie images d'hier.* La Prairie, s.n.

CHAPDELAIN, Claude

- 1987 *Le site Jacques à Saint-Roch-de-Richelieu: Archaique laurentien ou post-laurentien? Recherches Amérindiennes au Québec, XVII(1-2), 63-80.*
- 1993 « The Sedentarization of the Prehistoric Iroquoians: A Slow or Rapid Transformation? ». *Journal of Anthropological Archaeology*; vol. 12, N° 2: 173-209.
- 2002 *Enquêtes archéologiques dans le Méganticois: l'École de fouilles d'août 2002.* Québec, ministère de la Culture et des Communications.

CHRÉTIEN, Yves

- 1995 « Les lames de cache du site Lambert et l'influence de la culture Meadowood dans la région de Québec », dans *Archéologies québécoises*, Montréal, Recherches amérindiennes au Québec, p. 185-201. (Paléo-Québec, n° 23).

CLERMONT, Norman

- 1974 « Un site archaique de la région de Chambly ». *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. 4, no 3, p. 33-51. Montréal.
- 1989 « Adieu originaux, esturgeons et tourterelles... ». *Anthropologie et Sociétés*; vol. 13, N° 2: 121-126.
- 1990a *Le Sylvicole inférieur au Québec*, Recherches amérindiennes au Québec, vol. XX, n° 1, p. 5-17
- 1990b « Les premières recherches archéologiques dans la région de Montréal ». J.-R. Brault (dir.), *Montréal au XIX^e siècle : des gens, des idées, des arts, une ville*, p. 109-122. Montréal, Leméac.
- 1996 « Le Sylvicole du Québec méridional ». *Revista de Arqueologia Americana*; N° 9 : 67-81.
- 2003 « Les objets en pierre polie ». *Île aux Allumettes: l'Archaique supérieur dans l'Outaouais*, p. 171-186. Montréal, Recherches amérindiennes au Québec.

CLERMONT, Norman & Claude Chapdelaine

1980 « La sédentarisation des groupes non agriculteurs dans la Plaine de Montréal ». *Recherches amérindiennes au Québec*; vol. 10, N° 3: 153-158.

CLERMONT, Norman & Evelyne COSSETTE

1991 « Prélude à l'agriculture chez les Iroquoiens préhistoriques du Québec ». *Journal canadien d'archéologie*; vol. 15: 35-44.

COMMISSIONS SPÉCIALES

1897 *Report from the Special Committee, Re : Little River St Pierre*. Conseil de la Cité de Montréal.

COSSETTE, Evelyne

1995 *Assemblages zooarchéologiques et stratégies de subsistance des groupes de chasseurs-pêcheurs du site Hector-Trudel (Québec) entre 500 et 1000 de notre ère*. Thèse de doctorat. Montréal: Département d'anthropologie, Université de Montréal.

1996 « Pêcheurs et chasseurs à l'aube d'une transformation: les stratégies de subsistance entre 500 à 1000 ap. J.-C. ». *Recherches amérindiennes au Québec*; vol. 26, Nos 3-4 : 115-128.

COURVILLE, Serge

1988 *Paroisses et municipalités de la région de Montréal au XIXe siècle, 1825-1861 : répertoire documentaire et cartographique*N°. Québec, Presses de l'Université Laval.

CRÊTE, Serge-André

1978 « Les premiers habitants ». *Images de la préhistoire du Québec*, p. 19-30. Montréal, Recherches amérindiennes au Québec.

DAWSON, John W.

1860 « Notes on Aboriginal Antiquities Recently Discovered in the Island of Montreal ». *Canadian Naturalist and Geologist and Proceedings of the Natural History Society of Montreal*, vol. 5, p. 430-449.

1861 « Additional Notes on Aboriginal Antiquities Found at Montreal ». *Canadian Naturalist and Geologist and Proceedings of the Natural History Society of Montreal*, vol. 6, p. 362-373.

DELÂGE, Denys

1991 « Les Iroquois chrétiens des "réductions", 1677-1770: I-Migrations et rapports avec les Français ». *Recherches amérindiennes au Québec*; vol. 21, Nos 1-2: 59-70.

DESJARDINS, Pauline

2006 *L'organisation spatiale du canal de Lachine au XIX^e siècle*. Québec, Association des archéologues du Québec.

DESJARDINS, Pauline et POTHIER, Louise

1989 *Étude de potentiel archéologique du territoire du Vieux-Port de Montréal*, cahier 2 – Fiches de ressources, Le Vieux-Port de Montréal.

DIONNE, J.-C.

2002 « Une nouvelle courbe du niveau marin relatif pour la région de Rivière-du-Loup (Québec) » - *Géographie physique et Quaternaire* - Vol. 56 (1) : p.33-44.

DIONNE, J.C. et D. COLL

1995 « Le niveau marin relatif dans la région de Matane (Québec), de la déglaciation à nos jours ». *Géographie physique et Quaternaire* vol. 49, N° 3 : 363-380.

DIONNE, J.C. et S. OCCHIETTI

1996 « Aperçu du quaternaire à l'embouchure du Saguenay, Québec ». *Géographie physique et Quaternaire* vol. 50, N° 1 : 5-34.

DIONNE, J.C. et F. PFALZGRAF

2001 « Fluctuations holocènes du niveau marin relatif à Rivière-Ouelle, côte sud du moyen estuaire du Saint-Laurent : données complémentaires ». *Géographie physique et Quaternaire* vol 55, N° 3 : 289-300.

DUGUAY, Françoise et Louise POTHIER

1993 *Le domaine agricole d'un marchand aux XVII^e et XVIII^e siècles, le site LeBer à l'île des Sœurs : archéologie et histoire*. Québec, Les Publications du Québec. 105 p.

ETHNOSCOP

1983a *Projet Archipel. Étude de potentiel archéologique préhistorique*, Montréal, Secrétariat Archipel.

1983b *Expertise archéologique, île Ste-Thérèse*. Rapport soumis au Ministère des Affaires culturelles du Québec.

1986 *L'île Sainte-Thérèse. Intervention archéologique 1985*. Rapport soumis au Ministère des Affaires culturelles du Québec.

1990 *Projet de voie réservée aux autobus entre l'Île-des-Sœurs et Brossard, Étude de potentiel archéologique*, Montréal, Piuze et Robert pour le ministère des Transports du Québec

1991 *Fouille archéologiques, Place royale – Corridor ouest (BjFj-47), Montréal 1990-1991*, Montréal, SIMPA - Entente MACQ/Ville de Montréal.

1993 *Le site 10B (BjFj-49) (LeMoyné-LeBer): Fouilles archéologiques dans la cour et les voûtes*. Montréal, ministère des Affaires culturelles du Québec.

- 1995 *Poste central, faubourg des Récollets. Interventions archéologiques, 1994. Rapport.* Montréal. Commission des services électriques de la Ville de Montréal.
- 1996 *Plan de gestion des ressources archéologiques. Phase 1 : Étude de potentiel, Tome 2 : Saint-Hubert et Saint-Lambert,* Montréal, M.R.C. de Champlain et ministère de la culture et des Communications
- 1997 *Inventaire et fouille archéologiques du site LeBer (BiFj-1) et inventaire archéologique de la pointe nord (BiFj-49) : île des Soeurs, Verdun — Ville de Verdun,* Ministère de la Culture et des Communications du Québec.
- 1999 *Présence amérindienne et occupations marchandes. Fouille archéologique au site Lemoyne-Leber (BjFj-49).* Montréal, Ville de Montréal.
- 2000 *Projet de développement Duke-Wellington : interventions archéologiques, Site BiFj-56, Grange des Pauvres, Fief Nazareth,* Montréal, Cité du Multimédia : Société en commandite Duke-Wellington et Ville de Montréal.
- 2002 *Fouilles archéologiques, site BjFj-18 : les jardins du petit séminaire de Saint-Sulpice.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2004a *Étude de potentiel et inventaire archéologiques au site de la ferme Saint-Gabriel (BiFj-35 et du parc LeBer ()MTL01-08-9), 2001-2002N°.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2004b *Interventions archéologiques 2000-2001. BjFj-20, BjFj-45, BiFj-47, BiFj-48, BiFj-56, BjFj-107, MTL00-06-5, MTL01-01-1, MTL01-06-8, MTL01-06-12, MTL01-06-14, MTL01-06-15.* Montréal, Commission des services électriques de Montréal. 283 p.
- 2007 *Griffintown, Arrondissement Sud-Ouest de Montréal; Étude de potentiel archéologique et planification d'interventions archéologiques au terrain.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2008 *Moitié nord du quadrilatère René-Lévesque/Anderson/de la Gauchetière/de Bleury,* Montréal, BjFj-140. *Inventaire et fouille archéologiques.* Montréal, Groupe Canvar.
- 2010 *Site du Petit Séminaire de Montréal (BiFj-5), Quadrilatère Saint-Paul/Saint-Henri/William/ De l'Inspecteur; Étude de potentiel archéologique et planification d'interventions archéologiques au terrain.* Montréal, Ville de Montréal et ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.
- 2013a *Étude de potentiel archéologique, Vieux-Boucherville,* Montréal. Rapport soumis à la ville de Boucherville et au Ministère de la Culture et des Communications.
- 2013b *Reconstruction du poste De Lorimier à 315 - 25 kV et lignes souterraines à 315 kV. Étude de potentiel archéologique.* Montréal, Ethnoscop, Hydro-Québec.
- 2014a *Inventaire archéologique (2014), Nouveau pont pour le Saint-Laurent, Rive de Brossard. Projet n° R.064926.945.* Montréal, Travaux Publics et Services gouvernementaux Canada.
- 2014b *Reconstruction du poste De Lorimier à 315-25 kV et lignes souterraines à 315 kV. Circuit 3198 section Peel et Wellington (Montréal). Interventions archéologiques BiFj-45, 46, 47, 108 et MTL13-23-2. Automne 2013.* Montréal, Hydro-Québec. 84 p.
- 2015 *Un nouveau pont pour le Saint-Laurent : intervention archéologique sur l'Île-des-Sœurs (2014), Site Leber, BiFj-1,* Travaux Publics et Services gouvernementaux Canada.
- 2016a *Système de transport collectif électrique. Axe A10-Centre-Ville de Montréal. Identification des contraintes archéologiques et détermination des mesures d'atténuation.* Montréal, Cima+

- 2016b *Interventions archéologiques dans le cadre du programme de réfection et de développement d'infrastructures d'aqueduc et d'égout. Inventaire et supervision archéologiques. BiFj-44, BiFj-45 et BiFj-108, 2012. Montréal, Ville de Montréal.*
- 2016c *Projet Bonaventure. Lots 15, 17, 19 et 21. Interventions archéologiques. BiFj-47, BiFj-48, BiFj-67, MTL14-23-07 et MTL14-25-05. Montréal, Ville de Montréal.*
- 2016d *Reconstruction du poste De Lorimier à 315 kV-25 kV et lignes souterraines à 315 kV, circuits 3198 et 3199. Interventions archéologiques (MTL15-23-1, MTL15-25-2, BiFj-73, BiFj-121, BjFj-67, BjFj-76, BjFj-77 et BjFj-173), été-automne 2015. Montréal, Hydro-Québec.*
- 2016e *Interventions archéologiques dans le cadre du Projet Bonaventure (BiFj-56, BiFj-67 et BiFj-75), 2015. Montréal, Ville de Montréal.*

FILLION, Mario, *et al.*

- 2001 *Histoire du Richelieu-Yamaska-Rive Sud. Volume 13. Les régions du Québec, N°. Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC.*

FORTIN, Réal

- 2003 *Le fort Sainte-Thérèse et la Nouvelle-France. Chambly, Éditions Histoire Québec.*

GAGNÉ, Michel

- 1998 *L'occupation villageoise iroquoienne dans la région de Saint-Anicet (1997): inventaire régional, fouille archéologique et programme d'animation culturelle sur le site Droulers (BgFn-1). Québec, ministère de la Culture et des Communications.*

GATES ST-PIERRE, Christian

- 2003 « The Middle Woodland Ancestors of the St. Lawrence Iroquoians »: 395-417, in J-L. Pilon et J. V. Wright (dir.); *A Passion for the Past: Papers in Honour of James F. Pendergast*. Mercury Series, Archaeology Paper N° 164. Ottawa: Archaeological Survey of Canada, Canadian Museum of Civilization.
- 2006 *Potières du Buisson: La céramique de tradition Melocheville sur le site Hector-Trudel*. Mercury Series, Archaeology Paper N° 168. Gatineau (Quebec): Canadian Museum of Civilization.
- 2010a *De la nature des transitions du Sylvicole moyen*. Communication présentée 29^e colloque annuel de l'Association des archéologues du Québec (AAQ), Rimouski, 30 avril 2010.
- 2010b *Le patrimoine archéologique amérindien du Sylvicole moyen au Québec*. Rapport soumis au Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine.
- 2012 *Le maïs chez les proto-Iroquoiens: Analyse et datation des croutes carbonisées sur des vases amérindiens du Sylvicole moyen dans la vallée du Saint-Laurent*. Rapport soumis au Ministère de la Culture et des Communications et au Département d'histoire de l'Université Laval.

GATES ST-PIERRE, Christian et Claude CHAPDELAIN

2012 *Existe-t-il une sphère d'interaction au Sylvicole moyen tardif?* Communication présentée au congrès conjoint de l'Association canadienne d'archéologie (ACA) et de l'Association des archéologues du Québec (AAQ), Montréal, 18 Mai 2012.

2013 « After Hopewell in Southern Quebec ». *Archaeology of Eastern North America*; vol. 41. (À paraître)

GAUMOND, Michel

s. d. *Documentation historique sur le site BiFj-1, Jacques-Leber*. Québec, ministère des Affaires culturelles.

1966 *Rapport des recherches exécutées à la maison Brossard à Laprairie, BiFi-8*. Québec, ministère des Affaires culturelles. 3 p.

GAUTHIER-LANDREVILLE, Marie-Anne,

1970 *L'île-Saint-Paul Ile-des-Sœurs près Montréal*, Montréal, Éditions de la Congrégation de Notre-Dame, 367 p.

GOGO, George N.

1961 *Thompson Island: Its Significance Relative to Early Man, in Eastern Ontario*. Hull, Musée canadien des civilisations.

GRAILLON, Éric

1998 *Inventaire de la collection archéologique Cliche-Rancourt*. Volume 4: *Décharge du lac des joncs* et Volume 5: *Lac des Joncs*. Québec, ministère de la Culture et des Communications.

2012 *Du Paléoindien récent au Régime français : 10 000 ans de présence amérindienne à Weedon dans les Cantons-de-l'Est*, Histoire Québec, Volume 18, numéro 1, p. 23-27.

GUILLET, Yves

2003 « Un site historique. 7760, boulevard marie-Victorin », *Mouille pied*. Vol.10, no., p.

GRHQ (Groupe de Recherches en Histoire du Québec)

1997 *Inventaire archéologique réalisé dans le cadre des travaux de construction des nouvelles lignes électriques souterraines à 120 kV Central/Viger et à 315 kV Guy/Viger : BiFj-44, BiFj-45, BiFj-46, BiFj-47, BiFj-48, BiFj-52, BiFj-53*. Montréal, Hydro-Québec. 177 p.

1998 *La Chapelle Notre-Dame-du-Bon-Secours. Inventaire et fouille archéologiques au site BjFj-96, 1996-1998*. Montréal, Ville de Montréal.

1999 *Accueil Bonneau, 427, rue de la Commune. Inventaire, fouille et surveillance archéologique, site BjFj-100, Vieux-Montréal, 1998*. Montréal, Les Prêtres de Saint-Sulpice de Montréal.

HANNA, David

2007 *Griffintown : son histoire et son cadre bâti*. Montréal, Ville de Montréal.

HÉBERT, B.

- 1987 *Expertise archéologique: Berge du parc Couvrette, du parc Sainte-Rose, berge des Goélands, berge aux Quatre Vents et du Grand Brochet*. Rapport soumis au ministère des Affaires culturelles et à la Ville de Laval.
- 1991 *Étude de potentiel archéologique préhistorique et synthèse historique de Ville de Laval*, Ministère des Affaires culturelles du Québec, Ville de Laval, Société d'histoire de l'île Jésus.
- 1992 *Étude de potentiel archéologique préhistorique de Ville de Laval*, Ministère des Affaires culturelles du Québec, Société d'histoire de l'île Jésus.

ITINÉRAIRES HISTOIRE ET PATRIMOINE

- 2009 *Histoire de raconter : le Vieux-Sainte-Rose*, Bibliothèque et archives nationales du Québec, Bibliothèque et Archives Canada.

JODOIN, Alex et J.L. VINCENT

- 1889 *Histoire de Longueuil et de la famille de Longueuil*. Montréal, Imprimerie Gergardt-Berthiaume.

JOYAL, Claude

- 1997 *Rapport d'inventaire archéologique: projet de brise-vent, île Grosbois, Parc des Îles-de-Boucherville en été 1996*. Rapport soumis au Ministère de l'Environnement et de la Faune, Parc des Îles-de-Boucherville et au Ministère de la Culture et des Communications du Québec.
- 1999 *Rapport d'inventaire archéologique sur les îles Sainte-Marguerite, Saint-Jean, à Pinard, de la Commune et Grosbois dans le parc de récréation des Îles-de-Boucherville, été 1998*. Rapport soumis au Ministère de l'Environnement et de la Faune et au Ministère de la Culture et des Communications du Québec.
- 2000 *Activités archéologiques 1999 aux sites préhistoriques BjFi-7 et BjFi-14, Île Grosbois, Parc des Îles-de-Boucherville* Société des établissements de plein air du Québec (SÉPAQ), Parc des Îles-de-Boucherville.

JOYAL, Claude & ARCHÉOBEC INC.

- 1996 *Rapport d'évaluation archéologique des sites préhistoriques BjFi-6 et BjFi-7 dans le Parc des Îles-de-Boucherville, été 1995*. Rapport soumis au Ministère de l'Environnement et de la Faune, Parc des Îles-de-Boucherville, et au Ministère de la Culture et des Communications du Québec.

KENYON, Walter A.

- 1959 « Investigations at Lake St. Francis ». *Ontario History*, vol. 51, no 1, p. 52-54.

LABONNE, Paul

1994 *Structuration de l'espace et économie villageoise. Deux études de cas : Saint-Martin de l'île Jésus et l'Abord-à-Plouffe*. Université de Montréal, Mémoire de maîtrise (histoire).

1995 « Sainte-Rose. Paroisse et village », in Société d'histoire et de généalogie de l'île Jésus, *Paroisses et villages anciens de Ville de Laval. Études ethno-historique et architecturale*. Volume 2, Sainte-Rose-de-Lima, Laval, Société d'histoire et de généalogie de l'île Jésus, 216 p.

LACOURSIÈRE, Jacques

2005 *L'île des Sœurs : d'hier à aujourd'hui*, Montréal, Éditions de l'Homme, 259 p.

LACROIX, Yvon-André et Claire SÉGUIN

1984 *Brossard de 1958 à 1983. La création d'une banlieue*. Brossard, Ville de Brossard

LAVALLÉE, Louis

1993 *La Prairie en Nouvelle-France, 1647-1760 : étude d'histoire sociale*. Montréal et London, McGill-Queen's University Press.

LINTEAU, Paul-André

1992 *Histoire de Montréal depuis la Confédération*. Montréal, Boréal.

LOEWEN, Brad, Claude CHAPDELAIN et Pierre J.H. RICHARD

2005 « Holocene Shoreline Occupations and Water-Level Changes at Lac Mégantic, Québec ». *Canadian Journal of Archaeology*, vol. 29, no 2, p. 267-288.

MACPHERSON, Joyce B.

1967 « Raised Shorelines and Drainage Evolution in the Montreal Lowlands ». *Cahiers de Géographie de Québec* N° 23, p. 343-360.

MAROIS, Roger

1987 « Souvenirs d'antan: les sépultures archaïques de Coteau-du-Lac, Québec ». *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. 17, nos 1-2, p. 7-35. Montréal.

McCAFFREY, Moira T. et J. Bruce JAMIESON

1992 « Le site archéologique Dawson : un aperçu ». M. T. McCaffrey (dir.); *Aux couleurs de la terre : héritage culturel des premières nations*, p. 40-51. Montréal, Musée McCord.

PAQUETTE, Marcel

1995 *Sainte-Rose, villégiature et tourisme : 1875 – 1950*, Éditions d'Antan, Laval. 165 p.

1997 *Les ponts Sainte-Rose – Rosemère*, Laval, Éditions d'antan. 75 p.

PARENT, M et S. OCCHIETTI

1988 « Late Wisconsinan deglaciation and Champlain Sea invasion in the St. Lawrence Valley, Québec »— *Géographie physique et Quaternaire* - Vol. 42 (3) : p. 215-246.

PARENT, M, J.-M. DUBOIS, P. BAIL, A. LAROQUE et G. LAROQUE

1985 « Paléogéographie du Québec méridional entre 12 500 et 8000 ans BP » - *Recherches amérindiennes au Québec*, Vol. 15 (1-2) : p.17-37.

PENDERGAST, James F. et Bruce G. TRIGGER

1972 *Cartier's Hochelaga and the Dawson Site*. McGill-Queen's University Press.

PLURAM inc.

1981 *Analyse historique et architecturale sur le patrimoine lavallois, île Jésus*, volume III, Ministère des Affaires culturelles et Ville de Laval.

POINTE-À-CALLIÈRE, Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal

2001 *Louis-Hector de Callière. Homme de guerre, homme de paix*. Montréal, Pointe-à-Callière et Presses Inter Universitaires.

PRATT, Michel

2001 *Atlas historique : Boucherville, Brossard, Greenfield Park, LeMoyne, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert, Saint-Lambert*. Longueuil, Québec, Société historique et culturelle du Marigot.

2009a *Brossard 1958-2008. Un pont entre hier et demain*. Montréal, Éditions Histoire Québec.

2009b *Brossard 1958-2008. Un pont entre hier et demain*. Collection Société historique et culturelle du Marigot. Montréal, Éditions Histoire-Québec.

PREST, V.K. et HODE KEYSER, J.

1982 *Caractéristiques géologiques et géotechniques des dépôts meubles de l'île de Montréal et des environs*, Québec, Commission géologique du Canada, Ottawa.

RICHARD, P.J.H.

1977 « Végétation tardiglaciaire au Québec méridional et implications paléoclimatiques » *Géographie physique et Quaternaire* – Vol. 31 : p. 161-176.

RITCHOT, G.

1967 « Cartes géomorphologiques de la plate-forme de Montréal ». *Revue de géographie de Montréal* vol. XXI, N° 1, p. 169-187.

ROCHEFORT, F.

2010 *Rapport d'expertise archéologique: Découverte fortuite sur la rivière des Mille-Îles*. Rapport soumis au ministère de la Culture et des Communications.

ROYER, M.

2007 «Le fort Senneville, un poste de traite (?)». *Archéologiques*; No 20:16-27.

SACL

2006 *Inventaire archéologique dans le cadre de la restauration de la maison Étienne-Nivard-de-Saint-Dizier, monument historique, Montréal (BiFj-85)*. Montréal, Ville de Montréal.

2006 *Interventions archéologiques et caractérisations environnementales, canal de Lachine (37G, 605G, 613G, 602G, 601G)*. Montréal, Parcs Canada. 73 p

2007 *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre la rue Saint-Jacques et la rue Brennan. Étude de potentiel archéologique*, Montréal, Société du Havre et Ville de Montréal

2009 *Étude de potentiel archéologique, anciens ateliers du GTR/CN, 1830, rue Le Ber, Montréal, Arrondissement du Sud-Ouest*. Montréal, Groupe Mach inc. 55 p.

2010a *Étude de potentiel archéologique dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement du nouveau tracé du boulevard Moïse-Vincent à Longueuil (ref. F051623-700)*, Montréal, Les consultants S.M. inc

2010b *Fouilles archéologiques, maison Étienne-Nivard-de-Saint-Dizier. Phase II de l'inventaire archéologique du parc Georges O'Reilly. Automne 2006, été 2008, site BiFj-85*. Montréal, Ville de Montréal.

2011 *Interventions archéologiques réalisées dans le cadre des travaux pour l'implantation de réseaux d'utilité publique divers, d'un bâtiment de services, et l'aménagement paysager du site. Centre d'interprétation de la Maison Nivard-de-Saint-Dizier, site archéologique BiFj-85*. Montréal, Ville de Montréal.

2012c *Inventaire archéologique réalisé dans le cadre des travaux d'aménagement du centre d'entretien ferroviaire de Pointe Saint-Charles, phase 1, site BiFj-101*. Montréal, Agence métropolitaine de transport. 146 p.

2014b *Inventaire archéologique réalisé dans le cadre des travaux d'aménagement du centre d'entretien ferroviaire de Pointe-Saint-Charles, phase II, site BiFj-101*. Montréal, Agence métropolitaine de transport. 211 p.

SERVICE DES INFRASTRUCTURES, DU TRANSPORT ET DE L'ENVIRONNEMENT

2004 *L'autoparc Victoria, Petite histoire d'une occupation fluviale*. Ville de Montréal. En ligne : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/TECHNOPARC_67.PDF, consulté le 15 août 2016.

TACHÉ, Karine

2011 *New perspective on Meadowood trade Items*, *American Antiquity* 76 (1), 2011, pp. 41–80.

TECSULT (Arkéos)

2003 *Implantation d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-Ville (Montréal), étude d'impact sur l'environnement, étude de potentiel archéologique*, Montréal, Agence métropolitaine de transport.

TREMBLAY, Roland

2003 *Les premiers mais non les moindres : quelques indices de la présence Archaique dans le Vieux-Montréal*. Communication présentée au XXII^e colloque annuel de l'Association des archéologues du Québec, Montréal, avril 2003.

TREMBLAY, Roland et Louise POTHIER

2004 « Un havre préhistorique ». Gilles Lauzon et Madeleine Forget (dir.), *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*, p. 7-25. Québec, Publications du Québec.

TRIGGER, Bruce G.

1967 « Cartier's Hochelaga and the Dawson Site ». E. Tooker (dir.); *Iroquois Culture, History, and Prehistory. Proceedings of the 1965 Conference on Iroquois Research*, p. 63-68. Albany, New York State Museum and Science Service.

VÉRONNEAU, F.

1992 *Inventaire archéologique des rues et des réseaux souterrains de Montréal (BjFj-50)*, SIMPA et Ministère des Affaires culturelles du Québec.

VILLE DE MONTRÉAL

2016 *Réhabilitation du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles*. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,74839583&_dad=portal&_schema=PORTAL. Consulté le 15 août 2016.

WEBSTER, D. B.

1970 *Excavations at Nuns island (BiFj-1), 1970*.

1970 « Excavations at Nuns island (BiFj-1) ». *Rotunda*. Toronto, Royal Ontario Museum, vol. 3, no 1, p. 28-35.

WRIGHT, James V.

1980 *La préhistoire du Québec*. Ottawa, Musée national de l'Homme.

1982 « La circulation de biens archéologiques dans le bassin du Saint-Laurent au cours de la préhistoire ». *Recherches amérindiennes au Québec*, vol. 12, no 3, p. 193-205.

1994 « The Prehistoric Transportation of Goods in the St. Lawrence River Basin ». *Prehistoric Exchange Systems in North America*, p. 47-71. New York, Plenum Press.

1995 *A History of the Native People of Canada. Volume I (10,000 – 1,000 B.C.)*. Hull, Musée canadien des civilisations.