

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER À 315 - 25 kV ET LIGNES SOUTERRAINES À 315 kV



ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE

Résumé

Dans le cadre du projet de reconstruction du poste De Lorimier à 315-25 kV et de construction de lignes souterraines à 315 kV entre le poste De Lorimier et le poste de sectionnement Viger, Hydro-Québec a confié à Ethnoscop le mandat de produire une étude de potentiel archéologique de la zone touchée par les travaux. Les objectifs de cette étude sont d'identifier et d'évaluer le potentiel archéologique de la zone d'étude afin d'anticiper les impacts des travaux projetés sur les ressources archéologiques, puis de proposer, si requis, des mesures d'atténuation.

Le volet d'archéologie préhistorique du projet s'est appuyé sur les éléments du paysage d'origine afin de déterminer des zones de potentiel. Dans cette approche, le recoupement entre les tracés des futures lignes et les unités géomorphologiques dans la zone d'étude constituent autant de zones à potentiel archéologique préhistorique. Ces dernières sont conjuguées avec les données connues, récoltées dans les nombreux rapports d'interventions archéologiques qui ont eu lieu dans la zone d'étude. Parfois, ces données concernent directement des découvertes préhistoriques. Plus souvent, ces données réfèrent à la présence et à l'altitude des sols organiques de surface d'origine. Dans ces cas, il s'agit plutôt d'indices sur la pertinence de procéder à des interventions et surtout, d'éléments permettant de guider ces interventions, car ce sol de surface d'origine correspond essentiellement au tissu archéologique des occupations pré-européennes. En fonction des critères géomorphologiques, 15 zones à potentiel archéologique préhistorique ont été délimitées, au sein desquelles 24 sondages préalables sont proposés pour documenter la présence humaine de cette époque. Dix de ceux-ci ont un objectif purement préhistorique alors que les 14 autres partagent leur vocation avec les objectifs de la période historique. Ils ont été implantés en fonction des intérêts particuliers aux zones, à des endroits où devraient, théoriquement, subsister des sols d'origine. Puisque les tracés proposés croisent diverses unités géomorphologiques situées à des altitudes différentes, le potentiel archéologique préhistorique de la zone d'étude s'étend de la fin de l'épisode Paléoindien (vers 8000 ans avant aujourd'hui) jusqu'à la fin du Sylvicole supérieur (450 ans avant aujourd'hui).

La mise en œuvre du projet de reconstruction du poste De Lorimier et de construction de lignes souterraines est également susceptible de perturber des ressources archéologiques témoignant de l'occupation des principaux faubourgs s'étant développés en périphérie de Ville-Marie au cours de la période historique. L'évaluation du potentiel archéologique historique de la zone d'étude s'est appuyée sur des sources documentaires, particulièrement des publications spécialisées, des études et des rapports archéologiques, de même que sur l'examen de documents cartographiques et sur la production d'une cartographie polyphasée de la zone d'étude. La mesure du potentiel archéologique d'une zone d'étude située presque entièrement dans des emprises de rues supposait également que soient identifiées les perturbations du sous-sol, au moyen notamment des plans de localisation des services publics enfouis et des résultats d'interventions archéologiques. Enfin, l'étendue de la zone

Résumé

d'étude et l'abondance des ressources archéologiques connues et potentielles ont rendu nécessaire une réflexion sur la valeur de ces ressources, réflexion qui devait former la base du plan d'intervention archéologique proposé. Cette étude a permis d'identifier 26 zones à potentiel archéologique historique. Ces zones recourent les anciens faubourgs Sainte-Anne et des Récollets, Saint-Antoine, Saint-Laurent et Sainte-Marie, ainsi que le canal de Lachine. Les ressources archéologiques potentiellement enfouies dans ces zones sont susceptibles de documenter certains volets essentiels de l'occupation ancienne de ces secteurs, en particulier le cadre naturel et son exploitation, l'occupation agricole et agro-domestique au cours des XVIII^e et XIX^e siècles, la naissance de l'industrie dans les faubourgs Sainte-Anne et Sainte-Marie, le développement du commerce et de l'industrie dans l'axe du canal de Lachine, les multiples visages de l'occupation résidentielle à partir du XVIII^e siècle, ainsi que la mise en place des institutions.

Liste des participants

DIRECTION DE L'ÉTUDE

Hydro-Québec, Équipement et services partagés

André Burroughs Archéologue, conseiller environnement

Carole Charest Chargée de projet environnement

Benoit Gagnon Chef – Expertise environnement

RÉALISATION DE L'ÉTUDE

Ethnoscop inc.

Jean Poirier Coordonnateur et géomorphologue
Roland Tremblay Archéologue préhistorien, rédaction du rapport
Éléonore Aubut-Robitaille Archéologue historienne, rédaction du rapport
Isabelle Hade Édition
Liliane Carle Géographe-cartographe
Armelle Ménard Adjointe administrative et chargée d'édition
Martin Royer Révision

Table des matières

Résumé.....	i
Liste des participants	iii
Liste des photographies.....	vii
Liste des figures	ix
Liste des plans.....	xvii
Liste des tableaux	xxxiii
1.0 INTRODUCTION.....	1
1.1 Mandat et objectifs	1
1.2 Zone d'étude.....	1
1.3 Impact des travaux projetés	2
2.0 MÉTHODOLOGIE.....	5
2.1 Archéologie préhistorique.....	5
2.1.1 <i>Méthodologie théorique</i>	5
2.1.2 <i>Méthodologie appliquée</i>	9
2.2 Archéologie historique.....	10
2.3 Une vaste zone d'étude, un potentiel archéologique riche et diversifié	11
2.4 Production du rapport.....	13
3.0 OCCUPATION AMÉRINDIENNE	15
3.1 Cadre naturel ancien	15
3.1.1 <i>Géochronologie</i>	15
3.1.2 <i>Géomorphologie et hydrographie</i>	18
3.2 Cadre culturel préhistorique.....	26
3.2.1 <i>Un aperçu de la préhistoire régionale</i>	26
3.2.2 <i>Données archéologiques à proximité de la zone d'étude</i>	28
3.3 Potentiel archéologique préhistorique.....	30
4.0 OCCUPATION HISTORIQUE.....	71
4.1 Cadre culturel historique.....	71
4.1.1 <i>Faubourg des Récollets et quartier Sainte-Anne</i>	71
4.1.2 <i>Canal de Lachine</i>	73
4.1.3 <i>Faubourg/quartier Saint-Antoine</i>	74
4.1.4 <i>Faubourg/quartier Saint-Laurent</i>	75
4.1.5 <i>Faubourg Sainte-Marie/quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques</i>	77
4.2 Potentiel archéologique historique.....	78
5.0 CONCLUSION	321
Ouvrages cités.....	323

Liste des photographies

Page couverture	Rue Dorchester au coin de la rue Saint-Timothée, 1950 (Archives de la Ville de Montréal)	
Photo 1	Rue University entre les rues De La Gauchetière et Belmont. Vue vers le nord.	.....33
Photo 2	Boulevard René-Lévesque au coin de la rue De Bleury. Vue vers l'ouest.	.....33
Photo 3	Zone H1. Vue vers le nord-est.	.....305
Photo 4	Zone H2. Vue vers le nord-nord-ouest.	.....305
Photo 5	Zone H3, portion sud. Vue vers le nord.	.....306
Photo 6	Zone H3, portion nord. Vue vers le nord.	.....306
Photo 7	Zone H4. Vue vers le nord.	.....307
Photo 8	Zone H5. Vue vers l'est.	.....307
Photo 9	Zone H6. Vue vers le sud-est.	.....308
Photo 10	Zone H7. Vue vers le nord.	.....308
Photo 11	Zone H8. Vue vers l'est.	.....309
Photo 12	Zone H9. Vue vers le nord-nord-ouest.	.....309
Photo 13	Zone H10. Vue vers le nord.	.....310
Photo 14	Zone H11, portion sud. Vue vers le nord.	.....310
Photo 15	Zone H11, portion nord. Vue vers le nord-nord-ouest.	.....311
Photo 16	Zone H12. Vue vers le nord.	.....311
Photo 17	Zone H13. Vue vers l'est-sud-est.	.....312
Photo 18	Zone H14, portion ouest. Vue vers l'est.	.....312
Photo 19	Zone H14, portion centre. Vue vers l'est-sud-est.	.....313

Liste des photographies

Photo 20	Zone H14, portion est. Vue vers l'est.	..... 313
Photo 21	Zone H15. Vue vers l'est-sud-est.	..... 314
Photo 22	Zone H16. Vue vers l'est.	..... 314
Photo 23	Zone H17. Vue vers l'est-sud-est.	..... 315
Photo 24	Zone H18. Vue vers l'est-sud-est.	..... 315
Photo 25	Zone H19. Vue vers l'est-sud-est.	..... 316
Photo 26	Zone H20. Vue vers l'est-sud-est.	..... 316
Photo 27	Zone H21. Vue vers l'ouest.	..... 317
Photo 28	Zone H22. Vue vers l'ouest-sud-ouest.	..... 317
Photo 29	Zone H23. Vue vers le nord.	..... 318
Photo 30	Zone H24. Vue vers le nord.	..... 318
Photo 31	Zone H25. Vue vers le sud.	..... 319
Photo 32	Zone H26. Vue vers l'est.	..... 319

Liste des figures

Figure 1a	Robert de Villeneuve, « Villemarie dans l'isle de Montreal », 1685 (tiré de Robert 1994 : 39).	.....24
Figure 1b	Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (Bibliothèque et Archives nationales du Québec [BAnQ] G 3454 M65 1801 C4).	.....24
Figure 2	John Adams, « Map of the City and Suburbs of Montreal », 1825 (BAnQ G 3454 M65 1825 A32 CAR).	.....24
Figure 3	Adams et Burnett, « Plan of the proposed Canal from La Chine to the foot of St Mary's Current », 1820 (Parcs Canada).	.....32
Figure 4	Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BAnQ G 3454 M65 1801 C4).	.....215
Figure 5	Louis Charland, Plan de lotissement, 1805 (Archives de la Ville de Montréal VM66-S3-P011).	.....216
Figure 6	Joseph Bouchette, « Town of Montreal with the Rocks, Shoals, Soundings & c. In the Harbour », 1815 (Éditions Élysée).	.....217
Figure 7	John Adams, « Map of the City and Suburbs of Montreal », 1825 (BAnQ G 3454 M65 1825 A32 CAR).	.....218
Figure 8	James Cane, « Topographical and pictorial map of the city of Montreal », 1846 (BAnQ G 3454 M65 1846 C35 CAR).	.....219
Figure 9	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).	.....220
Figure 10	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal. Part of St. Ann's Ward », 1890 (BAnQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).	.....221
Figure 11	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1.Part of St. Ann's Ward », 1912 (BAnQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).	.....222
Figure 12	Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant le quartier Sainte-Anne (BAnQ MIC/A1319 CAR).	.....223

Liste des figures

Figure 13	Henry Whitmer Hopkins, « City of Montreal », 1879 (BAnQ G/1144/M65G475/H6/1879CAR).	..... 224
Figure 14	Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BAnQ G 3454 M65 1801 C4).	..... 225
Figure 15	John Adams, « Map of the City and Suburbs of Montreal », 1825 (BAnQ G 3454 M65 1825 A32 CAR).	..... 226
Figure 16	James Cane, « Topographical and pictorial map of the city of Montreal », 1846 (BAnQ G 3454 M65 1846 C35 CAR).	..... 227
Figure 17	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).	..... 228
Figure 18	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1.Part of St. Ann’s Ward; Montreal Atlas, Vol. 1.Part of St. Antoine’s Ward », 1890 (BAnQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).	..... 229
Figure 19	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1.Part of St. Ann’s Ward; Montreal Atlas, Vol. 1. Part of St. Antoine’s Ward », 1912 (BAnQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).	..... 230
Figure 20	Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, « Plan de la ville de Montréal en Canada », 1717 (BAnQ NMC 18246).	..... 231
Figure 21	Paul Labrosse, «Montréal en 1761 » (BAnQ G/3454/M65S1/1914/G67 CAR).	..... 232
Figure 22	Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BAnQ G 3454 M65 1801 C4).	..... 233
Figure 23	Joseph Bouchette, « Town of Montreal with the Rocks, Shoals, Soundings & c. In the Harbour », 1815 (Éditions Élysée).	..... 234
Figure 24	John Adams, « Map of the City and Suburbs of Montreal », 1825 (BAnQ G 3454 M65 1825 A32 CAR).	..... 235
Figure 25	James Cane, « Topographical and pictorial map of the city of Montreal », 1846 (BAnQ G 3454 M65 1846 C35 CAR).	..... 236

Liste des figures

Figure 26	« Tableau de l'incendie du 8 juillet 1852 » (<i>La Minerve</i> , 15 juillet 1852).	.....237
Figure 27	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).	.....238
Figure 28	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1. Part of St. Lawrence Ward; Montreal Atlas, Vol. 1. Part of St. Louis Ward », 1890 (BAnQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).	.....239
Figure 29	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. Lawrence Ward; Montreal Atlas, Vol. 1. Part of St. Louis Ward », 1912 (BAnQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).	.....240
Figure 30	Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, « Plan de la ville de Montréal en Canada », 1717 (BAnQ NMC 18246).	.....241
Figure 31	Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BAnQ G 3454 M65 1801 C4).	.....242
Figure 32	Joseph Bouchette, « Town of Montreal with the Rocks, Shoals, Soundings & c. In the Harbour », 1815 (Éditions Élysée).	.....243
Figure 33	John Adams, « Map of the City and Suburbs of Montreal », 1825 (BAnQ G 3454 M65 1825 A32 CAR).	.....244
Figure 34	James Cane, « Topographical and pictorial map of the city of Montreal », 1846 (BAnQ G 3454 M65 1846 C35 CAR).	.....245
Figure 35	« Tableau de l'incendie du 8 juillet 1852 » (<i>La Minerve</i> , 15 juillet 1852).	.....246
Figure 36	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).	.....247
Figure 37	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1. Part of St. James Ward; Montreal Atlas, Vol. 1. Part of St. Mary's Ward », 1890 (BAnQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).	.....248

Liste des figures

Figure 38	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. James Ward; Montreal Atlas, Vol. 1. Part of St. Mary's Ward », 1912 (BAnQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).	..... 249
Figure 39	Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie (BAnQ MIC/A1319 CAR).	..... 250
Figure 40	Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BAnQ G 3454 M65 1801 C4).	..... 251
Figure 41	Louis Charland, « Plan du fief Nazareth », 1804 (Centre Canadien d'Architecture).	..... 252
Figure 42	Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, « Plan de la ville de Montréal en Canada », 1717 (BAnQ NMC 18246).	..... 253
Figure 43	« Plan for the Expropriation of Mountain street between Notre-Dame & Dorchester streets », 1909 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, M-59-Saint-Antoine).	..... 254
Figure 44	« Plan montrant les terrains expropriés-pour l'élargissement de la rue de la Montagne » (Division de Géomatique de la Ville de Montréal).	..... 255
Figure 45	Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant les portions des quartiers Sainte-Anne et Saint-Antoine traversées par la zone d'étude (BAnQ MIC/A1319 CAR).	..... 256
Figure 46	« Plan montrant les terrains expropriés-pour la construction de l'autoroute Ville-Marie », 1970 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, T-38-Saint-Antoine).	..... 257
Figure 47	« Expropriation Plan of Saint-Antoine Street. Section n° 1 », 1904 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, A-27-Saint-Antoine).	..... 258
Figure 48	« Expropriation of the Second Section of Saint-Antoine Street », 1904 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, A-30-Saint-Antoine).	..... 259

Liste des figures

Figure 49	« Expropriation of the Third Section of Saint-Antoine Street », 1906 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, A-31-Saint-Antoine).	.....260
Figure 50	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1. Part of St. Ann's Ward. Point St. Charles », 1890 (BAnQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).	.....261
Figure 51	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. Ann's Ward », 1912 (BAnQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).	.....262
Figure 52	Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant la portion du quartier Sainte-Anne traversée par la zone H6 (BAnQ MIC/A1319 CAR).	.....263
Figure 53	« Plan d'expropriation pour l'élargissement et le prolongement d'une partie de la rue Smith entre les rues Murray et Nazareth », 1931 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, S-35-Sainte-Anne).	.....264
Figure 54	« Plan montrant les terrains expropriés-pour l'élargissement de la rue Peel », 1997 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, P-48-Sainte-Anne).	.....265
Figure 55	« Plan préparé pour l'expropriation, pour fins de voie publique, de certains terrains situés dans le quadrilatère borné par les rues Wellington, Nazareth, Ottawa et Duke », 1965 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, U-7-Sainte-Anne).	.....266
Figure 56	Paul Labrosse, « Plan du faubourg St Joseph », 1754 (ASQ, Séminaire 83, n° 98).	.....267
Figure 57	« Plan préparé pour l'expropriation, pour fins de voie publique, de certains terrains situés dans le quadrilatère borné par les rues William, University, St-Paul et Duke », 1965 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, U-18-Sainte-Anne).	.....268
Figure 58	Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1950, montrant la portion du quartier Sainte-Anne traversée par les zones H10 et H11 (BAnQ 0003699649).	.....269

Liste des figures

Figure 59	« Plan préparé pour l'expropriation, pour fins de voie publique, de certains terrains situés entre les rues Notre-Dame et Saint-Maurice, au nord-est de la rue University, » 1965 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, U-3-Sainte-Anne).	..... 270
Figure 60	« Plan préparé pour l'expropriation, pour fins de voie publique, de certains terrains situés entre les rues Saint-Paul et Saint-Maurice, au nord-est de la rue University », 1965 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, U-5-Sainte-Anne).	..... 271
Figure 61	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1. Part of St. Antoine's Ward », 1890 (BAnQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).	..... 272
Figure 62	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. Antoine's Ward », 1912 (BAnQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).	..... 273
Figure 63	Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant la portion du quartier Saint-Antoine traversée par les zones H12 et H13 (BAnQ MIC/A1319 CAR).	..... 274
Figure 64	« Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement et le prolongement de la rue University entre les rues Dorchester et Saint-Antoine et d'une partie des rues La Gauchetière et Vitré à l'est de la rue University prolongée », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, U-38-Saint-Antoine).	..... 275
Figure 65	« Expropriation plan for the widening of part of Dorchester street between Beaver Hall hill and Cathedral street » (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-58-Saint-Antoine).	..... 276
Figure 66	« Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre le Square Beaver Hall et la rue Bleury », 1946 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-25-Saint-Laurent).	..... 277

Liste des figures

Figure 67	« Expropriation plan for widening Dorchester Street at St.George Street », 1887 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-6-Saint-Laurent).	.....278
Figure 68	« Expropriation plan for widening Dorchester Street », 1888 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-8-Saint-Laurent).	.....279
Figure 69	Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant les portions des quartiers Saint-Laurent et Saint-Louis traversées par la zone d'étude (BAHQ MIC/A1319 CAR).	.....280
Figure 70	« Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre la rue Bleury et le Boul. St-Laurent », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-25-Saint-Laurent).	.....281
Figure 71	« Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre le Boul. St-Laurent et la rue St-Denis », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-36-Saint-Laurent).	.....282
Figure 72	« Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre les rues St-Denis et Amherst », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-47-Saint-Jacques).	.....283
Figure 73	Métro, ligne n° 2, plan & profil, chaînage 240+00 à 246+00, 1964 (Archives de la STM).	.....284
Figure 74	« Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre la rue Amherst et l'avenue Papineau », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-48-Sainte-Marie).	.....285
Figure 75	« Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre les avenues Papineau et De Lorimier », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-49-Sainte-Marie).	.....286
Figure 76	André Jobin, « Plan de la Ville de Montréal », 1834 (BAHQ G 3454 M65 1834 J63 CAR).	.....287

Liste des figures

Figure 77	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1. Part of St. Mary's Ward », 1890 (BANQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).	..... 288
Figure 78	Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. Mary's Ward », 1912 (BANQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).	..... 289
Figure 79	Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant la portion du quartier Sainte-Marie traversée par la zone d'étude (BANQ MIC/A1319 CAR).	..... 290
Figure 80	« Plan des terrains et immeubles à acquérir pour le prolongement du boulevard René-Lévesque à l'est de l'avenue De Lorimier », 1985 (Archives du ministère des Transports du Québec [AMTQ] 622-84-IO-147_F18).	..... 291
Figure 81	« Plan des terrains et immeubles à acquérir pour le prolongement du boulevard René-Lévesque à l'est de l'avenue De Lorimier », 1985 (AMTQ 622-84-IO-147_F23).	..... 292
Figure 82	Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1954 (BANQ G/1144/M65G475/U5/v.3/1954 DCA; G/1144/M65G475/U5/v. 3/1954 CAR).	..... 293
Figure 83	Extrait du plan d'occupation du sol 1970-1972 (BANQ 236-26 et 236-27).	..... 294

Liste des plans

Plan 1	Zone d'étude	3
Plan 2	Le paysage ancien	19
Plan 3	Zones à potentiel archéologique préhistorique	En pochette
Plan 4	Zones à potentiel archéologique historique	En pochette

Liste des plans (Annexe A)

Annexe A	Découpage des feuillets
Feuille 1a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuille 1b	Stratégie d'intervention archéologique
Feuille 2a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuille 2b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuille 2c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuille 2d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuille 2e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuille 2f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuille 2g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuille 2h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuille 3a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 3b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 3c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 3d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 3e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 3f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 3g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 3h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 4a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 4b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 4c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 4d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 4e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 4f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 4g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 4h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 5a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 5b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 5c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 5d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 5e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 5f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 5g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 5h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 6a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 6b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 6c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 6d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 6e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 6f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 6g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 6h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 7a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 7b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 7c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 7d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 7e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 7f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 7g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 7h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 8a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 8b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 8c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 8d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 8e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 8f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 8g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 8h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 9a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 9b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 9c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 9d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 9e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 9f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 9g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 9h	Stratégie d'intervention archéologique

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 10a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 10b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 10c	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 10d	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 10e	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 10f	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 10g	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 11a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 11b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 11c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 11d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 11e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 11f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 11g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 11h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 12a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 12b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 12c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 12d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 12e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 12f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 12g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 12h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 13a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 13b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 13c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 13d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 13e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 13f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 13g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 13h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 14a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 14b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 14c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 14d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 14e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 14f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 14g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 14h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 15a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 15b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 15c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 15d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 15e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 15f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 15g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 15h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 16a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 16b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 16c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 16d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 16e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 16f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 16g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 16h	Stratégie d'intervention archéologique

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 17a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 17b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 17c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 17d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 17e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 17f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 17g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 17h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 18a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 18b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 18c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 18d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 18e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 18f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 18g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 18h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 19a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 19b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 19c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 19d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 19e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 19f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 19g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 19h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 20a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 20b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 20c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 20d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 20e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 20f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 20g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 20h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 21a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 21b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 21c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 21d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 21e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 21f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 21g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 21h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 22a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 22b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 22c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 22d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 22e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 22f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 22g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 22h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 23a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 23b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 23c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 23d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 23e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 23f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 23g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 23h	Stratégie d'intervention archéologique

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 24a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 24b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 24c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 24d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 24e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 24f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 24g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 24h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 25a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 25b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 25c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 25d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 25e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 25f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 25g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 25h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 26a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 26b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 26c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 26d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 26e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 26f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 26g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 26h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 27a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 27b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 27c	Superposition du plan d'Adams de 1825 sur le plan actuel
Feuillet 27d	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 27e	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 27f	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 27g	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 27h	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 28a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 28b	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 29a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 29b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 29c	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 29d	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 29e	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 29f	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 29g	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 30a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 30b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 30c	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 30d	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 30e	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 30f	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 30g	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 31a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 31b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 31c	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 31d	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 31e	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 31f	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 31g	Stratégie d'intervention archéologique

Liste des plans (Annexe A)

Feuillet 32a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 32b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 32c	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 32d	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 32e	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 32f	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 32g	Stratégie d'intervention archéologique
Feuillet 33a	Zones à potentiel archéologique préhistorique et historique et biens culturels
Feuillet 33b	Superposition du plan de Charland de 1801 sur le plan actuel
Feuillet 33c	Superposition du plan de Cane de 1846 sur le plan actuel
Feuillet 33d	Superposition du plan de Plunkett & Brady de 1872 sur le plan actuel
Feuillet 33e	Superposition du plan de Goad de 1890 sur le plan actuel
Feuillet 33f	Superposition du plan de Goad de 1912 sur le plan actuel
Feuillet 33g	Stratégie d'intervention archéologique

Liste des tableaux

Tableau 1	Séquence chronologique des événements quaternaires dans la région de la plaine de Montréal	.....17
Tableau 2	Synthèse du potentiel archéologique préhistorique	.....34
Tableau 3	Synthèse du potentiel archéologique historique	.....295
Tableau 4	Voies publiques de la zone d'étude	.....303

1.0 INTRODUCTION

1.1 Mandat et objectifs

Hydro-Québec projette de reconstruire le poste De Lorimier à 315-25 kV sur le terrain actuellement occupé par le poste à 120-12 kV, situé à l'angle de la rue Logan et de l'avenue De Lorimier, dans l'arrondissement de Ville-Marie à Montréal. Seront également construites des lignes souterraines à 315 kV d'une longueur de près de 7 km, qui relieront le poste à 315-25 kV au poste de sectionnement Viger, situé près du pont Victoria (plan 1).

Dans le cadre de ce projet, une étude d'impact est menée par Hydro-Québec Équipement et services partagés, conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, en vertu du paragraphe *k* de l'article 2 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., c. Q-2, r. 23). Cette étude comporte un volet consacré au patrimoine archéologique (connu et potentiel) de la zone touchée par les travaux de reconstruction du poste De Lorimier, ainsi que par la construction de lignes de transport souterraines.

L'étude de potentiel archéologique, dont la réalisation a été confiée à la firme Ethnoscop, a pour objectifs généraux 1) d'identifier et d'évaluer le potentiel archéologique de cette zone d'étude, afin d'anticiper les impacts sur les ressources archéologiques des travaux projetés et 2) de proposer, si requis, des mesures d'atténuation. Les objectifs spécifiques de la présente étude de potentiel archéologique, tels que définis dans le devis d'étude produit par Hydro-Québec, sont les suivants : rassembler toutes les informations existantes sur les sites archéologiques connus et déjà cartographiés, les sites d'intérêts historiques ou culturels et les zones de potentiel archéologique inventoriées; analyser le potentiel archéologique de la zone d'étude; produire une cartographie illustrant les données recueillies; produire un rapport.

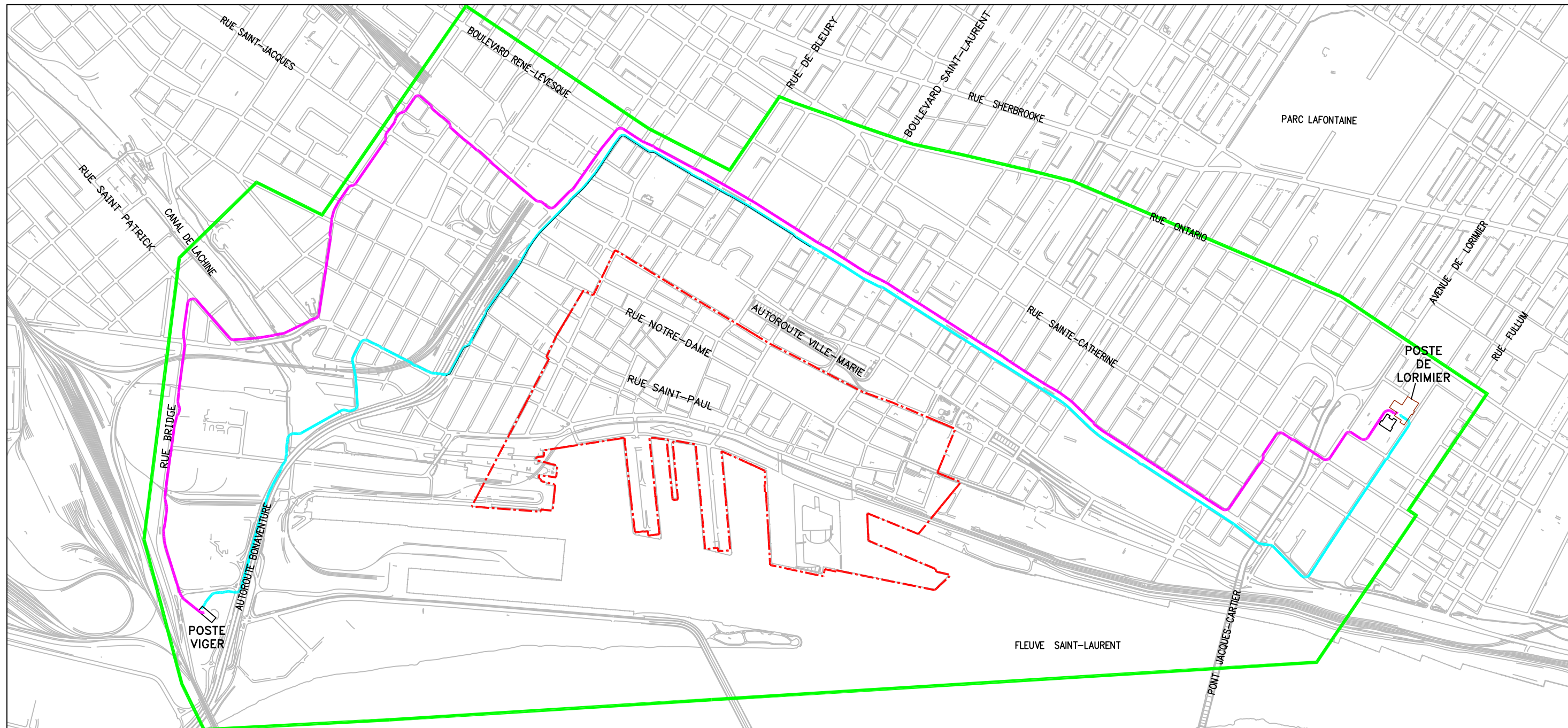
1.2 Zone d'étude

La zone touchée par cette étude correspond au site du poste De Lorimier, ainsi qu'aux tracés des lignes souterraines à 315 kV, ci-après désignés comme « tracé du circuit 3199 à 315 kV » et « tracé du circuit 3198 à 315 kV » (plan 1). Le tracé A débute au poste Viger et emprunte les rues Bridge, Saint-Patrick, Wellington, De La Montagne, Saint-Antoine et University. Il parcourt ensuite la voie nord du boulevard René-Lévesque sur une distance de près de 3,5 km en direction est, jusqu'à la rue Cartier. Il rejoint enfin le poste De Lorimier via le boulevard de Maisonneuve, l'avenue De Lorimier et la rue Logan. Quant au tracé B, qui prend également son origine au poste Viger, il emprunte des canalisations existantes qui longent l'autoroute Bonaventure et traversent le bassin Peel pour rejoindre la rue De La Commune, puis la rue Peel. Il parcourt ensuite la rue Wellington, puis les rues Duke et University, jusqu'au boulevard René-Lévesque dont il emprunte la voie sud en direction est,

jusqu'à la rue Parthenais. Il parcourt ensuite la voie est de la rue Parthenais jusqu'au poste De Lorimier. Un total de 14 chambres de jonction ponctue le tracé des lignes souterraines.

1.3 Impact des travaux projetés

Si l'impact sur le sous-sol des travaux de reconstruction du poste De Lorimier doit encore être précisé, celui de la construction des lignes souterraines à 315 kV peut être plus facilement évalué. Ainsi, sur chacun des tracés A et B décrits précédemment seront construits deux massifs de quatre ou de huit conduits électriques. Alors que la construction d'un massif de quatre conduits implique une excavation linéaire de près de 1,00 m de largeur sur près de 1,65 m de profondeur, la construction d'un massif de huit conduits suppose une excavation de près de 1,50 m de largeur sur près de 1,65 m de profondeur. La construction de chacune des 14 chambres de jonction implique toutefois des excavations beaucoup plus importantes, soit d'au moins 8,00 m x 3,00 m x 2,00 m.



--- Limite de l'arrondissement historique de Montréal

Composantes du projet

- Zone d'étude
- Tracé A (circuit souterrain 3199 à 315 kV projeté)
- Tracé B (circuit souterrain 3198 à 315 kV projeté)
- Poste actuel
- Poste projeté

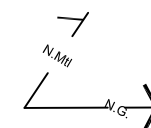
**RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER À 315-25 kV ET LIGNES SOUTERRAINES À 315 kV
ÉTUDE DE POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE**

ZONE D'ÉTUDE

Sources :
Plan : Ville de Montréal, feuillets nos 31he3834, 3835, 3836, 3837, 3838, 3934, 3935, 3936, 3937, 4034, 4035, 4036 et 4037_corto.dwg ainsi que 31h10134, 0135, 0136, 0137, 0234, 0235, 0236, 0237, 0334, 0335, 0336, 0337, 0434, 0435, 0436, 0437, 0534, 0535, 0536, 0537, 0634, 0635, 0636 et 0637_corto.dwg
Données de projet : Hydro-Québec, 29 novembre 2012

Fichier : 7266_et_001_p1_130403.dwg

0 300 m
MTM, fuseau 8, NAD 83



Avril 2013



Plan 1

2.0 MÉTHODOLOGIE

2.1 Archéologie préhistorique

2.1.1 Méthodologie théorique

La période préhistorique correspond à l'époque antérieure à l'apparition de documents écrits. Pour le Québec, elle fait référence aux populations amérindiennes qui ont précédé l'arrivée des premiers Européens. Nous basons notre recherche sur un premier postulat qui prête à la culture amérindienne des périodes préhistorique et historique une définition de la relation entre l'homme et la nature distincte de l'approche encyclopédique du XIX^e siècle. Ce postulat se décrit comme suit : les groupes humains dont le mode de vie est basé sur l'exploitation d'un espace territorial possèdent une connaissance culturelle de leur environnement et ils entretiennent avec la nature une relation dynamique par le biais d'un système cognitif. Ce mode de connaissance s'applique particulièrement au milieu physique dont la structure doit être décodée, comprise et utilisée pour y circuler, l'exploiter et/ou se l'approprier. La structure du paysage physique est non seulement lue, elle est aussi intégrée de façon abstraite sous forme de réseau et elle peut même être appliquée à d'autres espaces, par inférence.

Or, pour satisfaire ce postulat sur la connaissance culturelle de la nature, l'analyse archéologique doit intégrer non seulement une connaissance particulière des avantages et des contraintes d'un environnement naturel récepteur, mais elle doit surtout chercher à comprendre dans quel cadre a pu s'opérer la relation dynamique entre l'homme et la nature. Ce cadrage, cette cognition horizontale de la nature exige la mise en place d'un second postulat : les formes du relief sont organisées et structurées selon une logique géométrique qu'il nous est possible de décoder par une analyse en géomorphologie structurale et de transposer graphiquement par le biais d'un graphe topologique.

Ainsi donc, pour répondre à ces deux postulats, l'étude de potentiel archéologique va délimiter des zones où existe une probabilité de retrouver des traces d'une occupation humaine au cours de la période préhistorique, et ce, en se concentrant sur deux volets :

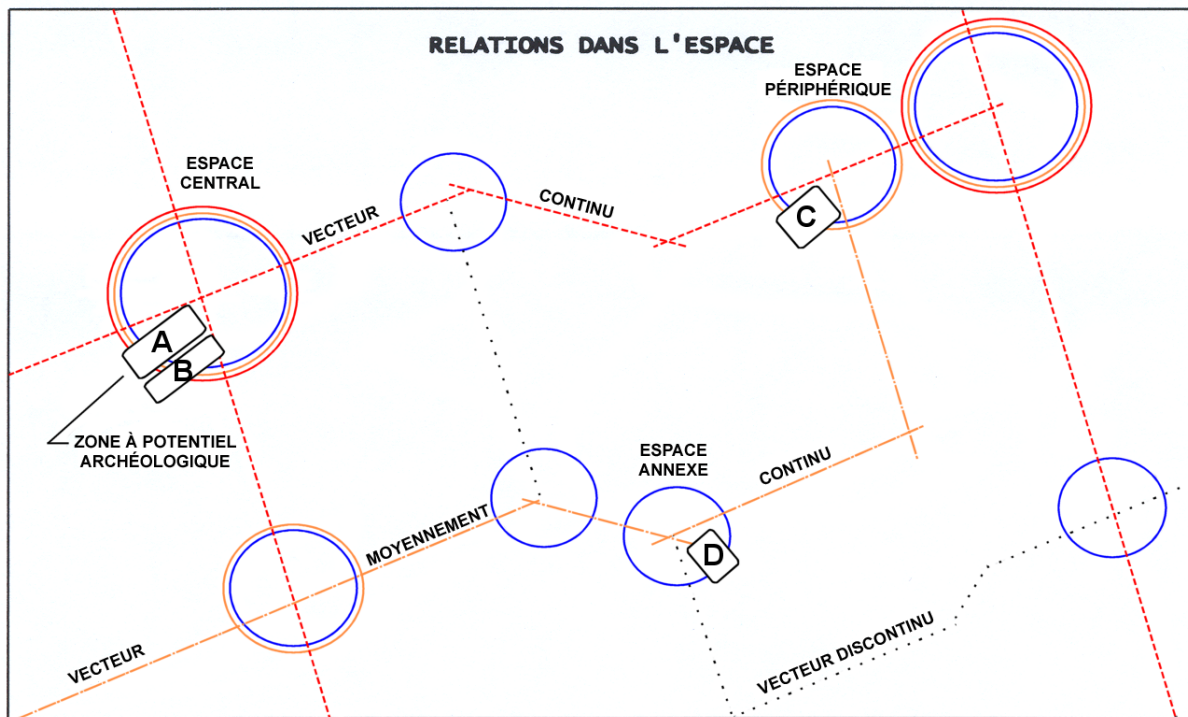
- Une cueillette des données concernant l'évolution du paysage naturel dont l'objectif est de mettre en contexte temporel (géochronologie) et spatial (topologie) la zone d'étude. Cet exercice permet de connaître l'habitabilité du secteur visé à travers le temps et sa place dans un espace plus vaste.
- L'élaboration d'un cadre culturel qui puise en anthropologie les données sur les populations amérindiennes dont on pourrait s'attendre à retrouver des traces. Ce volet inclut les sites archéologiques connus dans la zone d'étude, au moment de l'analyse.

Ces deux étapes permettent de construire une dérivation archéologique basée sur la photo-interprétation. Ici, les zones à potentiel archéologique sont délimitées pour produire des espaces concrets. Les formes du paysage servent donc à circonscrire des espaces présentant des qualités d'accueil pour des populations humaines.

Le cadrage dans l'espace fait appel à la topologie mathématique. La géomorphologie structurale permet de découvrir le schéma géométrique sur lequel se calque le territoire et la topologie permet ensuite de traduire ce schéma en réseau spatial. Ce dernier possède des antennes (des *vecteurs d'appropriation*) ainsi que des espaces de convergence situés au croisement de ces antennes. Cette analyse propose donc de relativiser l'importance de la zone d'étude par rapport à un ensemble régional plus vaste et permet aussi, à l'intérieur de cette même zone d'étude, d'identifier des points chauds du réseau. Pour se familiariser avec les mécanismes de l'analyse topologique et bien comprendre la pondération que suggère le graphe, voici quelques explications.

TOPOLOGIE MATHÉMATIQUE

Le graphe topologique prend forme autour des premiers indices fournis par la géomorphologie structurale tout en imitant sa méthodologie : ce ne sont pas les limites entre les différents espaces qui sont retenues, mais plutôt les relations entre ces espaces. Ces relations peuvent se faire par contiguïté ou par des axes naturels de communication qui agissent comme des antennes entre les composantes.



Graphe topologique théorique

Or, ces multiples relations peuvent devenir très complexes : par exemple, dans l'image qui précède, ce qui nous importe de savoir, c'est la relation entre quatre espaces, soit les zones A, B, C et D. La zone A pourrait être reliée à la zone B par contiguïté et à la zone C par une vallée inondée par un cours d'eau navigable; la zone B pourrait être reliée à la zone C en traversant la zone A et/ou par une série de vallons en échelons, vallons dont les profils longitudinaux sont relativement réguliers. On pourrait retrouver l'espace D à la convergence de ces derniers vallons et d'un vecteur dont le profil longitudinal serait encore plus « discontinu ». L'espace D serait en communication avec les espaces A, B et C par un vecteur « moyennement continu », mais également en communication avec l'espace C par un vecteur « discontinu » et un segment du vecteur « continu ». Deux séries de variables dépendantes sont donc mises en jeu en même temps : la position relative des espaces et le type de communication qui, le cas échéant, les relie. Si le nombre de possibilités est déjà grand avec quatre espaces et trois catégories de vecteurs de communication, la complexité de l'échiquier devient plus difficile à concevoir avec une centaine d'espaces.

C'est ici qu'intervient la topologie mathématique : elle concrétise ces interconnexions en nous permettant de les cartographier sous forme de réseau. L'archéologie emprunte alors à la topologie les concepts de « segment » et de « point ». Évidemment, ces derniers prennent une autre signification; les segments deviennent des vecteurs d'appropriation plus ou moins continus selon la régularité de leur profil longitudinal et les points sont associés à des espaces stratégiques dont l'importance varie en fonction de l'étendue territoriale à laquelle ils donnent accès.

Ainsi, le graphe topologique dessine un espace théorique qui suppose une lecture particulière de l'information : les vecteurs d'appropriation sont symbolisés par des lignes dont la trame illustre la plus ou moins grande continuité du profil longitudinal de l'axe. Chaque ligne doit être perçue comme une droite inscrite au centre de l'axe; sa largeur n'est donc pas concrète mais symbolique.

Les lieux de convergence sont représentés par des cercles. Cette géométrie suggère en soi un espace dont les limites sont abstraites.

En langage topologique, le graphe que nous produisons est considéré comme un graphe formel, c'est-à-dire un réseau abstrait d'interrelations qui s'appuie sur un espace concret, par opposition à un graphe conditionnel qui ne traite que du réseau d'interrelations déconnecté de l'espace territorial. Le graphe topologique suit des règles de construction très strictes et propose l'emploi d'un vocabulaire particulier. Un glossaire est donc nécessaire pour préciser le sens qui est donné à une expression.

VECTEUR D'APPROPRIATION

Correspond à un axe entre les différents espaces (centraux, périphériques et annexes). *Vecteur* a été choisi dans son sens premier, celui de « conducteur »; ceci suppose un segment

de droite sur lequel on peut faire une opération mathématique, c'est-à-dire une abstraction. Il correspond en partie à un « axe de circulation », dans la mesure où il se définit comme étant le premier choix pour circuler d'un espace à un autre, mais « circulation » porte à confusion : en effet, il peut ne faire référence qu'à la circulation « concrète » sans englober la circulation « abstraite », celle des idées par exemple. Appropriation vient justement appuyer cette abstraction. Ici le « a- » est employé dans le sens grec de la négation; comme dans « apolitique », appropriation est une négation de la propriété. Il désigne donc, non pas un contrôle du territoire par la valeur d'échange ou la rente foncière, mais plutôt par la connaissance. Le vecteur d'appropriation suppose donc un échange symbolique entre la nature et la culture.

Ce vecteur est catégorisé à l'aide de critères géomorphologiques reliés à son profil longitudinal. Ainsi, il pourra être :

-continu : la régularité du profil longitudinal l'associe à des surfaces gisantes; dans la plupart des cas, cette recherche se localise le long de talwegs, le plan d'eau répondant le mieux à cette horizontalité.

-moyennement continu : le profil est légèrement ondulant. Comme son nom l'indique, la caractéristique principale de ce vecteur est de le situer entre les deux autres, avec une prédominance vers le vecteur continu.

-discontinu : dessine un tracé souvent abstrait, qui rejoint quelquefois les talwegs de petits ruisseaux ou suit d'autres fois une ligne d'interfluve. Il représente toujours le trajet le moins accidenté dans un espace relativement morcelé.

ESPACE CENTRAL

Espace à la convergence d'au moins deux vecteurs continus. Cet espace permet l'accessibilité à un vaste territoire.

ESPACE PÉRIPHÉRIQUE

Espace à la convergence d'un vecteur continu et d'un vecteur moyennement continu. Comme son nom l'indique, cet espace gravite autour d'un espace central, mais il peut également se rattacher à plus d'un espace central selon l'importance et l'organisation des vecteurs d'appropriation qui le traversent.

ESPACE ANNEXE

Espace qui se définit par la rencontre d'un vecteur continu ou moyennement continu et d'un vecteur discontinu et/ou par la rencontre de deux vecteurs moyennement continus. Cet espace donne accès à un territoire plus restreint.

S'ajoutent à ces définitions, des règles qui permettent au graphe topologique de transcender le réseau hydrographique et qui lui donnent son autonomie propre par rapport au croquis géomorphologique :

1. Tout vecteur continu doit commencer par un espace central et se terminer par un espace central.
2. Tout vecteur moyennement continu doit commencer par un espace périphérique et se terminer par un espace périphérique.
3. Tout vecteur discontinu doit commencer par un espace annexe et se terminer par un espace annexe.

Ces dernières règles sont très importantes dans la mesure où elles obligent à faire des choix basés non pas sur les réseaux hydrographiques, mais bien sur les vallées qui les structurent. De la même façon, l'étape suivante de dérivation archéologique en est une basée sur un principe « informatif » qui permet de déduire une sorte de « négatif » de la carte géomorphologique. Ainsi, les formes linéaires telles que les vecteurs du graphe, les lignes d'interfluve, les lignes de talweg, les talus ou les abrupts qui constituent les composantes majeures de la carte géomorphologique servent ici à délimiter des secteurs d'intérêt archéologique. La dérivation archéologique présente donc des unités de paysage, des zones qui comportent certaines caractéristiques d'habitabilité pour des humains et dont les limites supposent une description géomorphologique homogène.

2.1.2 Méthodologie appliquée

Les zones à potentiel archéologique sont confrontées aux données connues, récoltées dans les nombreux rapports d'interventions archéologiques qui ont eu lieu dans la zone d'étude. Cet exercice permet de confronter la théorie avec la réalité du terrain.

Dans certains cas, ces données concernent directement des **découvertes** préhistoriques. D'abord, il faut prendre connaissance de l'existence de sites préhistoriques connus qui pourraient être affectés directement par le projet. Ensuite, il devient nécessaire d'examiner la nature des découvertes archéologiques préhistoriques qui ont été faites ailleurs sur la même unité géomorphologique qui définit la zone à potentiel archéologique. Quand elles sont présentes, ces données proprement archéologiques aident à dresser une esquisse culturelle qui s'articule avec le potentiel offert par le paysage.

D'autres fois, et c'est plus commun, ces données concernent les **contextes** susceptibles de receler des indices archéologiques préhistoriques. Si leur valeur au chapitre culturel est plus indirecte, elles agissent néanmoins sur la mise sur pied des stratégies d'intervention et la méthode de recherche sur le terrain. Concrètement, il s'agit de répertorier la présence et l'élévation des sols organiques de surface d'origine sur les sites archéologiques

environnants. En prenant pour acquis que l'horizon humique que constituent les sols d'origine avant le développement urbain forme presque toujours le tissu archéologique des occupations pré-européennes, il devient alors pertinent de repérer ces sols afin de cibler la recherche et de concentrer les efforts de manière efficace sur le terrain.

Une fois ces données en main, la dernière étape vise à élaborer une stratégie d'intervention qui consiste à proposer des endroits précis le long des tracés où se matérialisera la vérification du potentiel archéologique préhistorique à l'aide de sondages. D'une part, un examen des cartes historiques successives permet d'identifier les espaces épargnés par les éléments architecturaux ayant éliminé les sols d'origine et, d'autre part, un examen des plans des services publics permet d'identifier les secteurs perturbés. Au final, parmi les espaces épargnés de perturbations connues, des aires d'interventions sont identifiées, au sein desquelles les sondages sont positionnés. La position précise reflète le plus souvent un endroit où le creusement requis par le projet est plus important, soit à l'endroit des chambres de jonction, mais il peut également être dicté par un souci de documentation de certains aspects géomorphologiques.

Dans cette étude, 24 sondages préalables sont proposés pour documenter la présence humaine de l'époque préhistorique. Dix de ceux-ci ont un objectif purement préhistorique alors que 14 autres partagent leur vocation avec les objectifs de la période historique. Les sondages à vocation purement préhistorique sont dénommés par le numéro de la zone à potentiel archéologique préhistorique suivi d'une lettre séquentielle (ex. P7A), alors que les sondages à vocation historique et préhistorique portent le numéro et la lettre séquentiels du volet historique suivis d'un P entre parenthèses [ex. H9A(P)].

2.2 Archéologie historique

Comme toute étude de potentiel archéologique, la présente suppose une solide connaissance des sources écrites, cartographiques et iconographiques. La mesure du potentiel archéologique repose également sur deux autres critères. Le premier concerne l'intégrité du sous-sol. Cette variable peut être évaluée à l'aide des plans de localisation des services publics enfouis, par les résultats d'interventions archéologiques, par l'existence antérieure de bâtiments dotés d'infrastructures souterraines imposantes, de même qu'en tenant compte des transformations apportées à la topographie d'origine (rehaussements ou dérasements). Ces sources indiquent l'ampleur des perturbations qu'ont subies les sols. Le deuxième critère concerne l'intérêt scientifique et didactique des données archéologiques présumées ou connues. Plus difficile à pondérer, cette variable nécessite d'évaluer, autour de problématiques ou thématiques de recherche, l'apport de connaissances que pourrait générer un site et la valeur d'évocation de celui-ci. Cette démarche sous-tend une évaluation des probabilités de mettre au jour des contextes suffisamment intacts pour pouvoir documenter des problématiques spécifiques.

La production d'une étude de potentiel consiste donc en l'acquisition de données environnementales, historiques et archéologiques. Elle comprend l'identification, s'il y a lieu, des sites archéologiques répertoriés dans la zone d'étude, la consultation des rapports d'intervention et la localisation des principales perturbations des sols. Un regard est porté sur le paléoenvironnement, qui conditionne les modes d'établissement. La démarche inclut également la cueillette d'informations détaillées quant à l'occupation historique du territoire étudié, et ce, de façon à permettre une bonne connaissance des éléments qui ont contribué à façonner ce territoire.

À cette fin, les fonds d'archives suivants ont été mis à contribution :

- Collection de cartes et plans de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ)
- Collection de cartes et plans de Bibliothèque et Archives Canada (BAC)
- Archives de la Ville de Montréal
- Archives du Centre Canadien d'Architecture
- Archives de la Division de Géomatique de la Ville de Montréal
- Archives de la Société de transports de Montréal
- Archives du ministère des Transports du Québec

Ces données ont permis de tracer les grandes lignes de l'occupation de la zone d'étude au cours de la période historique, depuis les premières concessions jusqu'à l'époque actuelle.

La deuxième étape a consisté à analyser l'évolution historico-spatiale de la zone d'étude en confrontant les différentes données recueillies à l'étape précédente. Le travail de représentation cartographique a alors été réalisé. Les cartes anciennes pertinentes ont été numérisées et superposées sur un fond de plan actuel. Les plans ainsi obtenus contribuent à l'analyse polyphasée de la zone d'étude et permettent de préciser les zones à potentiel archéologique pour la période historique. Le potentiel de ces zones est également pondéré au regard des perturbations qui pourraient avoir affecté l'intégrité des sols.

2.3 Une vaste zone d'étude, un potentiel archéologique riche et diversifié

L'évaluation du potentiel archéologique le long des tracés proposés par Hydro-Québec a comporté son lot de défis, en raison de l'ampleur de la zone d'étude, qui s'étend d'est en ouest sur une longueur de 4,5 km et traverse des secteurs de Montréal aux réalités physiques et historiques variées, et de la nature même de cette zone d'étude. Comme mode d'échantillonnage du tissu archéologique, un tracé linéaire intégré aux emprises de rues n'ouvre qu'une fenêtre étroite sur des phénomènes complexes tels que les modes initiaux d'occupation d'un territoire, la naissance des faubourgs et l'urbanisation. Le développement de la trame viaire, au fil du développement d'un territoire, suppose l'intégration aux emprises de rue d'éléments qui se sont forgés indépendamment de ce réseau viaire, qu'il s'agisse d'éléments du cadre naturel ou de témoins des occupations les plus anciennes. En revanche, l'élargissement ou la déviation de rues existantes, en intégrant le cadre bâti qui

s'est développé en lien étroit avec ces rues, contribue à sceller dans leur emprise des témoins d'étapes initiales du développement urbain.

Par ailleurs, plusieurs des secteurs évalués dans le cadre de la présente étude ont été longuement et densément occupés avant leur intégration à l'emprise des rues, de sorte que l'abondance des vestiges anticipés, des thématiques et des fonctions représentées, imposait une réflexion sur la valeur de ce potentiel archéologique. Cette réflexion, basée sur des critères tels que l'ancienneté, l'apport de connaissances et la capacité d'évocation, allait permettre d'orienter la stratégie d'intervention archéologique proposée dans la section 4.2 du présent rapport.

Un premier critère est rattaché à l'ancienneté des ressources potentielles, puisque 1) les contextes les plus anciens sont souvent les moins bien documentés et que 2) dans les occupations initiales d'un secteur se trouve l'origine de certains traits qui seront structurants dans le développement ultérieur de ce secteur et de son identité.

Le potentiel d'évocation historique et culturelle des ressources archéologiques, de par leur association à un événement ou à un personnage marquant, ou encore à une activité ou à une fonction marquante du développement du secteur, contribue également à leur valeur. Par exemple, les ensembles industriels de l'ancien faubourg Sainte-Marie, bien qu'ils soient rattachés à une période relativement tardive de l'occupation du secteur, témoignent néanmoins d'une fonction qui a marqué le développement et l'identité du quartier.

La valeur d'une ressource archéologique potentielle peut également être fondée sur sa signification sociale et symbolique, pour la collectivité ou pour un groupe particulier. C'est le cas, notamment, de certains cimetières aujourd'hui fermés.

La rareté des ressources archéologiques peut en conditionner la valeur. Ce critère, qui s'appuie sur l'état des connaissances archéologiques dans un secteur donné, suppose qu'une attention particulière soit portée aux contextes, thèmes ou fonctions pour lesquels on ne dispose guère de connaissances.

L'intégrité des ressources archéologiques potentielles constitue un autre critère à l'aide duquel peut être évaluée leur valeur. Ce critère implique que soient privilégiées les ressources susceptibles d'être les mieux préservées, puisque ces ressources sont les plus à même de fournir des données archéologiques cohérentes, complètes et exploitables sur les occupations anciennes. L'usage de ce critère suppose, en outre, une connaissance préalable des perturbations du sous-sol (services publics souterrains, caves, contamination), qui pourraient avoir affecté l'intégrité du tissu archéologique.

Enfin, bien qu'elles ne constituent pas en elles-mêmes un critère d'évaluation de la valeur d'une ressource archéologique potentielle, la nature et l'ampleur de la menace qui pèse sur

cette ressource, dans le cadre de travaux d'aménagement par exemple, auront une incidence directe sur la stratégie d'intervention archéologique préventive à développer.

C'est par une réflexion impliquant un va et vient entre ces différents critères qu'a été élaboré le plan d'intervention archéologique proposé dans ce rapport.

2.4 Production du rapport

Le présent rapport comporte deux volumes. Le premier comprend l'approche méthodologique et les résultats de l'étude de potentiel archéologique préhistorique et historique. Ces résultats y sont présentés sous la forme de fiches, sur lesquelles se retrouvent la description de chacune des zones à potentiel archéologique préhistorique et historique, ainsi que la définition d'un plan d'intervention archéologique qui s'articule aux travaux projetés par Hydro-Québec. Les documents cartographiques couvrant l'ensemble de la zone d'étude sont présentés dans le volume 2 (annexe A).

3.0 OCCUPATION AMÉRINDIENNE

3.1 Cadre naturel ancien

3.1.1 Géochronologie¹

Dans la séquence chronologique des événements quaternaires présentée dans le tableau 1, les épisodes pertinents commencent avec l'épisode II, dans la mesure où avant 9000 ans avant aujourd'hui (AA), l'ensemble de la zone d'étude était sous la mer de Champlain ou sous le glacier d'inlandsis. Voici ce que révèlent les données géochronologiques les plus récentes pour ce secteur.

Épisode II : Régime estuarien relié au lac Lampsilis (entre 9500 et 7500 ans AA)

Vers 9500 ans AA, un plan d'eau, dont la surface se maintient à une altitude de 60-65 mètres, inonde presque complètement la région de Montréal et pénètre dans l'Outaouais, jusqu'en amont de Hull-Ottawa. Le cœur du lac Lampsilis se trouve, à ce moment, au-dessus du lac Saint-Pierre actuel. Ce plan d'eau réunit le bassin du lac Champlain, celui du lac Saint-François et le bassin inférieur de l'Outaouais (Ethnoscop 1998).

Nous situons à peu près à 8000 ans AA (Ethnoscop 1993a et 1996) l'épisode que Joyce Macpherson appelle « the Montreal shoreline » (Macpherson 1967 : 354) du lac proglaciaire Lampsilis. Ce plan d'eau inonde la plate-forme montréalaise et ses rivages se stabilisent à 30 mètres. Cette altitude constitue une moyenne pour l'ensemble de la plate-forme qui a pu subir, à cette époque, des relèvements glacio-isostatiques différentiels. Par exemple, lorsque ce niveau d'eau retouchait le talus de la terrasse de Montréal, il est certain que ces replats étaient riverains il y a 8000 ans, dans la mesure où l'altitude du plan d'eau peut varier de quelques mètres sans pour autant inonder la partie haute de la terrasse. Quoiqu'il en soit, c'est le moment où la zone P8 est à l'air libre (plan 3).

Épisode III : Mise en place du système fluvial (entre 7500 et 5000 ans AA)

Cet épisode correspond à la « ligne de rivage de Saint-Barthélemi » de Macpherson (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. Nous imaginons, pour cette région, un niveau d'eau 18 mètres plus élevé que le niveau actuel et, pour cette partie du Saint-Laurent, un système de « rivières à marées » (Ritchot 1967). À cette époque, seules les zones P7, P8, P9 et une grande partie de la zone P10 émergeaient. En outre, se dessinait une bande inondée d'à peu près 200 mètres de largeur, entre l'île de Montréal et le Vieux-Montréal. Ce bras estuarien ennoyait le talweg de la rivière Saint-Martin dans son parcours d'est en ouest et transformait la butte du Vieux-Montréal en îlot.

1 Les lignes qui suivent sont inspirées d'Ethnoscop 2010a.

En ce qui concerne la deuxième partie de ce troisième épisode (tableau 1), aucun indice ne permet de dater un rivage à huit ou neuf mètres plus haut que le rivage actuel dans la zone d'étude. Nous n'en trouvons aucune mention dans l'article de Macpherson (1967) dont le centre d'intérêt tourne autour du lac Saint-Pierre, ni dans les travaux d'Occhietti (1980 et 1989) qui a surtout travaillé dans la région de Trois-Rivières et par rapport à une époque antérieure à celle qui nous préoccupe, soit au stade de Trois-Rivières qui date de 10 800 ans AA. En 1995, les expertises réalisées par Ethnoscop sur le site Lachapelle (CaFf-3) à Saint-François-du-Lac révèlent un bas de plage qui dessinait une ligne de rivage à huit mètres (Ethnoscop 1995a), de la même façon qu'a été observée une ligne de rivage à huit ou neuf mètres à Boucherville (Ethnoscop 1989). À cette époque, l'ensemble de la zone d'étude est théoriquement habitable, mais le replat de terrasse (P8) et le sommet des lignes d'interfluve (P6, P12 et P14) sont particulièrement accueillants, étant un peu plus à l'abri des inondations du fleuve Saint-Laurent.

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. 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 que l'on conçoit 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 construire une terrasse à six mètres d'altitude entre 1200 et 1600 ans AA. Plus récemment, Dionne et Pfalzgraf (2001) ont fait une analyse du niveau marin relatif à Rivière-Ouelle et concluent qu'il était voisin du niveau actuel entre 9000 et 8000 ans AA, plus bas entre 8000 et 6000 ans AA et à la hausse entre 6000 et 4000 ans AA; il a ensuite subi une transgression de plusieurs mètres entre 4000 et 3000 ans AA, pendant que l'ensemble s'est relevé après 3000 ans AA, avec des fluctuations mineures entre 2000 et 1000 ans AA.

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 lac beaucoup plus qu'avec la mer, donc avec un milieu aquatique beaucoup plus changeant et dont le niveau va s'adapter rapidement à toutes fluctuations de l'apport en eau. Ainsi, pendant les cinq derniers millénaires, ce territoire va être encore plus sensible aux fluctuations indiquées par Dionne.

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

ÉPISODES	TEMPS	GLACIER	RÉGIME DES EAUX	SECTEUR D'ÉTUDE
	13 000 ans AA 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	9000	Le front glaciaire passe à Saint-Félicien et la cuvette du réservoir Gouin est inondée par les débuts du lac proglaciaire Ojibway.	Lac Lampsilis	Émergence du niveau à 45 mètres. Le replat de la terrasse de Montréal est riverain, sous forme de plage. Dans l'île de Montréal, cette terrasse regroupe la terrasse Sherbrooke, la haute terrasse de Senneville, celle de Baie d'Urfé et celle de Pierrefonds.
IIb	8000	Le front glaciaire passe au niveau de Chibougamau.	Lac Lampsilis, régime estuarien	Émergence du niveau à 32-36 mètres. Le lac se rend au talus de la terrasse de Montréal. Sur l'espace qui nous préoccupe, le talus de cette terrasse 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. Au pied de ce talus, vient donc battre l'eau du lac.
IIIa	7000	Il ne reste qu'une petite partie de l'inlandais laurentidien.	Rivières à marées	Le niveau d'eau est dix-huit 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 la 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.
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, l'aire d'étude est habitable. 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 inondent les zones à potentiel archéologique de temps à autre, sauf pour les zones P7 à P10. La limite des crues centennaires peut même atteindre la courbe de niveau de 25 mètres, soit la quasi-totalité de la zone d'étude.

3.1.2 Géomorphologie et hydrographie

Graphe topologique

Le graphe topologique étant construit à l'échelle de 1 : 50 000, il n'apparaît sur le plan 5 (1 : 5000) que par deux espaces de convergence, les vecteurs desquels ils résultent ayant été omis graphiquement pour favoriser la clarté de l'information.

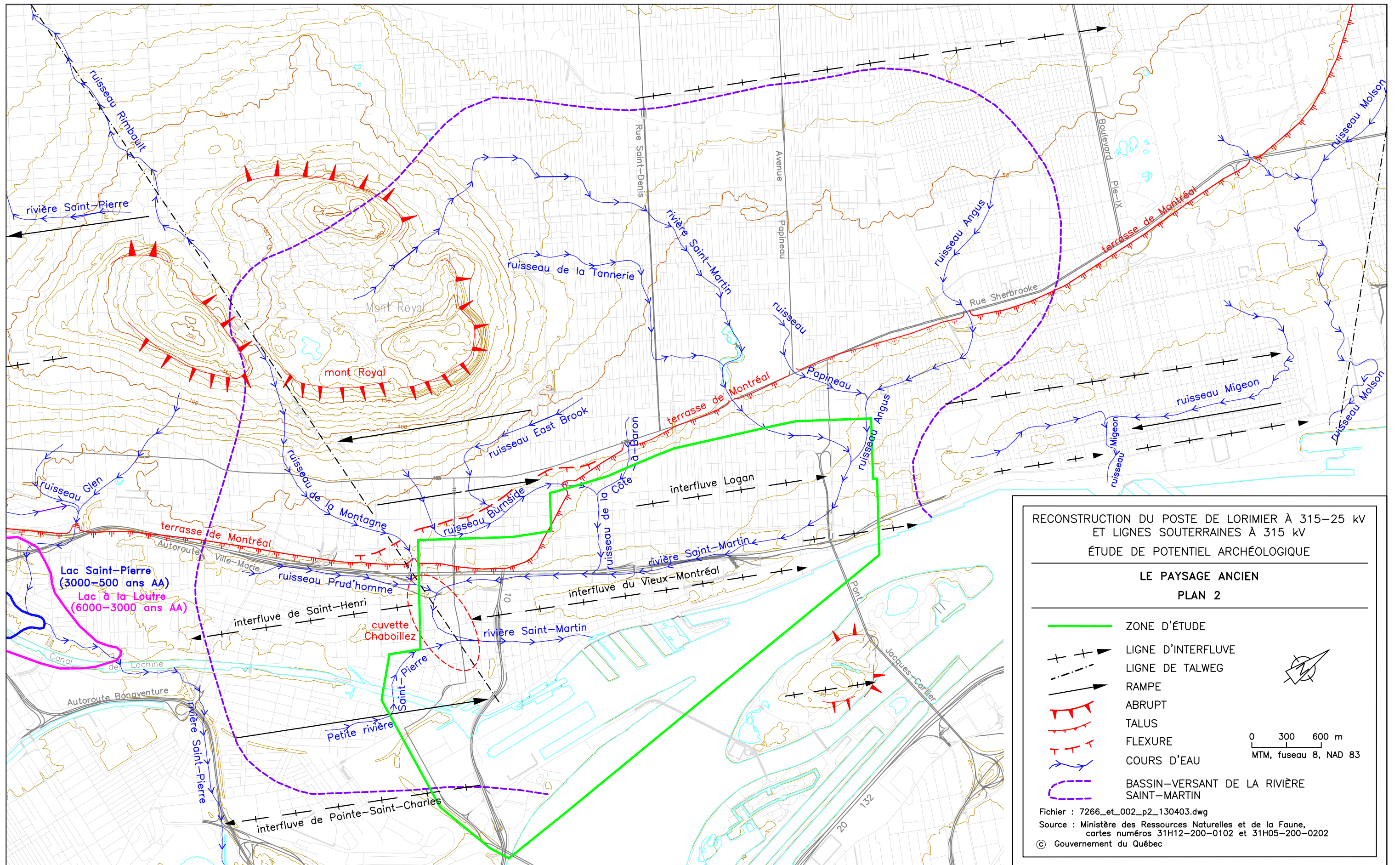
Occupant presque le tiers du plan 3, se trouve l'espace périphérique de l'arrondissement historique de Montréal. Celui-ci est né de la convergence du vecteur continu emprunté par le fleuve Saint-Laurent et du vecteur moyennement continu qui traverse l'île de Montréal du sud-ouest vers le nord-est et dont la ligne principale de talweg (ligne réunissant les points les plus bas d'une vallée), dans laquelle se retrouvaient l'ancien lac Saint-Pierre, la rivière Saint-Pierre, la Petite rivière Saint-Pierre et l'aval de la rivière Saint-Martin, a été à l'origine du creusement du canal de Lachine. Cet espace périphérique intègre également un espace annexe qui lui, vient de la convergence du même vecteur continu (le Saint-Laurent) et d'un vecteur discontinu qui traverse le mont Royal au chemin de la Côte-des-Neiges, pour se rendre jusqu'à la rivière des Prairies au bois de Saraguay.

Un deuxième espace de convergence, celui-ci annexe, vient cibler l'est de la zone d'étude. En effet, un vecteur discontinu, parallèle à celui emprunté par le Saint-Laurent, vient plonger dans le fleuve à la hauteur du pont Jacques-Cartier. La poursuite vers l'ouest de ce vecteur se fait en parallèle à la ligne d'interfluve de la colline du Vieux-Montréal et correspond au talweg de la rivière Saint-Martin dans son parcours d'est en ouest. En outre, vis-à-vis cette plongée, convergeaient d'anciens ruisseaux, tels les ruisseaux Angus et Papineau (plan 3).

Paysage ancien

Dans un paysage aussi peu articulé que celui du centre-ville de Montréal, l'observateur doit, s'il veut comprendre son organisation, considérer un espace plus vaste délimité au nord par le mont Royal, au sud par le fleuve Saint-Laurent, à l'ouest par l'ancien lac Saint-Pierre et à l'est par l'ancien ruisseau Molson (plan 2). En outre, les plans anciens tels de Villeneuve 1685, Vachon de Belmont 1702, Chaussegros de Léry 1717, Adams et Burnett 1820, Adams 1825, Jobin 1834, Boxer 1859, Sitwell 1869, Johnston 1872, Plunkett & Brady 1872, Walling 1875 et Hopkins 1879 ajoutent des éléments topographiques et hydrographiques anciens qui peuvent être éclairants.

C'est à partir de cette documentation, de la documentation archéologique qui se fait à Montréal, d'une analyse du terrain et d'un article qui doit paraître pour Recherches Amérindiennes au Québec sur *Le paysage de Montréal au temps de Jacques Cartier* (Poirier 2011) qu'a été construit le croquis géomorphologique et hydrographique du plan 2.



Pour bien lire les éléments géomorphologiques du plan 2, une nomenclature s'impose. Le symbole d'**abrupt** employé sur ce plan fait référence à une pente raide. Dans l'espace que couvre le plan, des abrupts encerclent deux bosses qui ressortent d'un espace relativement plat. Ce sont l'île Sainte-Hélène et le mont Royal. Le deuxième symbole d'importance est la **ligne d'interfluve**. Elle correspond à la succession des points les plus hauts d'une colline. La pointe, au bout de cet axe, indique la plongée de l'interfluve, c'est-à-dire sa disparition graduelle. Il est à noter qu'à l'intérieur du plan, ces lignes d'interfluve sont toutes parallèles entre elles. Il est beaucoup plus juste, par exemple, de parler de la ligne d'interfluve qui passe sous la rue Notre-Dame que de nommer cet espace « la colline du Vieux-Montréal », dans la mesure où une colline peut être isodiamétrique alors que la ligne d'interfluve suppose un axe, une direction. Surtout si cette direction subit un parallélisme. Déjà, pour l'archéologie préhistorique, ces lignes d'interfluve soulèvent un intérêt certain. On n'a qu'à penser aux sites préhistoriques du Vieux-Montréal, à ceux de l'île Sainte-Hélène, à ces ossements amérindiens mis au jour sur la ligne d'interfluve qui suit le boulevard Rosemont ou à la zone à potentiel archéologique P12, située dans la plongée d'une ligne d'interfluve qui passe sous la prison des Patriotes.

Entre deux bossellements parallèles et contigus, il y a obligatoirement un creux qui réunit les points les plus bas d'une vallée que l'on nomme **ligne de talweg**. Cette ligne de talweg a déjà été définie plus haut et nous n'avons pas cru bon de toutes les cartographier. Mais le plan 2 indique deux lignes de talweg très importantes dans le squelette des formes du paysage, parce qu'elles orientent d'autres cours d'eau dont l'embouchure se trouve à la rivière des Prairies. La première ligne est située plus au nord et est empruntée par l'ancien ruisseau Molson. Celui-ci la parcourt pour la moitié de sa longueur jusqu'à un ancien étang qu'on ne voit pas sur le plan; cette grande zone marécageuse se situe de part et d'autre de la ligne de talweg, entre l'autoroute Métropolitaine et le boulevard Henri-Bourassa. Cette ligne de talweg est ensuite empruntée par le ruisseau De Montigny qui existe encore et dont l'embouchure est drainée sous des condos qui jouxtent la rivière des Prairies.

La deuxième ligne de talweg traverse elle aussi l'île de Montréal, mais cette fois dans un angle franchement est-ouest (géographique) et vient directement interférer avec la zone d'étude. Elle oriente l'ancien ruisseau que nous appelons de la Montagne et passe par la cuvette Chaboillez, traversée par la rivière Saint-Martin et dans laquelle se jettent le ruisseau de la Montagne, le ruisseau Prud'homme et la Petite rivière Saint-Pierre. En outre, cette ligne de talweg traverse le mont Royal en empruntant un vallon qui passe entre le cimetière de Notre-Dame-des-Neiges et la butte de Westmount. Or, l'ancien ruisseau Rimbault prend sa source sur cette ligne de talweg et se poursuit dans cette même orientation jusqu'à la rivière des Prairies, et a même été retenu par l'analyse topologique comme vecteur discontinu.

Un autre symbole relié à la structure géomorphologique de Montréal est celui de **rampe**. Encore une fois, cette forme est parallèle aux différentes lignes d'interfluve et le symbole n'a été cartographié qu'aux endroits où il avait une influence directe sur le sens de l'écoulement

d'une rivière ou d'un ruisseau. Par analogie avec la nomenclature employée en architecture, une rampe est un plan incliné qui permet de passer d'un point bas à un point haut, sans qu'il y ait à franchir de ruptures de pente. S'il y a, par exemple, un abrupt à franchir avec le moins d'efforts possible, le chemin à suivre ne sera pas la perpendiculaire à l'abrupt même si c'est le plus court : ce sera plutôt une série de plans inclinés, parallèles à l'abrupt et qui communiquent entre eux, un peu comme des touches de piano. Toutefois, dans un paysage comme celui de la plaine de Montréal, même si on se rend compte que l'espace qu'on croyait relativement plat ne l'est pas tant que ça, la rampe qui est suivie par la Petite rivière Saint-Pierre est très difficile à percevoir dans un espace bâti et devient une abstraction complète à l'endroit où elle a été creusée pour le canal de Lachine. Par contre, plus on se rapproche du mont Royal, plus ces rampes sont visibles. Par exemple, le long de la rue Peel à la hauteur du boulevard De Maisonneuve, le plan est vraiment incliné vers l'est des Montréalais (vers le nord géographique), alors que vis-à-vis l'avenue du Docteur-Penfield il est incliné vers l'ouest des Montréalais (vers le sud géographique). À la suite de ce dernier exemple, le lecteur aura compris que la flèche pointe toujours vers l'aval.

Le plan 2 présente également un autre symbole, le **talus**. Un talus est un versant à pente raide qui est normalement associé à un replat pour former une terrasse. Autour du mont Royal, s'est construit la terrasse de Montréal, appelée souvent « terrasse Sherbrooke » à cause du fait que son talus suit la rue Sherbrooke, de la rue Viau jusqu'au boulevard Saint-Laurent. Elle culmine à 30-42 mètres d'altitude et son replat correspond au parc Maisonneuve, au parc Lafontaine, à l'église du Gesù, à l'ancien cimetière Saint-Antoine et au terrain sur lequel est construit le centre hospitalier de l'Université McGill. Son talus, qui naît au sud-est de l'autoroute Métropolitaine à la hauteur de Saint-Léonard, se termine à Montréal-Ouest, où il est appelé la « falaise Saint-Jacques » lorsqu'il fait face à l'échangeur Turcot. Lorsque la pente est moins raide et que les ruptures de pente sont camouflées par une concavité pour la rupture du bas de pente et par une convexité pour la rupture du haut de pente, on emploie le symbole de **flexure**. Sur le plan 2, une flexure est suivie sur presque toute sa longueur par le ruisseau Burnside qui coule à ses pieds. Le site Dawson (quadrilatère Metcalfe, Sherbrooke, Mansfield et De Maisonneuve), site iroquoien identifié en 1860 par John William Dawson, se trouve sur les bords de cette flexure et cette dernière isole une pointe de la terrasse de Montréal où se retrouve le nœud du centre-ville de Montréal et où passeront les conduits à 315 kV de la ligne souterraine à construire (zone P8).

Les plans anciens montrent les cours d'eau qui constituaient le bassin-versant de la rivière Saint-Martin, espace dans lequel s'inscrit la zone d'étude. Or, l'hydrographie propose une nouvelle hiérarchisation de ces cours d'eau. La **rivière Saint-Martin** que l'on voit sur plusieurs plans est très importante dans son parcours, même si son débit est très fluctuant et partiellement asséché pendant une partie de la saison estivale. Cette rivière prend sa source au pied du mont Royal, traverse le parc Lafontaine, contourne la ligne d'interfluve Logan, coule d'est en ouest le long de la butte du Vieux-Montréal, contourne encore une fois la ligne d'interfluve du Vieux-Montréal en traversant une zone marécageuse située autour de l'actuelle place Victoria (cuvette Chaboillez) et, s'appuyant sur les tracés de plusieurs plans

anciens dont ceux de 1685 (figure 1a), de 1801 (figure 1b) et de 1825 (figure 2), se jette dans le Saint-Laurent à la hauteur de la pointe à Callières. Ce choix toponymique va à l'encontre de l'usage des Montréalais qui nomment plutôt la section aval de cette rivière « Petite rivière » ou « rivière du Fort » ou, le plus souvent, « rivière Saint-Pierre », mais il suit, comme la plupart des plans anciens, la logique hydrographique. C'est sur cette logique que s'est basée l'étude de potentiel archéologique préhistorique, alors que l'étude de potentiel archéologique historique conservera, pour cette partie aval de la rivière Saint-Martin, la dénomination usuelle de « Petite rivière Saint-Pierre ».

Plusieurs ruisseaux se jettent dans la rivière Saint-Martin. D'est en ouest, on retrouve le ruisseau Angus dans lequel se jette le ruisseau Papineau, le ruisseau de la Tannerie, le ruisseau de la Côte-à-Baron dans lequel se jette le ruisseau Burnside (lui-même alimenté par le ruisseau East Brook), le ruisseau Prud'homme dans lequel se jette le ruisseau de la Montagne, puis la Petite rivière Saint-Pierre. Ce texte va donc se limiter à la définition des ruisseaux qui sont directement ou indirectement reliés à la zone d'étude.

Nommé ainsi parce que l'amont traverse le quartier Angus, le **ruisseau Angus** est visible sur les plans de Sitwell (1868). Il franchit le talus de la terrasse de Montréal dans le terrain du centre d'achats Maisonneuve, traverse la voie ferrée du CP entre la rue Hochelaga et la rue de Rouen, se dirige plein sud jusqu'à la rue Fullum qu'il longe jusqu'à ce qu'il se jette dans la rivière Saint-Martin. Quant au **ruisseau Papineau**, d'après les plans de J. Johnston (1872) il semble prendre sa source à la hauteur de la rue Rachel. Il traverse le parc Lafontaine sur toute sa longueur en suivant l'avenue Papineau et se jette en bas de la terrasse de Montréal pour aller rejoindre le ruisseau Angus quand il arrive sur la rue Fullum.

Le **ruisseau de la Côte-à-Baron** prend sa source sur le replat de la terrasse de Montréal et suit le boulevard Saint-Laurent jusqu'à sa rencontre avec la rivière Saint-Martin. Il apparaît pour la première fois sur un plan de Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry de 1717. Vient se joindre au ruisseau de la Côte-à-Baron, à la hauteur de l'actuelle avenue du Président-Kennedy, le **ruisseau Burnside**. Portant l'ancien nom du boulevard De Maisonneuve au droit de l'Université McGill, ce ruisseau prend sa source au pied du mont Royal, un peu à l'ouest de la rue de la Montagne. Il franchit une flexure et s'aligne ensuite dans une rigole au pied de cette flexure. Incidemment, des traces de ce ruisseau ont été trouvées dans la partie nord du square Dorchester. Le plan de John Adams (figure 2) montre un ravin très marqué à l'endroit où il quitte la terrasse de Montréal pour se joindre au ruisseau de la Côte-à-Baron, déjà canalisé en 1825. À l'intersection actuelle des rues University et Sainte-Catherine, le **ruisseau East Brook** vient se jeter dans le ruisseau Burnside. Le ruisseau East Brook est en partie canalisé mais est encore visible et commence juste en face de l'Hôtel-Dieu sur les plans de Sitwell.

Le **ruisseau Prud'homme** coule au pied du talus de la terrasse de Montréal. Encore visible sur le plan d'Adams, il vient rejoindre la rivière Saint-Martin dans la cuvette Chaboillez. Se greffe à ce dernier, le **ruisseau de la Montagne**. Ce ruisseau prend sa source dans

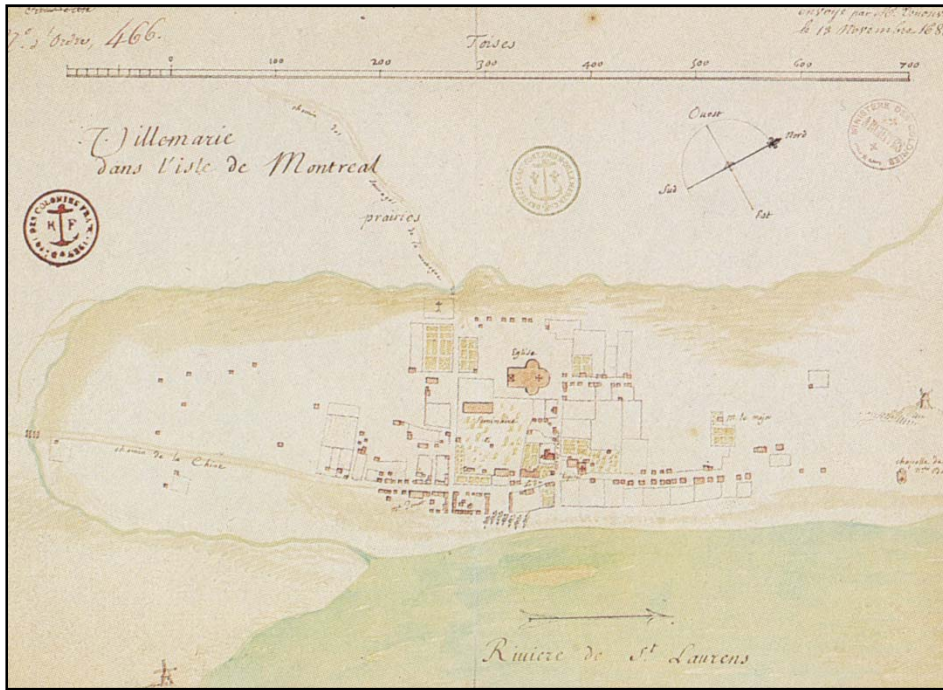


Figure 1a : Robert de Villeneuve, « Villemarie dans l'isle de Montreal », 1685 (tiré de Robert 1994 : 39).

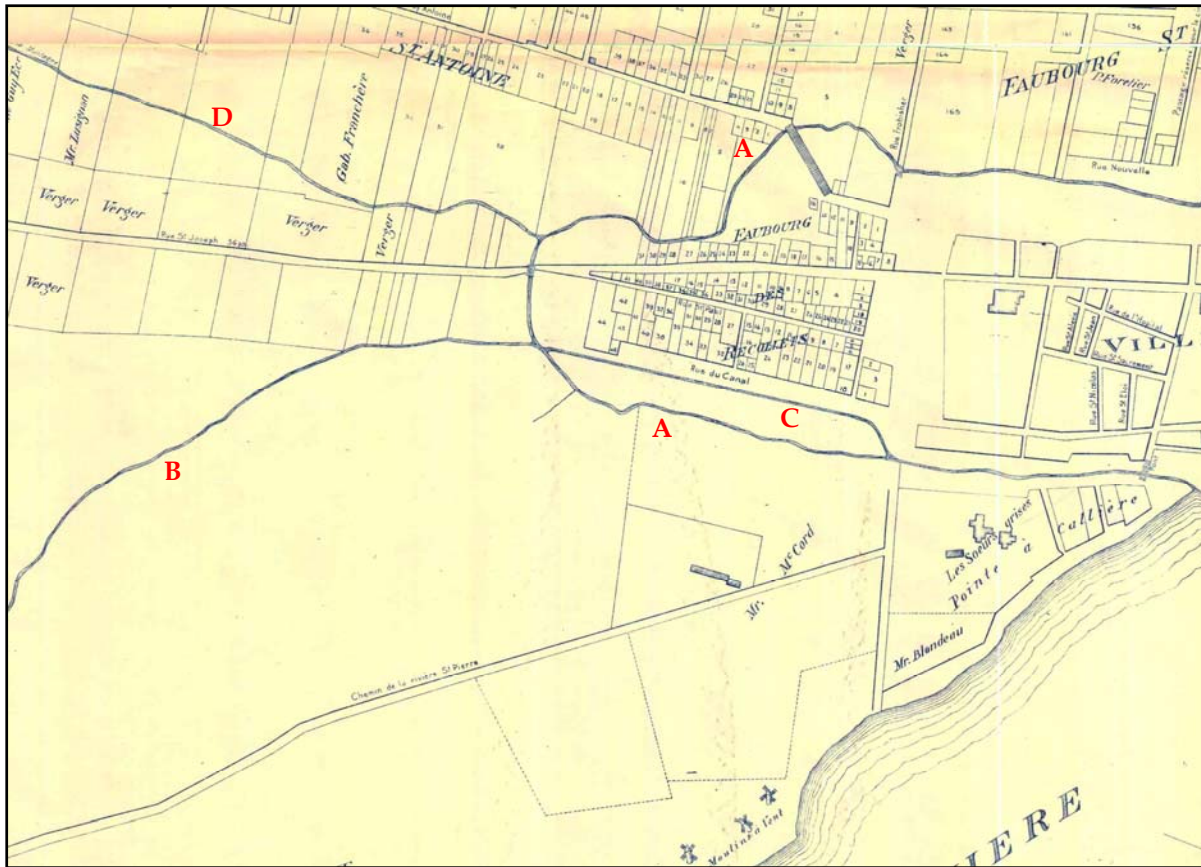


Figure 1b : Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (Bibliothèque et Archives nationales du Québec [BANQ] G 3454 M65 1801 C4).
 A-Rivière Saint-Martin; B-Petite rivière Saint-Pierre; C-Canal des Sulpiciens;
 D-Ruisseau Prud'homme

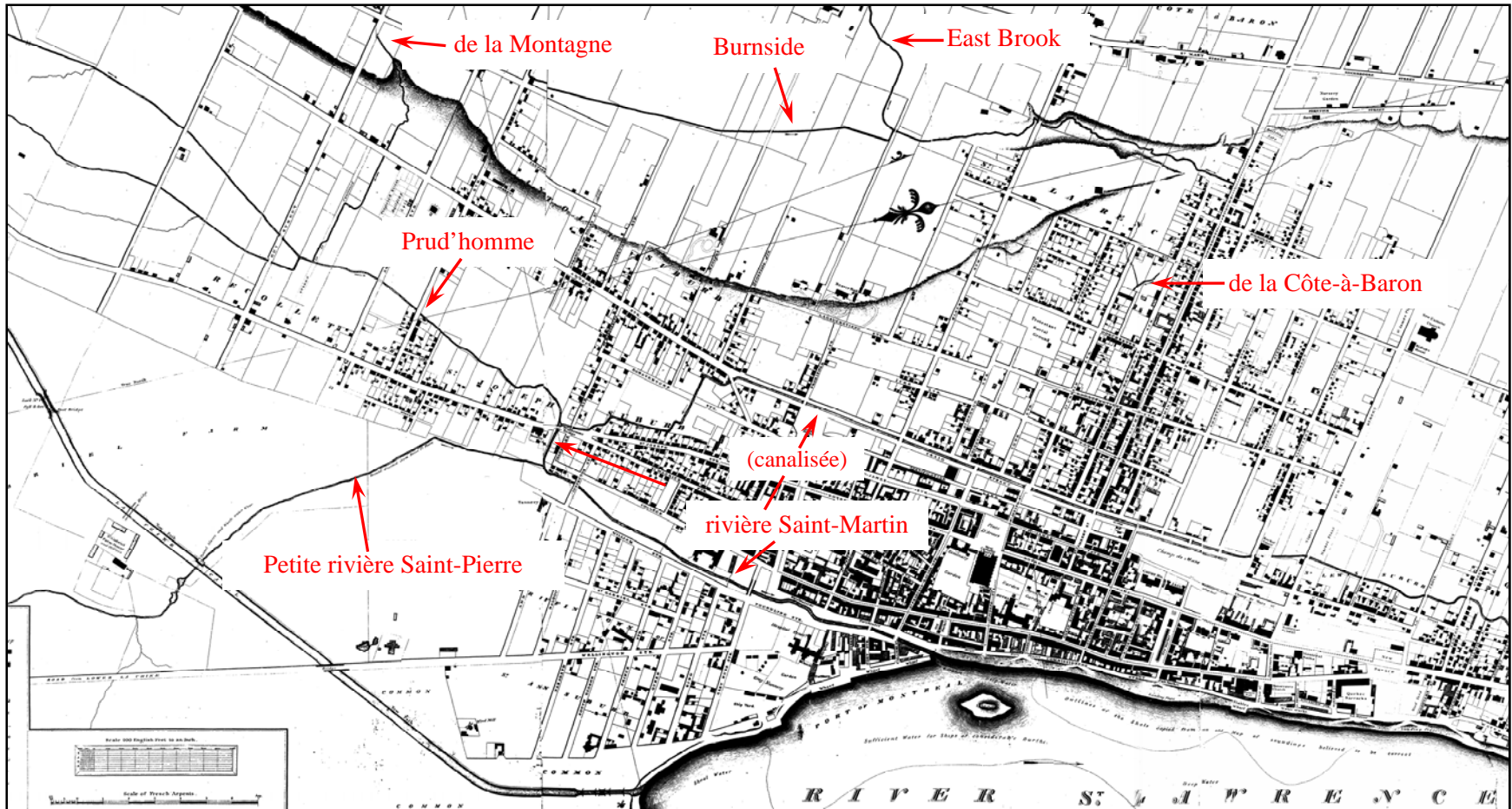


Figure 2 : John Adams, « Map of the City and Suburbs of Montreal », 1825 (BAHQ G 3454 M65 1825 A32 CAR).

l'ensellement du mont Royal, près du collège Marianopolis. La fin de ce talweg est révélée par le plan d'Adams. Sur ce plan, ce talweg s'encaisse dans le talus de la terrasse de Montréal au centre du quadrilatère Guy, Dochester (René-Lévesque), Aquaduct (Crescent) et Saint-Antoine. Le ruisseau poursuit ensuite sa course pour se jeter dans la rivière Prud'homme entre les rues Saint-Joseph (Notre-Dame) et Saint-Antoine. Entre le mont Royal et son embouchure, on sait que ce ruisseau passait entre la rue Atwater et le domaine des Messieurs-de-Saint-Sulpice et qu'il passait également sur le terrain de la Maison mère des Sœurs Grises, entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard René-Lévesque et entre les rues Guy et Saint-Mathieu. Le plan 2 montre la ligne de talweg sur laquelle s'inscrit le ruisseau de la Montagne et la cuvette Chaboillez. Cette ligne de talweg se poursuit jusqu'à la rivière des Prairies et le ruisseau qui permet de s'y rendre est le ruisseau Rimbault. Le troisième quart du XX^e siècle voit disparaître de la surface ce ruisseau, qui n'apparaît plus que sur quelques plans anciens.

Appelée ainsi parce qu'au XVII^e siècle les Sulpiciens ont canalisé un court-circuit avec la rivière Saint-Pierre pour augmenter le débit du moulin qu'ils avaient sur la rivière Saint-Martin, il est difficile de connaître précisément la source de la **Petite rivière Saint-Pierre**, bien qu'il est vraisemblable qu'elle se situe à l'est de la rue Charlevoix, dans le quartier Pointe-Saint-Charles. Ce qu'on sait, c'est que cette rivière coulait au sud du canal de Lachine, traversait le canal tout près de la ferme Saint-Gabriel et allait rejoindre la rivière Saint-Martin dans la cuvette Chaboillez. Lorsque les deux rivières se rencontrent, la linéarité du talweg explique le quiproquo concernant l'appellation de la section aval de la rivière Saint-Martin. Si on se replace à l'époque du canal des Sulpiciens, il est d'autant plus tentant de l'appeler Petite rivière ou rivière Saint-Pierre à partir du fait qu'une bonne partie de l'eau qui l'alimente vient de la rivière Saint-Pierre. Si on se replace à l'époque du canal des Sulpiciens, il est d'autant plus tentant de l'appeler désormais rivière Saint-Pierre à partir du fait qu'une bonne partie de l'eau qui l'alimente vient de la rivière Saint-Pierre.

3.2 Cadre culturel préhistorique

3.2.1 Un aperçu de la préhistoire régionale

À la suite de la déglaciation et de la mise en place d'un premier écosystème post-glaciaire dans le Nord-Est américain, les groupes humains qui colonisent le reste du continent depuis déjà plus d'un millénaire s'établissent dans la région. Certaines parties de la vallée du Saint-Laurent sont peuplées à partir de la période paléoindienne récente, c'est-à-dire entre 10 000 et 8000 ans AA. C'est notamment le cas dans la partie amont du lac Saint-François, à une soixantaine de kilomètres au sud-ouest de Senneville. Il s'agit de groupes peu nombreux et très mobiles, adaptés aux environnements périglaciaires.

Le potentiel le plus ancien d'occupation humaine à Montréal date de la fin de cette époque. Les conditions environnementales initiales de l'île au moment de l'exondation du lac Lampsilis faisaient de la terrasse de Montréal une plage de sable sur le rivage d'une île

beaucoup plus petite, couverte d'une végétation encore peu développée et acclimatée aux conditions froides qui prévalaient encore dans la vallée du Saint-Laurent. Cette île se situait au beau milieu d'un grand lac à plusieurs kilomètres de ses rivages marécageux et changeants. Quel est le réel potentiel que des groupes humains soient venus s'installer sur la terrasse de Montréal au cours de cet épisode initial? Difficile à dire avec les éléments que nous ayons en main à ce jour, mais connaissant la persévérance et la capacité d'adaptation des Paléindiens aux environnements froids variés, il ne serait aucunement étonnant qu'ils se soient aventurés sur les rives et les îles du lac Lampsilis pour y exploiter les ressources lacustres qui étaient sans aucun doute fort abondantes.

Parallèlement, plus au sud, les populations issues de la tradition paléoindienne ancienne évoluent régionalement 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 et 6000 ans AA). Dans la région montréalaise, les occupations humaines les plus anciennes trouvées à ce jour datent de l'épisode suivant, soit celui de la tradition culturelle de l'Archaïque laurentien qui débute un peu avant 6000 ans avant AA.

Cette tradition se maintient pendant essentiellement deux millénaires, soit jusqu'à environ 4000 ans AA. Les origines de cette tradition restent obscures, se perdant dans l'époque très mal connue de l'Archaïque moyen et ancien. Dans la région du Haut Saint-Laurent, l'Archaïque laurentien passe par deux épisodes successifs d'à peu près un millénaire chacun, soit l'épisode Vergennes et l'épisode Brewerton. Les populations de l'Archaïque laurentien démontrent une connaissance de leur milieu qui témoigne d'une longue occupation du territoire. Les sites sont plus nombreux et plus visibles; il semble survenir un certain accroissement démographique au cours de ces deux millénaires. Les ressources locales, notamment les bons matériaux lithiques, sont exploitées efficacement. Plusieurs sites se retrouvent sur les axes riverains, près de rapides, suggérant que la pêche compose 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 de l'Archaïque laurentien, 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'Archaïque final ou post-laurentien. Ce nouvel univers culturel pourrait correspondre à une certaine expansion de populations méridionales qui laisseront leurs marques sur un peu plus d'un millénaire, en passant aussi par quelques épisodes. D'abord, entre en scène la tradition Lamoka, qui dure plus ou moins 500 ans et qui, pendant les trois premiers siècles, sera contemporaine de la fin de l'Archaïque laurentien. Plusieurs sites laissent sous-entendre que les Lamoka et les derniers Laurentiens se sont côtoyés, mais la nature de ces relations fait toujours l'objet de

discussions. Suit la tradition Susquehanna, moins bien documentée dans notre région, qui se termine dans un intervalle encore nébuleux qui mène à l'avènement de la période Sylvicole. Les populations post-laurentiennes, à la différence de leurs prédécesseurs, se contentent de matériaux lithiques de moins bonne qualité, dont la cornéenne des Montérégiennes.

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 ainsi 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. 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.

Vers 2400 ans AA, les grands réseaux du Sylvicole inférieur laissent place à plus 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 immédiate de la zone d'étude, la fin du Sylvicole moyen est marquée par la tradition Melocheville, caractérisée par une intense exploitation des ressources halieutiques. Le Sylvicole supérieur, qui sera bientôt marqué par ce changement définitif, débute vers l'an 1000 de notre ère dans la 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 Saint-Laurent en 1535, les Iroquoiens du Saint-Laurent occupent la vallée de l'estuaire jusqu'au lac Ontario et la région à l'étude est exploitée par une population pleinement sédentaire et horticole. 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.

3.2.2 Données archéologiques à proximité de la zone d'étude

La zone d'étude couvre un territoire qui fait environ 5 km de longueur par 2,5 km de largeur et inclut l'ensemble du Vieux-Montréal et de Griffintown, la Cité du Havre, ainsi qu'une bonne partie du Centre-Ville et du quartier Centre-Sud. Mais les tracés eux-mêmes contournent le Vieux-Montréal, soit le secteur de l'île de Montréal le plus riche en sites préhistoriques connus. Les sites archéologiques préhistoriques y sont nombreux en raison de l'intensité des recherches archéologiques qui y ont été conduites. Pas moins d'une quinzaine de sites y ont révélé des occupations préhistoriques, avec des intensités allant de la découverte isolée au grand site occupé sur une fourchette de temps de plusieurs millénaires (Tremblay et Pothier 2004 et Taché et Tremblay à paraître). Les altitudes des

occupations préhistoriques du Vieux-Montréal varient entre 10,50 m et 21,10 m et, comme ailleurs en ville, ces occupations gisent souvent sous d'épais remblais. Les sites les plus anciens de cet ensemble datent d'environ quatre millénaires et correspondent à des occupations de la tradition culturelle Lamoka (Tremblay 2003). Elles se trouvent à des élévations situées entre 14,25 m et 16,30 m, alors que les occupations plus récentes sont pour la plupart situées à des élévations moindres. Quelques sites dans l'est du Vieux-Montréal se trouvent en haut de la première terrasse riveraine, à des altitudes un peu au-dessous de 20 mètres. Mais la plupart des sites du Vieux-Montréal sont associés de près à l'embouchure de la Petite rivière Saint-Pierre, c'est-à-dire la partie aval de la rivière Saint-Martin.

En ce qui concerne les tracés des lignes souterraines, les secteurs touchés recourent ou longent régulièrement le réseau hydrographique original qui, justement, contourne la colline du Vieux-Montréal un peu de la même façon que le font les tracés à l'étude. Ce réseau hydrographique est composé essentiellement de la rivière Saint-Martin et de ses nombreux affluents qui, pour la plupart, ont leurs sources sur les hauteurs entourant le Mont-Royal. Ce bassin hydrographique est l'un des plus importants de l'île de Montréal et il a sans doute organisé l'espace de vie des populations préhistoriques qui ont occupé ce territoire. Sous cet angle, il est indéniable qu'il existe un potentiel archéologique préhistorique considérable dans les endroits touchés par le projet.

Néanmoins, peu de sites à composantes préhistoriques sont connus à ce jour en périphérie du Vieux-Montréal. Deux découvertes sont survenues dans la partie sud-ouest de la zone d'étude et, dans les deux cas, il ne s'agit que d'un seul objet. Un éclat a été retrouvé sous la rue Peel (MTL00-06-4), au sein même de l'un des tracés prévus (Arkéos 2002), et une hache polie provient du site de la grange des Pauvres (BjFj-56) sur la rue Duke (Ethnoscop 2000a). Dans les deux cas, il reste impossible de mieux qualifier ces trouvailles aux chapitres culturels et chronologiques sans que d'autres découvertes soient effectuées à proximité. L'occupation pré-européenne de ce grand secteur situé à l'ouest du Vieux-Montréal reste, pour ainsi dire, à peu près encore inconnue à ce jour.

Au nord du Vieux-Montréal, sur la rive droite de la rivière Saint-Martin, on retrouve les deux seuls autres sites ayant livré des indices préhistoriques à proximité des tracés à l'étude. Il s'agit, dans un cas, de quelques tessons de poterie et d'un fragment d'outil en pierre polie retrouvés au site BjFj-140, au sud du boulevard René-Lévesque entre les rues De Bleury et Anderson (Ethnoscop 2008a), et dans l'autre, toujours de tessons de poterie, retrouvés au site BjFj-133, à l'intersection des rues De Bleury et Viger (Arkéos 2006). Il s'agit, dans les deux cas, d'indices de la présence des Iroquoiens du Saint-Laurent au cours des derniers siècles de la préhistoire, juste avant l'arrivée des Européens. Bien que cette fois on peut en préciser l'attribution culturelle et chronologique, ces découvertes demeurent trop peu substantielles pour interpréter la nature des occupations. Il ne fait pas de doute que les Iroquoiens du Saint-Laurent circulaient entre le secteur du Vieux-Montréal, où ils sont archéologiquement identifiés à plusieurs endroits, et la haute terrasse sablonneuse de Montréal, où l'on présume qu'ils établissaient leurs villages (à tout le moins celui retrouvé

au site Dawson). Les sites BjFj-140 et 133 témoignent d'une utilisation plus élargie du territoire environnant les villages, mais la nature de cette utilisation reste à être découverte. Le petit nombre de découvertes archéologiques préhistoriques à proximité des tracés à l'étude s'expliquerait en partie par une moins grande attention accordée aux occupations pré-européennes dans les interventions archéologiques effectuées au centre-ville, lesquelles sont de toutes manières beaucoup moins nombreuses que celles qui ont eu lieu dans le Vieux-Montréal. Mais il faut également considérer que le développement du centre-ville, plus tardif et plus soutenu que dans le Vieux-Montréal, a bouleversé davantage le tissu archéologique. Quoi qu'il en soit, l'analyse polyphasée de la zone d'étude révèle qu'il subsiste quand même des lieux où les sols d'origine n'ont été que peu ou pas touchés jusqu'à aujourd'hui, ce qui permet de vérifier concrètement le potentiel archéologique préhistorique. Quelques espaces pertinents, offrant des fenêtres sur le passé pré-européen, ont donc été identifiés le long des tracés à l'étude.

Ces quelques exemples montrent que les terrasses de la rivière Saint-Martin et de ses affluents constituaient des lieux d'activités humaines. Non seulement s'agit-il d'axes de circulation naturels pour monter sur la terrasse et vers l'intérieur des terres mais, faut-il le rappeler, le talus et les tracés en méandres escarpés qu'empruntaient les cours d'eau juste en haut de la terrasse de Sherbrooke constituaient des endroits privilégiés pour l'installation des villages iroquoiens au cours des derniers siècles de la préhistoire. On tirait avantage de tels abrupts afin de défendre le village alors que les environs étaient constitués de sols légers et sablonneux, favorisés pour l'horticulture du maïs en raison de méthodes qui n'utilisaient pas de bêtes de traits. Si les occupations villageoises ont eu lieu en haut de la terrasse, il est raisonnable de croire que les parties situées au pied de la terrasse étaient des endroits quotidiennement fréquentés.

3.3 Potentiel archéologique préhistorique

Le plan 3 comprend les mêmes données géomorphologiques et hydrologiques que le plan 2, avec certaines différences reliées au changement d'échelles. Il contient également quelques éléments supplémentaires. Le premier concerne la ligne ancienne de rivage. À cet effet, le plan le plus fiable qui se prête à une superposition est celui d'Adams et Burnett de 1820 (figure 3). Le deuxième élément qui a été ajouté est la courbe de niveau actuelle de 20 mètres. D'une part, elle encercle bien la ligne d'interfluve du Vieux-Montréal, d'autre part, elle correspond au pied d'une flexure entre les rues Saint-Christophe et Parthenais. Entre les rues Saint-Christophe et De Bleury, la position de cette ligne d'interfluve suppose que les zones P9 et P10 se retrouvent sur une terrasse fluviale associée à la rivière Saint-Martin si, à la hauteur de cette courbe, on retrouve bien la même flexure, celle-ci délimitant le banc alluvial. Or, ces données sont corroborées par la fouille du site BjFj-121 (Ethnoscop 2005a), où a été identifiée une pente très faible vers la rivière, à une altitude de 19,50 m. De la rue University à la rue de la Montagne, la courbe de niveau de 20 m pose problème, autant au niveau du tracé de la rivière Saint-Martin qu'au niveau de la limite de la cuvette Chaboillez. Notre hypothèse est que, pour cette partie de la terrasse de Montréal à 33-34 m,

le talus originel devait être beaucoup plus abrupt que le talus actuel, fait noté à la place du Canada (Ethnoscop 2012a). Il est possible que ces sols aient été partiellement étendus dans le bas du talus de manière à adoucir la pente, surtout dans les rues de la Montagne, Peel et University (photo 1) et le boulevard René-Lévesque (photo 2). Cela aurait eu pour effet de déplacer vers le sud la courbe de 20 mètres.

La dérivation archéologique a défini 15 zones à potentiel archéologique préhistorique qui couvrent pratiquement l'ensemble des lignes souterraines à construire (plan 3 à 1 : 5000 et plus d'une trentaine de plans à 1 : 1000 dont le découpage est illustré sur le plan en annexe A). Les caractéristiques de chacune de ces zones sont indiquées dans des fiches qui traitent du cadre naturel ancien dans lequel était la zone, du cadre culturel dans lequel elle se situait et du plan d'intervention préconisé. De plus, le tableau 2 fait une synthèse des différentes caractéristiques de ces zones. La délimitation des zones a été faite à partir des photographies aériennes de 1930, de la superposition des plans anciens sur le plan actuel et d'une connaissance de la géomorphologie et de l'ancienne hydrographie de Montréal.

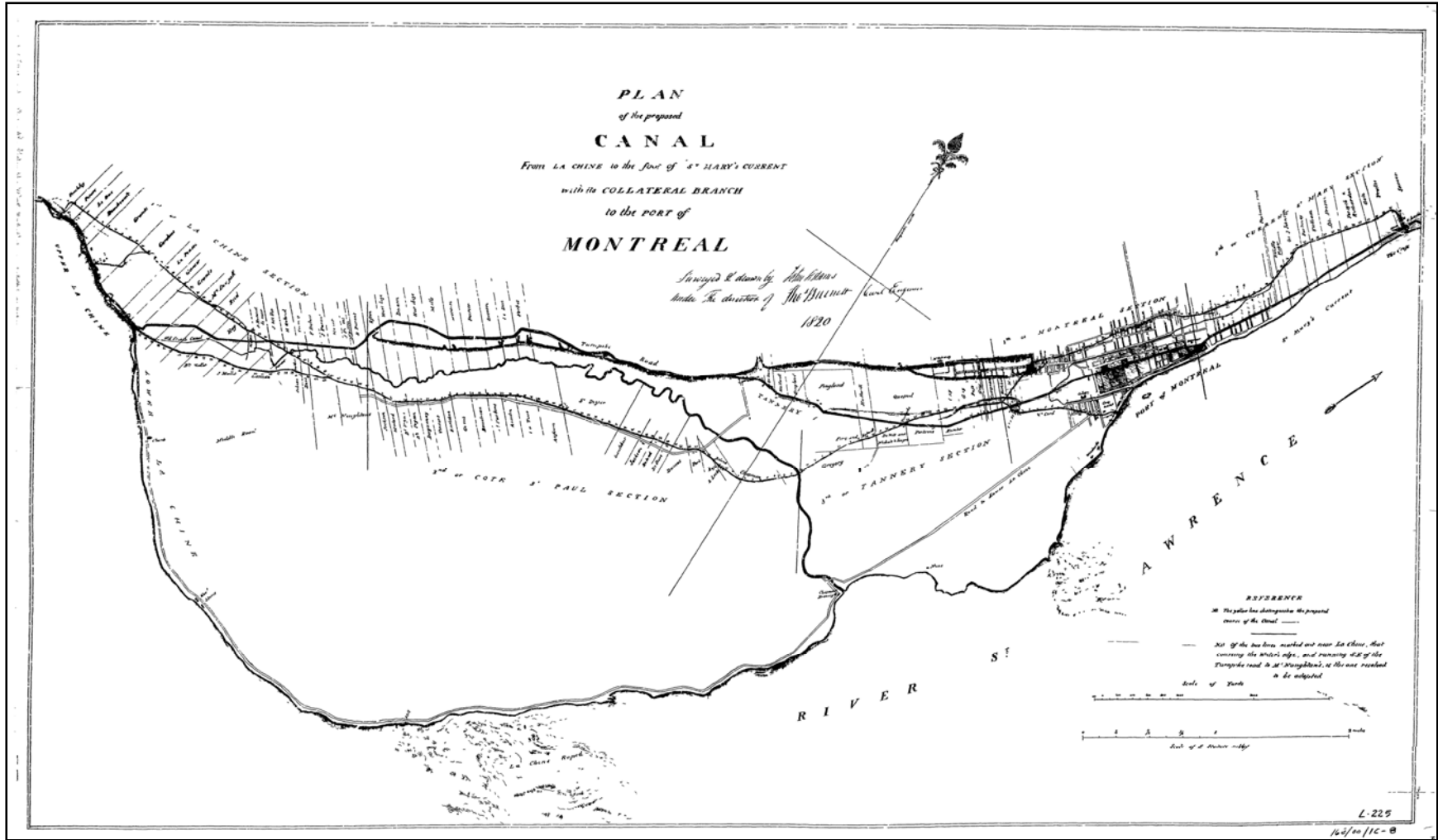


Figure 3: Adams et Burnett, « Plan of the proposed Canal from La Chine to the foot of St Mary's Current », 1820 (Parcs Canada).



Photo 1 : Rue University entre les rues De La Gauchetière et Belmont. Vue vers le nord.



Photo 2 : Boulevard René-Lévesque au coin de la rue De Bleury. Vue vers l'ouest.

Tableau 2 : Synthèse du potentiel archéologique préhistorique

Zone	Localisation	Correspondance cartographique à 1 :1000	Sites archéologiques à proximité	Unité géomorphologique	Élévations des sols naturels environnants	Recommandations
P1	Rues Bridge et Saint-Patrick limitées par la rue Wellington	Feuillet 1b	Aucun	Rive droite de la Petite rivière Saint-Pierre	Entre 12,00 et 14,50 m NMM	Aucune
P2	Rue de la Montagne entre les rues Ottawa et Saint-Antoine et rue Saint-Antoine entre les rues de la Montagne et Peel	Feuillet 4h Feuillet 5h Feuillet 6h Feuillet 7h Feuillet 8h Feuillet 9h	Aucun	Intérieur de la cuvette Chaboillez	Entre 12,00 et 14,50 m NMM	Tranchées adjacentes P2A et H4A(P) , rue de la Montagne
P3	Rue Saint-Antoine entre les rues Peel et University et rue University entre les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine	Feuillet 9h Feuillet 16h Feuillet 17h	Aucun	Rive gauche de la rivière Saint-Martin	Entre 17,00 et 17,50 m NMM	Tranchée H5A(P) , rue Saint-Antoine

Zone	Localisation	Correspondance cartographique à 1 :1000	Sites archéologiques à proximité	Unité géomorphologique	Élévations des sols naturels environnants	Recommandations
P4	Rue Peel entre l'autoroute Bonaventure et la rue Wellington, rue Wellington entre les rues Peel et Duke	Feuillet 3h Feuillet 12h Feuillet 13h Feuillet 14h	MTL00-06-4, rue Peel (1 éclat) BiFj-56, rue Duke (1 hache polie)	Rive droite de la rivière Saint-Martin	Entre 11,75 et 13,60 m NMM	Tranchées adjacentes P4A et H7A(P) , rue Peel; Tranchée H8A(P) , rue Wellington Tranchée H8B(P) , rue Wellington
P5	Rue Duke entre les rues William et Saint-Maurice	Feuillet 14h	Aucun	Rive gauche de la rivière Saint-Martin	11,60 m NMM	Aucune
P6	Rue Duke entre les rues Saint-Maurice et Saint-Jacques	Feuillet 14h Feuillet 15h Feuillet 16h	Aucun	Plongée de la ligne d'interfluve Notre-Dame	Élévation inconnue	Aucune
P7	Rue University entre les rues Saint-Antoine et De La Gauchetière	Feuillet 16h Feuillet 17h	Aucun	Rive droite de la rivière Saint-Martin	Élévation inconnue	Tranchée H12A(P) , rue University

Zone	Localisation	Correspondance cartographique à 1 :1000	Sites archéologiques à proximité	Unité géomorphologique	Élévations des sols naturels environnants	Recommandations
P8	Rue University entre la rue De La Gauchetière et le boulevard René-Lévesque et boulevard René-Lévesque entre les rues University et Saint-Alexandre	Feuille 18h Feuille 19h	BjFj-1 (site Dawson), rue Sherbrooke entre Mansfield et Metcalfe (village iroquoien)	Replat de la terrasse de Montréal	±35,00 m NMM Remonte vers l'est jusqu'à autour de 45 m NMM Remonte vers l'ouest jusqu'à autour de 43,00 m NMM	Tranchée H12B(P) , rue University Tranchée P8A , boulevard René-Lévesque Tranchée P8B , boulevard René-Lévesque Tranchée H13B(P) , boulevard René-Lévesque
P9	Boulevard René-Lévesque entre les rues De Bleury et Clark	Feuille 20h Feuille 21h	BjFj-140, entre de Bleury et Anderson (tessons de poterie et fr. d'outil poli) BjFj-133, entre De Bleury et Anderson (tessons de poterie)	Rive droite du ruisseau de la Côte-à-Baron et rive droite de la rivière Saint-Martin	Entre 22,00 et 24,00 m NMM	Tranchée H14M(P) , boulevard René-Lévesque Tranchée P9A , boulevard René-Lévesque Tranchée H14N(P) , boulevard René-Lévesque Tranchée H14B(P) , boulevard René-Lévesque
P10	Boulevard René-Lévesque entre la rue Clark et l'avenue Papineau	Feuille 21h Feuille 22h Feuille 23h Feuille 24h Feuille 25h	Aucun	Rive gauche du ruisseau de la Côte-à-Baron et rive droite de la rivière Saint-Martin	Entre 23,00 et 24,00 m NMM	Tranchée P10A , boulevard René-Lévesque Tranchée H17A(P) , boulevard René-Lévesque Tranchée H17B(P) , boulevard René-Lévesque Tranchée P10B , boulevard René-Lévesque

Zone	Localisation	Correspondance cartographique à 1 :1000	Sites archéologiques à proximité	Unité géomorphologique	Élévations des sols naturels environnants	Recommandations
P11	Boulevard René-Lévesque entre la rue Cartier et l'avenue De Lorimier	Feuillet 26h	Aucun	Rive gauche de la rivière Saint-Martin	> 18,00 m NMM	Tranchée P11A , boulevard René-Lévesque
P12	Boulevard René-Lévesque entre l'avenue De Lorimier et la rue Parthenais	Feuillet 29g	Aucun	Plongée de la ligne d'interfluve	Entre 19,25 et 19,50 m NMM	Tranchée P12A , boulevard René-Lévesque
P13	Rue Cartier entre le boulevard René-Lévesque et la rue Sainte-Catherine	Feuillet 26h Feuillet 27h	Aucun	Rive droite de la rivière Saint-Martin	Entre 17,50 et 18,50 m NMM	Aucune

Zone	Localisation	Correspondance cartographique à 1 :1000	Sites archéologiques à proximité	Unité géomorphologique	Élévations des sols naturels environnants	Recommandations
P14	Boulevard De Maisonneuve du pont Jacques-Cartier à l'avenue De Lorimier, avenue De Lorimier entre le boulevard De Maisonneuve et la rue Logan et rue Logan entre l'avenue De Lorimier et le poste Delorimier	Feuillet 28b Feuillet 32g Feuillet 33g	Aucun	Rive droite de la rivière Saint-Martin	Entre 25,50 et 26,50 m NMM	Aucune
P15	Rue Parthenais entre le boulevard René-Lévesque et le poste Delorimier	Feuillet 30g Feuillet 31g Feuillet 32g Feuillet 33g	Aucun	Rive gauche de la rivière Saint-Martin	Élévation inconnue	Aucune

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P1 Tranchée : aucune
Feuillet (s) 1b

Occupation actuelle : Rues Bridge et Saint-Patrick limitées par la rue Wellington

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive droite de la Petite rivière Saint-Pierre

Quelques rapports d'interventions archéologiques effectuées dans le secteur indiquent l'altitude absolue des niveaux de sols naturels de la surface originelle. Aucun sol naturel n'a été rencontré sous le trottoir nord de la rue Saint-Patrick, entre les rues De Montmorency et Bridge, en raison de fortes perturbations (Ethnoscop 2010b : 129-156). Toutefois, une intervention en 2012 dans la rue Saint-Patrick, à quelques mètres à l'ouest de la rue De Condé (donc au sein des limites du site BiFj-89), a permis d'observer le sol stérile dérasé à une altitude de 13,80 m NMM (Ethnoscop à paraître). Toujours sur le site BiFj-89 (ferme Saint-Gabriel), de l'autre côté du tracé de la Petite rivière Saint-Pierre, l'ancienne surface du terrain a été repéré dans les sous-opérations 2F et 2B, à une altitude d'environ 14,40 m NMM, soit à une profondeur de 2,15 m sous la surface actuelle (Ethnoscop 2012b : 48), alors que le sol naturel a été retrouvé entre 13,95 et 14,45 m NMM dans la sous-opération 2A. Un peu plus vers l'ouest en longeant le canal de Lachine, au site de la raffinerie de sucre Redpath (BiFj-55), on a observé que le terrain naturel accusait une pente montante vers l'ouest, avec des altitudes de 13,20 à 14,20 m NMM, sous une épaisseur moyenne de 2,00 m de remblais (Arkéos 1999a : 80).

Au site BiFj-68, situé dans l'îlot triangulaire entre les rues de la Ferme, De Condé et Wellington, le terrain d'origine se trouve à une altitude plus basse qu'au site de la ferme Saint-Gabriel, ce qui s'explique par la présence de la Petite rivière Saint-Pierre, dont le tracé traversait ce terrain. On y a retrouvé des altitudes de la surface d'origine entre 12,08 et 13,02 m NMM à environ 1,50 m sous la surface actuelle du terrain (Arkéos 2000a) ainsi qu'à 12,48 m NMM (SACL 2003).

CADRE CULTUREL :

La proximité de la petite rivière Saint-Pierre aurait possiblement favorisé l'installation humaine dans cette zone, mais en raison de la faible altitude du secteur en général, de telles occupations se limiteraient sans doute à la période récente de la préhistoire, soit les derniers millénaires correspondant au Sylvicole. Jusqu'à ce jour, rien qui date de l'époque préhistorique n'a été retrouvé à proximité de cette zone.

PLAN D'INTERVENTION :

Aucune aire d'intervention n'est proposée pour cette zone car un des rares endroits qui semblent épargnés des perturbations diverses, soit dans la moitié nord de la rue Saint-Patrick, à une quarantaine de mètres de l'intersection avec la rue Wellington, a déjà été fouillé en 1996 par le Groupe de Recherches en Histoire du Québec.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P2 Tranchées : P2A et H4A(P)
Feuillet (s) 4h à 9h

Occupation actuelle : Rue de la Montagne entre les rues Ottawa et Saint-Antoine et rue Saint-Antoine entre les rues de la Montagne et Peel

CADRE NATUREL ANCIEN :

Intérieur d'une grande cuvette

Certaines interventions archéologiques qui ont eu lieu à proximité de la zone P2 ont permis de repérer l'altitude des niveaux de surface d'origine. D'abord, à une distance d'environ 175 m au sud de l'extrémité sud de la zone, les sols naturels ont été repérés à au moins sept endroits sur le site de l'église Sainte-Anne (BiFj-42), dans la partie sud de l'îlot triangulaire bordé des rues de la Montagne, Basin et Rioux. Ceux-ci varient entre 11,90 et 13,18 m NMM (GRHQ 1996 : 81-86; Ethnoscop 2000b : annexe 5). Vis-à-vis l'extrémité sud de la zone, sur le terrain situé à l'angle sud-est de l'intersection des rues de la Montagne et Ottawa, un sondage dans le site MTL11-23-01 a montré la partie résiduelle d'un sol naturel dérasé à une altitude de 14,08 m NMM, laissant voir que le terrain à cet endroit était relativement élevé par rapport à celui plus au sud sur le site BiFj-42.

Vers le nord, logiquement, la pente devait redescendre vers la rue William où coulait la Petite rivière Saint-Pierre avant d'aller rejoindre la rivière Saint-Martin. C'est dans ce secteur de basses terres, nommée ici la cuvette Chaboillez, que plusieurs cours d'eau venaient se joindre avant d'emprunter un dernier droit d'environ un kilomètre jusqu'à la décharge dans le fleuve vis-à-vis la pointe à Callière. La toponymie de ce cours inférieur a régulièrement changé dans les documents écrits et cartographiques. Mais de façon générale, son appellation la plus courante aux premiers temps de Ville-Marie était tout simplement la Petite Rivière, puis elle s'est transformée en Petite rivière Saint-Pierre quand les Sulpiciens ont creusé leur canal et détourné en partie le cours de la rivière Saint-Pierre, dont l'embouchure était à l'origine à Verdun, devant l'île des Sœurs. Puisque son cours supérieur principal est sans doute la rivière Saint-Martin, il est convenu dans cette étude que le cours inférieur porte le même nom.

À la hauteur de la rue Notre-Dame, le site BiFj-90, situé à environ 200 m vers l'est, a permis de voir la surface d'origine à environ 13,00 m NMM dans sa partie sud, dans le prolongement de la rue Barré, et à environ 14,00 m NMM dans sa partie nord, vers la rue Notre-Dame (Arkéos 2009). Enfin, sur la rue Saint-Jacques, les interventions archéologiques effectuées dans la rue entre les rues de la Montagne et Peel (donc

toujours un peu à l'est du tracé à l'étude) ont laissé voir un sol d'origine très organique à une élévation de 12,90 m NMM et reposant sur des marnes à une élévation de 12,46 m NMM. Un tel profil souligne la nature initialement marécageuse du secteur (GRHQ 1997 : 95-96).

CADRE CULTUREL:

Aucune découverte archéologique préhistorique n'a été faite à ce jour à proximité de cette zone.

PLAN D'INTERVENTION :

Une aire d'intervention est proposée sur la rue de la Montagne, juste au sud de la rue Saint-Antoine. Les tranchées **H4A (P)** et **P2A** sont positionnées à l'emplacement prévu d'une chambre de jonction dans la moitié est de la rue. Ces deux tranchées auront une valeur environnementale car elles pourront également documenter le tracé du ruisseau Prud'homme qui coulait vraisemblablement à cet endroit vers l'est, avant de rejoindre la rivière Saint-Martin dans la cuvette Chaboillez.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P3 Tranchée : H5A(P)
Feuillet (s) 9h, 16h, 17h

Occupation actuelle : Rue Saint-Antoine entre les rues Peel et University et rue University entre les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive gauche de la rivière Saint-Martin.

Les quelques interventions archéologiques qui ont été effectuées sur la rue Saint-Antoine montrent que la surface originelle dans ce secteur commence à prendre de l'altitude par rapport aux zones plus au sud. Par exemple, un sondage dans le site MTL96-06-AD, situé du côté ouest de la rue de la Cathédrale au sud de la rue Saint-Antoine, a permis d'observer le sol naturel dérasé à une altitude de 17,05 m NMM, à une profondeur de 0,65 m sous la surface actuelle du trottoir (Arkéos 1997 : 46-48). Un peu plus à l'est, sous le côté sud de la rue Saint-Antoine, entre les rues Sainte-Cécile et Mansfield, on a noté la présence d'un possible niveau d'origine à environ 17,20 m NMM, à une profondeur de 1,10 m sous la chaussée actuelle (Arkéos 1997 : 65-67).

CADRE CULTUREL :

Aucune découverte archéologique préhistorique n'a été faite à ce jour à proximité de cette zone.

PLAN D'INTERVENTION :

Le volet préhistorique profitera ici de la tranchée historique **H5A(P)** implantée dans un ancien espace vacant, du côté sud de la rue Saint-Antoine entre les rues Peel et de la Cathédrale.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P4 Tranchées : P4A, H7A(P),
H8A(P), H8B(P)

Feuillet (s) 3h, 12h, 13h, 14h

Occupation actuelle : Rue Peel de l'autoroute Bonaventure à la rue Wellington, rue Wellington entre les rues Peel et Duke, puis rue Duke entre les rues Wellington et William

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive droite de la rivière Saint-Martin

En ce qui concerne le tronçon situé sur les rues Peel et Wellington jusqu'à la rue Ann vers l'est, plusieurs interventions archéologiques ont permis de rendre compte de l'altitude des sols de la surface d'origine dans ce secteur.

Une trouvaille archéologique préhistorique a été effectuée à l'intérieur de la limite de la zone sur le tronçon de la rue Peel. Il s'agit d'un éclat lithique, dans le lot 2C3 du site MTL00-06-4, à une altitude entre 12,50 et 12,80 m NMM, soit à environ 1,20 m sous la surface de la chaussée (Arkéos 2002 : 91-100). Il s'agit d'un emplacement situé du côté est de la rue Peel, à un peu moins de 25 m au nord de l'intersection avec la rue Smith. Quelques traces de rubéfaction étaient également présentes dans ce sol, mais elles auraient pu résulter d'un incendie.

À un peu plus d'une vingtaine de mètres vers l'ouest, sur le terrain entre les rues Peel et Young, un sondage (MTL10-23-2-1A) a laissé entrevoir un niveau de sol naturel dérasé à une altitude de 12,56 m NMM, soit à deux mètres sous la surface actuelle du sol (Ethnoscop 2011 : 55-57). Un peu plus au nord vers la rue Wellington, dans le même quadrilatère, quelques sondages sur le site BiFj-45 ont également permis de repérer le sol naturel qui, de manière générale, apparaît à une altitude entre 13,30 et 13,50 m NMM, soit à des profondeurs de 1,00 à 1,15 m sous la surface actuelle (Ethnoscop 2011a : 55-81). Dans le même site, le sol naturel, vraisemblablement dérasé, avait auparavant été mis au jour à des altitudes de 12,81 et 13,10 m NMM (GRHQ 1997 : 36-37).

Sur le tronçon de la rue Wellington entre les rues Peel et Dalhousie, la surface des sols naturels a été rencontrée à quelques occasions. Entre les rues Peel et du Shannon, il a été rencontré à des altitudes variant entre 12,10 (dérasé) et 12,83 m NMM (GRHQ 1997 : 38-41). Au site BiFj-46, situé entre les rues du Shannon et Ann, il apparaît dans des contextes parfois dérasés à des altitudes variant entre 11,19 et 12,35 m NMM (GRHQ 1997 : 42-49). À l'intersection de la rue Ann, l'horizon humique naturel fait une trentaine

de centimètres d'épaisseur et il apparaît à une profondeur de 1,65 m sous la chaussée actuelle, soit à une altitude de 11,95 m NMM, sans toutefois avoir été dérasé (Ethnoscop 2000c : 97-101). Au site BiFj-47, situé entre les rues Ann et Dalhousie, la surface du sol naturel a été repérée à des altitudes entre 12,42 et 12,81 m NMM (GRHQ 1997 : 49-57).

En ce qui concerne le tronçon de la zone qui se situe sur l'axe de la rue Duke, entre les rues Wellington et William, plusieurs sondages archéologiques effectués à l'intérieur même des limites de la zone P4, au cours d'un inventaire dans le cadre du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, fournissent des informations au chapitre de la profondeur des sols d'origine dans ce secteur (SACL 2008). Plus d'un vingtaine de sondages qui s'étalent du nord, vers la rue William, au sud, vers la rue Brennan, montrent que le profil de la surface originelle dans cet axe est essentiellement bombé, avec un sommet dépassant 13,60 m NMM entre les rues Wellington et Ottawa, et qui descend de part et d'autre à des altitudes autour de 11,75 m NMM vers la rue William, au nord, et autour de 12,00 m NMM vers la rue Brennan, au sud (SACL 2008 : 74-107). Toujours pour le même tronçon, l'intervention au site de la grange des Pauvres, occupant le quadrilatère adjacent à l'est de la zone, entre les rues Wellington et Ottawa, a également permis d'observer le niveau des sols d'origine à plusieurs endroits, variant entre 12,95 et 14,50 m NMM (Ethnoscop 2000a). Rappelons qu'une hache polie fut retrouvée dans le sol naturel remanié, à une altitude approximative de 13,60 m NMM.

CADRE CULTUREL :

La zone préhistorique P4 est la seule qui comporte une trouvaille préhistorique connue au sein de ses limites, en plus de se situer à environ 25 m d'une autre. Pour cette raison, il s'agit d'une des zones préhistoriques les plus susceptibles de révéler des traces d'occupations humaines précédant l'arrivée des Européens.

Comme il a été mentionné dans la section précédente, la trouvaille préhistorique qui a été faite au sein des limites de la zone est un éclat lithique dans le sol naturel, sous la chaussée de la rue Peel (site MTL00-06-4) entre les rues Wellington et Smith (Arkéos 2002 : 91-100). Cet élément unique ne permet aucunement de s'avancer sur des interprétations concernant l'occupation préhistorique de cet espace mais, comme la partie émergente d'un iceberg, il a le mérite d'en dévoiler la présence.

Au site de la grange des Pauvres (BiFj-56), situé dans le quadrilatère adjacent à l'est de la zone entre les rues Wellington et Ottawa, une hache polie de 12 cm de longueur a été retrouvée dans un sol naturel labouré (lot 3F21), à une distance de 25 m du trottoir est de la rue Duke, à mi-distance entre les rues Wellington et Ottawa. Cet objet n'est toutefois pas spécifique à une époque précise de la préhistoire et ne permet pas de circonscrire chronologiquement cette occupation. D'autres éléments témoignant probablement de la période de contact ont également été mis au jour dans les lots 3J18 et 3K11, en surface du sol naturel (Ethnoscop 2000a : 56).

PLAN D'INTERVENTION :

Le volet préhistorique prévoit un total de quatre tranchées pour la zone P4, dont trois qui sont conjointes avec les tranchées historiques **H7A(P)**, **H8A(P)** et **H8B(P)** et la tranchée **P4A** qui vient agrandir une des tranchées historiques.

Les tranchées adjacentes **P4A** et **H7A(P)** sont situées dans une aire d'intervention préhistorique autour de l'emplacement d'une chambre de jonction au centre de la rue Peel, au sud de la rue Wellington. La découverte préhistorique faite dans le lot MTL00-06-4-2C3 est à une distance d'une trentaine de mètres vers le sud. Les tranchées **H8A(P)** et **H8B(P)** se situent sur la rue Wellington, de part et d'autre de la rue du Shannon et sont respectivement à 100 m et 140 m de la trouvaille préhistorique.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P5 Tranchée : aucune
Plan/feuille(s) 14h

Occupation actuelle : Rue Duke entre les rues William et Saint-Maurice

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive gauche de la rivière Saint-Martin

Tout comme pour la zone P4, d'autres sondages archéologiques effectués à l'intérieur même des limites de la zone P5 au cours d'un inventaire effectué dans le cadre du réaménagement de l'autoroute Bonaventure fournissent des informations au chapitre de la profondeur des sols d'origine. On y retrace des niveaux de sol associés à la basse terrasse à proximité de la rive de la Petite Rivière, à une altitude d'environ 11,60 m NMM (SACL 2008 : 49-54 et 74-79), soit à plus de 3 m de profondeur. Il faut souligner que les sols d'origine ont été fortement perturbés au cours de la période historique par le creusement du canal des Sulpiciens et le remblayage subséquent de la Petite Rivière.

CADRE CULTUREL :

Aucune découverte archéologique préhistorique n'a été faite à ce jour à proximité de cette zone.

PLAN D'INTERVENTION :

Aucune intervention n'est proposée pour cette zone en raison des perturbations qui y sont omniprésentes le long du tracé et des interventions archéologiques antérieures.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P6 Tranchées : aucune
Plan/feuille(s) 21/8, 22/8

Occupation actuelle : Rue Duke entre les rues Saint-Maurice et Saint-Jacques

CADRE NATUREL ANCIEN :

Plongée vers l'ouest de la ligne d'interfluve Notre-Dame

Les données archéologiques obtenues lors d'un inventaire à l'intérieur de la zone d'étude révèlent que le tissu archéologique situé dans le prolongement de l'axe de la rue Nazareth vers le nord a été fortement perturbé par la construction de l'autoroute Bonaventure. Un autre sondage dans le terre-plein au nord de la rue Notre-Dame et à l'ouest de la rue Duke a montré le même phénomène (SACL 2008 : 68-73).

CADRE CULTUREL :

Aucune découverte archéologique préhistorique n'a été faite à ce jour à proximité de cette zone.

PLAN D'INTERVENTION :

Aucune intervention n'est proposée pour cette zone en raison des perturbations qui y sont omniprésentes le long du tracé et des interventions archéologiques antérieures.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P7 Tranchée : H12A(P)
Plan/feuille(s) 23/8

Occupation actuelle : Rue University entre les rues Saint-Antoine et De La Gauchetière

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive droite de la rivière Saint-Martin.

Cette zone constitue en réalité ce qui devait être une étroite bande de terrain coincée entre le bas du talus de la terrasse de Montréal et la rive droite de la rivière Saint-Martin. Nous n'avons pas retrouvé d'informations relatives aux niveaux naturels d'origine à proximité de ce secteur. Bien que moins large, il s'agit néanmoins de la même unité topographique que celle de la zone P9, où des données existent au sujet des sols naturels et où quelques sites archéologiques ont révélé des occupations préhistoriques.

CADRE CULTUREL :

Aucune découverte archéologique préhistorique n'a été faite à ce jour à proximité de cette zone. Toutefois, en raison de la correspondance topographique entre les zones P7 et P9, les éléments archéologiques de la zone P9 s'appliquent également ici.

PLAN D'INTERVENTION :

La tranchée historique **H12A(P)**, située du côté est de la rue University, au sud de la rue Viger, servira à évaluer le potentiel archéologique préhistorique de cette zone.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P8 Tranchées : P8A et P8B,
H12B (P), H13B(P)

Feuillet (s) 18h, 19h

Occupation actuelle : Rue University entre la rue De La Gauchetière et le boulevard René-Lévesque, boulevard René-Lévesque entre les rues University et Saint-Alexandre

CADRE NATUREL ANCIEN :

Replat de la terrasse de Montréal

Le rebord de la terrasse de Montréal a été investigué archéologiquement à quelques occasions, entre autres avec une attention particulière à la présence préhistorique, mais pour l'instant, seules des données relatives à la topographie d'origine et aux sols naturels ont été observées. L'intervention archéologique la plus proche se situe à environ 75 m au nord de l'extrémité est de la zone, entre les rues Saint-Alexandre et De Bleury, à mi-chemin entre la rue Sainte-Catherine et le boulevard René-Lévesque. Il s'agit du site du Gesù (BjFj-109) où une dizaine de sondages situés au sud de la rue Saint-Edward ont montré une surface du niveau de sable naturel variant entre 34,75 et 34,94 m NMM (Ethnoscop 2005b : 53-65). Ce sable est un dépôt lacustre qui constitue la matrice générale des sols sur l'ensemble du rebord de la terrasse de Montréal. Il a une épaisseur variant de quelques dizaines de centimètres à plus d'un mètre d'épaisseur et il repose sur une argile grise compacte. À l'origine, un niveau humique recouvrait ce sable et il est donc permis de penser que la surface d'origine à cet endroit devait dépasser de peu la cote de 35,00 m NMM.

Vers l'est, sur le rebord de la terrasse de Montréal, des niveaux de sols naturels ont également été rencontrés à différents emplacements. Au site Molson-Notman (BjFj-145), situé dans l'îlot au nord-ouest de l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard Saint-Laurent (à environ 900 m de la zone P8), ces sols (parfois dérasés) ont été rencontrés à des altitudes entre 43,38 et 44,85 m NMM (Ethnoscop 2009a : 29-62). À un peu moins de 200 m plus loin, du côté sud de la rue Sherbrooke entre la rue De Bullion et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, le site de l'îlot Buchanan (BjFj-138) a montré des sols naturels à des altitudes variant entre 43,75 m NMM près de la rue Sherbrooke et 39,84 m NMM vers la rue Saint-Norbert près de la ligne originale du talus (Ethnoscop 2008c : 52-68). Enfin, en s'éloignant toujours de près de 200 m vers l'est sur le rebord de talus de la même terrasse, au site du pensionnat de Saint-Louis-de-Gonzague et de la villa Delisle (BjFj-115) situé à l'ouest de la rue Saint-Denis du côté nord de la rue Sherbrooke, des anciennes séquences podzoliques ont été repérées, toujours dans un même substrat sablonneux, avec des niveaux de surface originelle variant entre 43,25 et 44,40 m NMM

(Ethnoscop 2006a : 57-106).

D'autre part, en suivant le même rebord de terrasse mais vers l'ouest cette fois, les données restent plus floues. Ainsi, au site du cimetière Saint-Antoine (BiFj-37), occupant aujourd'hui le square Dorchester et la place du Canada, à un peu plus de 300 m de la zone 8, les surfaces d'origine du sol naturel n'ont pas été repérées, malgré les nombreux sondages archéologiques qui y ont été effectués (Ethnoscop 2001a, 2004a et 2012a). Il semble d'ailleurs que l'ensemble du site aurait subi un décapage systématique d'au moins un mètre d'épaisseur après la fermeture du cimetière durant les années 1870 (Ethnoscop 2012a : 229). Il faut se rendre sur le rebord de la falaise Saint-Jacques, soit la continuation de la même terrasse, pour y retrouver des indices de sols naturels. Ainsi, à la cour Glen (MTL05-05-1), des traces d'un horizon podzolique dans une matrice sablonneuse ont également été mises au jour près de l'ancien ruisseau Glen (tranchée 1L et aire 1M), sous 3,20 m de remblais, soit à une altitude d'environ 43,10 m NMM (Ethnoscop 2006b : 57-65).

CADRE CULTUREL :

L'unité topographique de la terrasse de Montréal s'exonde du lac Lampsilis vers 8000 ans AA et devient alors disponible à la colonisation végétale, animale et humaine. Au point de vue chronologique, le potentiel archéologique pourrait s'y rattacher à la fin de la période paléoindienne avec un environnement riverain, jusqu'à la fin du Sylvicole supérieur où la forêt domine l'abrupt à une distance d'environ un kilomètre de la rive du fleuve. Les rebords de terrasses sablonneuses étaient privilégiés pour l'établissement des villages horticoles des derniers siècles avant l'arrivée des Européens, en raison de la nature du sol et des positions défensives qu'ils permettaient. Pour l'instant, un seul site villageois des Iroquoiens du Saint-Laurent a été mis au jour sur l'île de Montréal, le site Dawson (BjFj-1); il occupe le rebord d'une flexure plus élevée, à environ 400 m derrière la zone P8 (Pendergast et Trigger 1972).

PLAN D'INTERVENTION :

Quatre tranchées serviront à documenter la présence préhistorique dans la zone P8. La tranchée **H12B(P)** est située du côté est de la rue University (tracé B), à une vingtaine de mètres au sud de la rue Belmont. Deux autres tranchées sont à l'intérieur d'une aire d'intervention préhistorique qui a été définie du côté nord du boulevard René-Lévesque (tracé A), entre les rues du Square-Phillips et Saint-Alexandre. Les tranchées **P8A** et **P8B** sont prévues dans cette aire, distancées d'environ 20 mètres de manière à maximiser l'échantillonnage de cette zone, à une distance relativement proche du talus d'origine de la terrasse de Montréal. S'ajoute la tranchée **H13B(P)** sur le boulevard René-Lévesque, tout près du talus de terrasse.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P9 Tranchées : P9A, H14B(P),
H14M(P), H14N(P)

Feuillet (s) 20h, 21h

Occupation actuelle : Boulevard René-Lévesque entre les rues De Bleury et Clark

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive droite du ruisseau de la Côte-à-Baron et rive droite de la rivière Saint-Martin

La zone P9 détient un intérêt particulier du fait qu'elle se situe sur la même unité géomorphologique que deux sites relativement proches qui ont livré du matériel préhistorique et dont la nature est abordée dans la section suivante sur le cadre culturel.

Au chapitre des altitudes des sols naturels, le site le plus proche ayant livré du matériel préhistorique (BjFj-140) est fort pertinent. À une cinquantaine de mètres au sud du boulevard René-Lévesque, entre les rues De Bleury et Anderson, les objets ont été trouvés dans un sol naturel apparaissant à des altitudes variant entre 22,92 et 23,00 m NMM; à une dizaine de mètres plus au sud, le niveau d'apparition de ces couches baisse à environ 2,60 m NMM (Ethnoscop 2008a : 51-54 et 104-137). Il est, par conséquent, logique de s'attendre à rencontrer les sols naturels, pourvu qu'ils soient toujours présents, à des élévations dépassant la cote de 23,00 m NMM sous la chaussée du boulevard René-Lévesque. C'est d'ailleurs ce que confirment les données recueillies tout juste à côté, dans l'îlot situé à l'est de la rue Anderson au sud du boulevard René-Lévesque (BjFj-108), où on observe un dénivelé de 4,71 m du nord au sud sur une longueur de 125 m, soit une bonne partie de l'îlot entre la rue De La Gauchetière et le boulevard René-Lévesque. Ainsi, les sols naturels apparaissent à 23,30 m NMM au nord des interventions, et ils s'abaissent graduellement jusqu'à 18,59 m NMM au sud des interventions, démontrant hors de tout doute que le profil originel du terrain entre le pied du talus de la terrasse de Montréal et la rivière Saint-Martin accusait une pente, au moins dans sa partie nord (Archéotec 2005 : 142).

Mentionnons également que sur la rue Saint-Urbain, à une centaine de mètres au nord de la zone (MTL08-25-5-8A), le sol naturel a été rencontré à une élévation de 21,44 m NMM (Ethnoscop 2009 : 92-102). Cet emplacement est proche du tracé d'un petit affluent de la rive gauche du ruisseau de la Côte-à-Baron qui apparaît sur le plan de John Adams de 1825, ce qui pourrait expliquer une altitude légèrement plus basse que celles rencontrées sur le tracé du boulevard René-Lévesque.

CADRE CULTUREL :

Deux sites archéologiques ayant livré du matériel préhistorique se trouvent à proximité de cette zone. Il y a d'abord le site BjFj-140, contigu à la zone et situé dans l'îlot bordé du boulevard René-Lévesque et des rues Anderson, De La Gauchetière et De Bleury, où des tessons de poterie et un fragment de gouge en pierre polie ont été mis au jour. Les quelques tessons de poterie datent du dernier tiers du Sylvicole supérieur (entre 450 et 650 ans AA) alors que le fragment de gouge ne peut être attribuable à une période précise, même si d'habitude ce type d'outil est en usage au cours de l'Archaique supérieur (entre 3000 et 6000 ans AA). Quelques ossements blanchis ont été retrouvés en association avec ces éléments préhistoriques (Ethnoscop 2008a : 47-55). Le second site se trouve à une distance d'environ 200 m au sud du boulevard René-Lévesque. Il s'agit du site Tecumseth Terrace (BjFj-133), dans l'îlot au coin nord-est de l'intersection de la rue De Bleury et de l'avenue Viger. On y a fait la découverte de deux tessons datant du Sylvicole supérieur (Arkéos 2006). Dans l'ensemble, ces deux trouvailles peu substantielles proviennent de contextes naturels épargnés de justesse ou encore remaniés et ne font qu'illustrer que les occupations préhistoriques existent bel et bien dans ce secteur du centre-ville, au pied de la terrasse de Montréal. La rive droite de la rivière Saint-Martin a donc été le théâtre d'activités humaines sur une bonne partie de sa largeur, jusqu'au pied du talus, et ce à tout le moins au cours du Sylvicole supérieur. Ce même contexte géomorphologique s'applique à l'ensemble de la zone P9, mais également aux zones P7 et P10, bien que cette dernière s'éloigne de plus en plus du talus de la terrasse de Montréal.

PLAN D'INTERVENTION :

Quatre tranchées sont proposées pour documenter la présence préhistorique dans la zone P9. La tranchée **P9A** est située du côté nord du boulevard René-Lévesque (tracé A), entre les rues De Bleury et Jeanne-Mance, au sein d'une petite aire d'intervention dans un ancien espace jamais construit. Cet emplacement se situe à environ 70 m au nord des trouvailles préhistoriques du site BjFj-140. Encore plus près du site BjFj-140, la tranchée **H14M(P)** se situe sur le côté sud du boulevard René-Lévesque. Quant à la tranchée **H14N(P)**, elle se localise un peu à l'est de la dernière, dans un espace occupé autrefois par un cimetière protestant qui propose peut-être, des lambeaux vierges de toutes interventions historiques. Finalement, la dernière sera la tranchée historique **H14B(P)**, située du côté sud du boulevard René-Lévesque (tracé B), entre les rues Saint-Urbain et Clark. Il est possible que celle-ci soit à proximité du tracé de l'ancien ruisseau de la Côte-à-Baron.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P10 Tranchées : P10A et P10B,
H17A (P) et H17B (P)

Feuillet (s) 21h, 22h, 23h, 24h, 25h

Occupation actuelle : Boulevard René-Lévesque entre la rue Clark et l'avenue Papineau

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive gauche du ruisseau de la Côte-à-Baron et rive droite de la rivière Saint-Martin

Peu de données concernant les niveaux naturels ont été retrouvées en ce qui concerne la plus grande des zones à potentiel archéologique préhistorique de ce rapport. Les quelques endroits où des sols naturels ont été rencontrés se trouvent essentiellement à l'extrémité ouest de la zone, dans le faubourg Saint-Laurent, à proximité du tracé du ruisseau de la Côte-à-Baron. Des interventions sur des îlots adjacents au nord du boulevard René-Lévesque entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Sainte Élisabeth (BjFj-67, BjFj-76, BjFj-77 et BjFj-103) ont fourni plusieurs relevés qui placent l'ensemble de ce secteur à une altitude entre 24,10 et 24,85 m NMM, les plus faibles élévations étant près du boulevard René-Lévesque (Arkéos et Archéocène 2001 : 61-110 et 129-130).

Du côté sud du boulevard René-Lévesque, entre la rue De Bullion et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, les sites BjFj-121 et MTL03-25-3 ont également permis de documenter les niveaux de surface d'origine. Les élévations au site BjFj-121 (au nord de la rue De La Gauchetière) vont de 22,90 à 19,85 m, alors qu'au sud de la rue De La Gauchetière (MTL05-25-3), elles sont entre 14,20 et 14,50 m. Cette différence marque le talus d'une terrasse intermédiaire qui passait entre la rue De La Gauchetière et le boulevard René-Lévesque (Ethnoscop 2005a : 9 et 35-49).

Ces données montrent que les niveaux naturels sous le tracé du boulevard René-Lévesque ont, dans ce tronçon de la partie ouest de la zone P10, fort probablement une élévation entre 23,00 et 24,00m NMM, ce qui est essentiellement l'équivalent pour la zone P9.

CADRE CULTUREL :

À ce jour, aucune occupation préhistorique n'a été mise au jour dans ou à proximité de la zone P10 (Arkéos et Archéocène 2001 : 123). Il faut néanmoins souligner que deux objets d'origine chronologique équivoque (une pierre et un objet façonné en os) ont été trouvés dans des contextes de sols locaux remaniés. Dans les deux cas, il pourrait s'agir d'objets historiques ou préhistoriques. En raison de la nature géomorphologique similaire à celle de la zone P9, les quelques indices culturels retrouvés à proximité de cette dernière sont

également pertinents ici.

PLAN D'INTERVENTION :

Quatre tranchées, tous situées du côté nord du boulevard René-Lévesque (tracé A), sont recommandées pour documenter la présence préhistorique dans la grande zone P10. La plus à l'ouest est la tranchée **P10A**, au sein d'une aire d'intervention qui englobe la position d'une chambre de jonction, entre les rues Labelle et Saint-Hubert. Viennent ensuite les tranchées **H17A(P)** et **H17B(P)**, respectivement situées entre les rues Saint-Timothée et Amherst, puis Wolfe et Montcalm. Enfin la tranchée **P10B**, au sein d'une grande aire d'intervention qui s'étend entre les rues Plessis et Alexandre-DeSève. La tranchée proposée se fera à l'endroit de la future chambre de jonction.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES
ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P11 Tranchée : P11A
Feuillet (s) 26h

Occupation actuelle : Boulevard René-Lévesque entre la rue Cartier et l'avenue De Lorimier

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive gauche de la rivière Saint-Martin

Plusieurs interventions archéologiques ont été réalisées au sud de la zone P11 en 1987, dans le cadre de l'enfouissement de conduites électriques, mais les résultats ne sont pas toujours très explicites au sujet de l'élévation des niveaux naturels d'origine (SANM 1988 : 32-36). Il est néanmoins possible de constater que, sur deux sites du côté ouest de la rue Dorion (BjFj-40 et BjFj-35), la base des remblais historiques se trouve à des niveaux variant entre 17,47 m NMM au coin de la rue De La Gauchetière (BjFj-35) et 17,83 m NMM à quelques mètres au sud du boulevard René-Lévesque (BjFj-40). Il faut cependant souligner qu'il s'agit vraisemblablement de niveaux naturels dérasés et que la surface d'origine était donc plus élevée.

À environ 100 m au sud de la partie est de la zone P11, des sondages effectués sur le site Bannerman (BjFj-26) ont montré des sols naturels non dérasés à une profondeur de 0,98 m sous la chaussée de 1987, du côté nord de la rue Saint-Antoine (avenue Viger), sous la structure du pont Jacques-Cartier (Ethnoscop 1987 : 38-47). Dans une autre intervention, des relevés ont été pris le long de la bordure ouest de la structure du pont, entre l'avenue Viger et la rue Érié. Les profondeurs d'apparition du sol naturel se situent entre 0,50 m vers le nord et 1,10 m près de l'avenue Viger (Ethnoscop 2008b : 57-86). Dans les deux cas, les altitudes absolues n'ont pas été relevées. À environ 80 m plus au sud, au site Molson (BjFj-27), le sol naturel apparaît à une profondeur de 1,04 m sous la chaussée de 1987; la position de ce relevé se trouve aujourd'hui sous la bretelle de la rue Notre-Dame qui rejoint l'autoroute Ville-Marie. Encore une fois, les altitudes absolues sont manquantes (Ethnoscop 1987 : 19-25).

CADRE CULTUREL :

Aucune découverte archéologique préhistorique n'a été faite à ce jour à proximité de cette zone.

PLAN D'INTERVENTION :

Une aire d'intervention préhistorique d'environ 55 m de longueur du côté sud du boulevard René-Lévesque, à partir de la rue Dorion vers l'est, permet d'implanter la tranchée **P11A**.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P12 Tranchée : P12A
Feuillet (s) 29g

Occupation actuelle : Boulevard René-Lévesque entre l'avenue De Lorimier et la rue Parthenais

CADRE NATUREL ANCIEN :

Plongée vers l'est d'une courte ligne d'interfluve qui est en prolongation parallèle avec la ligne d'interfluve Notre-Dame.

La seule information que nous avons à propos des niveaux de sols naturels dans ce secteur provient de deux sondages situés à une soixantaine de mètres au sud du boulevard René-Lévesque, dans le site de la prison des Patriotes (BjFj-114), où ils ont été repérés à des altitudes entre 19,36 et 19,40 m NMM (Ethnoscop 2003a : 41-49).

CADRE CULTUREL :

Aucune découverte archéologique préhistorique n'a été faite à ce jour à proximité de cette zone. Il est tout de même pertinent de mentionner que la plongée de la ligne d'interfluve arrive ici sur la rive du fleuve Saint-Laurent où se trouve le courant Sainte-Marie, un rétrécissement causé par la présence de l'île Sainte-Hélène et de l'ancienne île Ronde et qui occasionne une accélération du courant devant la zone. Ce phénomène avait pour effet de rendre difficile la remontée du fleuve à cet endroit, spécialement les canots. On peut alors aisément penser que le « pied du courant » servait de lieu de débarquement et, par conséquent, pouvait être le lieu d'établissements préhistoriques.

PLAN D'INTERVENTION :

Comme pour la zone précédente, une aire d'intervention longeant le côté sud du boulevard René-Lévesque, sur environ 40 m à partir de l'avenue De Lorimier, permet de positionner la tranchée **P12A**.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P13 Tranchée : aucune
Feuillet (s) 26h, 27h

Occupation actuelle : Rue Cartier entre le boulevard René-Lévesque et la rue Sainte-Catherine

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive droite de la rivière Saint-Martin

En ce qui concerne l'extrémité sud de la zone P13, les éléments décrits pour la zone P11 restent pertinents. Pour le nord de la zone, d'autres données apportent un éclairage. Ainsi, à une distance d'environ 150 m à l'est de l'extrémité nord de la zone P13, des sondages révélateurs ont été effectués au site de la fabrique de pipes Henderson, au coin sud-ouest de l'avenue De Lorimier et de la rue Sainte-Catherine, sous la structure du pont Jacques-Cartier (BjFj-135). Ils ont non seulement confirmé le tracé originel de la rivière Saint-Martin, ils ont également mis au jour des niveaux de surface d'origine qui varient de 17,63 m NMM à 18,05 m NMM, sur la rive gauche de la rivière (Roy 2006 : 45-54).

À une trentaine de mètres plus à l'est (MTL-08-25-8), le sol naturel formant la surface d'origine a été rencontré à une altitude de 16,70 m NMM sous l'avenue De Lorimier juste au nord de la rue Sainte-Catherine, à l'endroit d'un petit ponceau qui traversait la rivière Saint-Martin dans la première moitié du XIX^e siècle (Arkéos 2010a : 33-37). Cette basse altitude, comparée à celles obtenues au site BjFj-135, montre qu'il s'agit d'un niveau très près du cours d'eau.

CADRE CULTUREL :

Aucune découverte archéologique préhistorique n'a été faite à ce jour près de cette zone. La proximité du ruisseau Saint-Martin a toutefois peut-être été favorable aux établissements humains durant la préhistoire.

PLAN D'INTERVENTION :

Aucune intervention n'est proposée pour cette zone en raison des perturbations qui y sont omniprésentes le long du tracé.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P14 Tranchée : aucune
Feuillet (s) 28b, 32g, 33g

Occupation actuelle : Boulevard De Maisonneuve du pont Jacques-Cartier jusqu'à l'avenue De Lorimier, avenue De Lorimier du boulevard De Maisonneuve jusqu'à la rue Logan et rue Logan de l'avenue De Lorimier jusqu'au poste Delorimier

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive droite de la rivière Saint-Martin et plongée vers l'est d'une ligne d'interfluve

Les données concernant la zone P13 sont également pertinentes pour la zone P14. À ces dernières, on peut ajouter celles provenant du site du parc des Vétérans (BjFj-127), situé à un peu plus de 200 m à l'ouest de la zone, du côté est de l'avenue Papineau, vis-à-vis la rue Logan. À cet endroit, la surface remaniée du sol naturel a été repérée à une altitude variant entre 25,50 et 26,50 m NMM (Ethnoscop 2008e : 105-122 et 2009b : 19-29). Un peu plus à l'est, de la rue Cartier à la rue Dorion (MTL07-25-10-2 et 3), le sol naturel a été observé à des altitudes variant entre 23,99 m NMM au coin de la rue Cartier et 23,44 m NMM juste à l'est de la rue Dorion (Ethnoscop 2008e : 67-92). Il semble donc y avoir une légère déclivité vers l'est, ce qui est attendu en raison de la plongée de l'interfluve de Logan qui est contourné par la rivière Saint-Martin.

Également, à environ 130 m au nord-ouest de la zone P14, le site BjFj-113, situé dans l'îlot bordé de l'avenue De Lorimier et des rues Huron, De Bordeaux et Disraeli, contenait un niveau naturel à une élévation de 23,95 m NMM (Ethnoscop 2005c : 146-147). La position de ce site dans le paysage naturel le place sur la rive gauche de la rivière Saint-Martin, où elle coule vers l'est avant d'effectuer un virage vers le sud aux environs de la rue Parthenais.

CADRE CULTUREL :

Aucune découverte archéologique préhistorique n'a été faite à ce jour à proximité de cette zone. Mais comme pour la zone précédente, la proximité du ruisseau Saint-Martin a peut-être été favorable aux établissements humains durant la préhistoire.

PLAN D'INTERVENTION :

L'un des seuls endroits où une intervention aurait été possible en raison de l'absence d'infrastructures variées aurait été le dernier tronçon nord-sud du tracé avant l'entrée du poste, soit au nord de la rue Logan. Toutefois cet endroit a déjà été sondé et il a pu être constaté que les sols d'origine y ont été complètement oblitérés par des creusements profonds remplis de déchets de bouteilles et de verre (Ethnoscop 2008e : 32-45). Par conséquent, aucune intervention n'est proposée dans cette zone.

RECONSTRUCTION DU POSTE DE LORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE PRÉHISTORIQUE

ZONE A POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE : P15 Tranchée : aucune
Feuillet (s) 30g, 31g, 32g, 33g

Occupation actuelle : Rue Parthenais, du boulevard René-Lévesque jusqu'au poste Delorimier

CADRE NATUREL ANCIEN :

Rive gauche de la rivière Saint-Martin

Les données répertoriées à proximité de la zone P14, bien qu'éloignée, restent pertinentes pour la zone P15. Ces deux dernières zones sont situées dans le secteur où la rivière Saint-Martin est rejointe par le ruisseau Papineau, puis effectue un grand virage vers le sud avant de poursuivre vers l'ouest.

CADRE CULTUREL :

Aucune découverte archéologique préhistorique n'a été faite à ce jour à proximité de cette zone.

PLAN D'INTERVENTION :

Aucune intervention n'est proposée pour cette zone en raison des perturbations qui y sont omniprésentes le long du tracé.

4.0 Occupation historique

4.1 Cadre culturel historique

4.1.1 Faubourg des Récollets et quartier Sainte-Anne

Le faubourg des Récollets (aussi appelé faubourg Saint-Joseph) est un des premiers noyaux de peuplement à se former en dehors de la ville fortifiée de Montréal, à partir de la fin du XVII^e siècle. Situé à l'ouest de l'enceinte, il compte surtout des terres agricoles, ainsi que des maisons en bois et des boutiques, la plupart installées le long de la rue Saint-Paul et du chemin Saint-Joseph, prolongement de la rue Notre-Dame. Au sud du faubourg, dans la partie située au sud de l'actuelle rue William, on retrouve deux grandes terres appartenant à des communautés religieuses. Le fief Nazareth, concédé aux Sœurs Hospitalières de Saint-Joseph en 1654, est exploité comme métairie (Ethnoscop 2007a : 19 et Hanna 2007 : 1). À l'ouest du fief, le domaine Saint-Gabriel, qui est la propriété des Sulpiciens depuis 1659, recoupe une partie du territoire des actuels quartiers Pointe Saint-Charles et Griffintown. Enfin, le territoire situé au sud de ces deux domaines est occupé par une commune soustraite du domaine Saint-Gabriel au cours de la décennie 1670 et sur laquelle Pierre Leber fera construire une chapelle dédiée à Sainte-Anne à la fin du XVII^e siècle (Ethnoscop 2007a : 13-14). Le plan de Charland de 1801 illustre les divisions de ce territoire au début du XIX^e siècle (figure 4).

En 1791 les Hospitalières de Saint-Joseph, qui font face à des problèmes financiers, louent leur fief à l'homme d'affaires Thomas McCord, au moyen d'un bail emphytéotique de 99 ans. McCord, à son tour, sous-loue une partie du fief au manufacturier Robert Griffin, qui mènera, avec son épouse Mary, une importante entreprise de développement urbain. L'arpenteur Louis Charland planifie une subdivision du fief comprenant l'ouverture de plusieurs rues et la formation de plus de 600 parcelles individuelles (figure 5). À l'issue de longues procédures judiciaires qui l'opposent à son ancien procureur Patrick Langan et à Mary Griffin, Thomas McCord retrouve, en 1814, ses titres sur un fief transformé (figure 6). Griffintown est né (Ethnoscop 2007a : 25).

McCord, puis son fils après 1824, poursuivent le développement de Griffintown, également désigné comme faubourg Sainte-Anne. Ce développement s'accélère avec l'ouverture du canal de Lachine en 1825. Le plan d'Adams (1825) témoigne de la rapidité avec laquelle s'opèrent le morcellement de l'ancien fief et la densification du cadre bâti (figure 7).

En 1832, au moment de l'incorporation de la Ville de Montréal, le quartier Sainte-Anne est créé à partir des limites du faubourg Sainte-Anne, dont la portion sud est alors désignée comme Pointe Saint-Charles (Ville de Montréal 2005 : 72). En 1845, on intègre au quartier la partie sud du faubourg des Récollets. Le quartier Sainte-Anne est alors délimité par la rue Saint-Joseph (Notre-Dame) au nord, la rue McGill à l'est et le fleuve Saint-Laurent au sud (Rondeau 2012), alors que sa limite ouest est celle de la cité (Linteau et Robert 1973).

La construction du canal, puis son élargissement de 1843 à 1848, favorisent l'établissement de diverses usines et manufactures dans le secteur de Griffintown (figures 8 et 9). Cet essor favorise par ailleurs l'arrivée d'une nouvelle population à la recherche de travail. Celle-ci est très largement composée d'ouvriers non qualifiés d'origine irlandaise (Hanna 2007 : 6-7). À la fin du XIX^e siècle, Griffintown est le cœur industriel de Montréal. Toutefois, il s'agit également d'un des secteurs les plus pauvres de la ville (figures 10 et 11).

Entre temps, le territoire du faubourg des Récollets connaît relativement peu de transformations avant le début du XIX^e siècle. La démolition des fortifications, entre 1804 et 1817, et l'étalement de la population urbaine qui s'en suit auront pour effet d'accélérer le développement de ce secteur. Au cours des premières décennies du XIX^e siècle, on assiste à un morcellement important des terrains du faubourg, ainsi qu'à une augmentation rapide de la population. Contrairement à Griffintown, qui durant cette période voit nombre d'industries s'installer sur son territoire, le secteur situé au nord de la rue William conserve une vocation principalement commerciale. Ainsi, le long de la rue Saint-Joseph (nommée Notre-Dame à partir de 1882), qui constitue toujours l'axe principal du faubourg, on retrouve divers petits commerces tels des épiceries, confiseries, magasins généraux et auberges (Ethnoscop 2007a : 29).

À partir du début du XX^e siècle, Griffintown connaît un déclin progressif causé, entre autres, par le départ de plusieurs entreprises vers la banlieue. Les habitants commencent également à quitter le secteur. La construction de la voie surélevée du Canadien National pendant la décennie 1930 aura pour effet de scinder le quartier en deux (figure 12). Après la Deuxième guerre mondiale, le recours moins fréquent au canal de Lachine pour le transport lourd, puis sa fermeture en 1970, accentuent encore ce déclin de Griffintown, tout comme, en 1963, le changement de zonage du secteur en faveur de la fonction industrielle. Au cours des années suivantes, la construction de l'autoroute Bonaventure vient également transformer en profondeur le quartier. Plusieurs immeubles à logements sont détruits et la population quitte Griffintown (Hanna 2007 : 26-27). Conséquence du dépeuplement, l'église Sainte-Anne, qui forme le cœur de la communauté catholique irlandaise depuis sa construction en 1854, est démolie en 1970 (Ville de Montréal 2005 : 72).

Depuis les années 1990 toutefois, on assiste à une importante remise en valeur de l'ancien faubourg des Récollets et de Griffintown. La construction d'immeubles à logements, l'installation de l'École de technologie supérieure dans l'ancienne usine O'Keefe (1996), ainsi que la réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance (2002), ne sont que quelques-unes des réalisations qui ont contribué à donner une nouvelle vie au quartier.

4.1.2 Canal de Lachine

Dès les premières années de l'existence de Ville-Marie, on cherche un moyen de contourner les rapides de Lachine, qui forment une barrière naturelle infranchissable pour les navires remontant le fleuve Saint-Laurent. Au cours de la décennie 1670, 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 : 62-69).

Les travaux de creusement du canal débutent en 1821 et s'achèvent en 1825. Le premier canal, qui coule sur les 14 km qui séparent le port de Montréal du Lac Saint-Louis, fait 6 mètres de largeur et 1,5 mètre de profondeur (Desjardins 2006 : 62-64 et Ethnoscop 2007a : 27). Il comporte sept écluses et sert essentiellement au transport des marchandises et au passage de navires de faible gabarit. Le plan d'Adams de 1825 illustre ce premier ouvrage (figure 7)

Entre 1843 et 1845, on procède à un premier agrandissement du canal, dont la largeur passe à 14 mètres et la profondeur à 2,8 mètres, alors que cinq écluses de plus grandes dimensions remplacent les sept d'origine. C'est au cours de cette période que des « lots hydrauliques » sont créés le long du canal, afin d'exploiter l'énergie que génère l'important débit à proximité des secteurs où le canal comporte des dénivelés importants (Desjardins 2006 : 84-87 et Ethnoscop 2007a : 27). Les plans de Cane (1846) et de Plunkett & Brady (1872) témoignent des transformations ayant touché la portion est du canal où ont notamment été construits les bassins 2, 3 et 4 (à l'est du pont Wellington), de même que du développement industriel et urbain sur ses bordures (figures 8 et 9).

Au cours des années 1873 à 1885, on procède à un second agrandissement, visant à augmenter le gabarit du canal et des écluses (Desjardins 2006 : 77-79). Le plan produit par Hopkins montre le secteur du bassin 2 en 1879, après des travaux d'agrandissement qui en ont modifié la configuration (figure 13). De par la concentration et l'importance des industries qui s'établissent sur sa bordure, le canal devient un important moteur du développement économique du Canada au cours du XIX^e siècle (Ethnoscop 2007a : 29-30). Le canal de Lachine demeure un axe de transport privilégié, ainsi qu'un pôle industriel et économique d'importance jusque dans les années 1950. Toutefois, le déclin de l'activité en bordure du canal est bien amorcé au début du XX^e siècle et s'accroît avec l'ouverture de la voie maritime en 1959. Le canal est finalement fermé à la navigation de transit en 1970 et plusieurs de ses bassins seront remplis avec les déblais de la construction du métro de Montréal (SACL 2009 : 22). Il sera cependant rouvert à la navigation de plaisance à partir de 2002.

4.1.3 Faubourg/quartier Saint-Antoine

De tous les noyaux de peuplement qui se forment à l'extérieur de la ville fortifiée, le faubourg Saint-Antoine est le plus éloigné. À l'origine, ce territoire est la propriété de deux communautés religieuses. En 1666, les sœurs hospitalières de l'Hôtel-Dieu reçoivent des Cent associés un terrain de 400 acres, qui s'étend de l'actuel axe de la rue Notre-Dame à celui du boulevard René-Lévesque. Le reste du faubourg est la propriété des Sulpiciens qui, en 1676, font construire un fort au pied de la montagne, là où se trouve aujourd'hui le Collège de Montréal, en bordure de la rue Sherbrooke Ouest (Brillant 2006 :25).

À cette époque, le faubourg est avant tout un secteur voué à l'agriculture. À partir de la fin du XVIII^e siècle, de riches marchands d'origine britannique commencent cependant à y acquérir des terrains pour s'y faire construire de somptueuses demeures². Ils s'installent principalement près des rues Sainte-Catherine, Dorchester (René-Lévesque) et Sherbrooke (Benoît et Gratton 1992 : 64). Les plans de Charland (1801) et d'Adams (1825) illustrent le faubourg au premier quart du XIX^e siècle (figures 14 et 15).

En 1831, au moment de l'incorporation de la ville, le nouveau quartier Saint-Antoine est délimité par le mont Royal au nord, l'axe de l'actuelle côte du Beaver Hall à l'est et la rue Bonaventure (Saint-Jacques) au sud, alors qu'il s'étend à l'ouest jusqu'aux limites de la cité (figure 16).

Durant cette période, les riches propriétaires continuent à s'installer dans le secteur, tout comme des membres de la moyenne bourgeoisie, qui privilégient les maisons en rangées d'inspiration britannique appelées *Terrasse Houses* (Linteau 1992 : 78). Toutefois, on y retrouve également une population beaucoup plus modeste, qui occupe la portion sud du quartier, en bordure des rues Saint-Antoine et Saint-Jacques notamment. Ce secteur constitue en fait un prolongement du quartier Saint-Anne (Benoît et Gratton 1992 : 66), qui englobe l'ancien faubourg des Récollets et Griffintown. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la population du quartier Saint-Antoine augmente très rapidement. Alors qu'en 1861, on y compte 15 190 habitants, en 1901 c'est 47 653 personnes qui y habitent, ce qui en fait alors le quartier le plus peuplé de Montréal. Plus de 60 % de la population du quartier est d'origine britannique (Linteau 1992 : 76).

Outre son caractère résidentiel, le quartier Saint-Antoine se distingue également par la présence de plusieurs institutions religieuses, qui s'y établissent au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle³ (figure 17). À partir de la fin du XIX^e siècle, la vocation commerciale du quartier Saint-Antoine s'affirme, aux dépens de la vocation résidentielle (figures 18 et

2 Parmi ces marchands, James McGill, d'origine écossaise, possède une vaste propriété appelée Burnside au pied du Mont-Royal. Il la légua à sa mort, afin qu'y soit fondée une université. C'est sur ce site que sera éventuellement érigée l'Université McGill, qui ouvrira ses portes en 1831 (Benoît et Gratton 1992 : 64).

3 Parmi celles-ci, mentionnons la *Catholic Christ Church* (1859) qui occupe la rue Sainte-Catherine, la *St. George's Anglican Church* (1869-70) située sur les rues Stanley et Dorchester (René-Lévesque), le domaine des Sœurs Grises (1871) qui occupe les rues Dorchester et Guy, ainsi que l'église Marie-Reine-du-Monde (1894) située également sur la rue Dorchester.

19). Certains marchands installent leurs commerces dans le quartier, principalement dans la partie est. Certaines résidences familiales sont alors démolies pour faire place à de grands magasins, comme celui de la famille Morgan, aujourd'hui La Baie (1891), ainsi que celui de la famille Birks (1894). Au début du XX^e siècle, on voit apparaître les premiers gratte-ciels de la ville, dont l'immeuble de la Sun Life construit en 1906 en face du carré Dominion, puis agrandi en 1923 et 1927 (Benoît et Gratton 1992 : 66 et 78).

La crise économique des années 1930 freine momentanément le développement du quartier, qui reprendra après la Deuxième guerre mondiale. À partir de ce moment, le quartier se transforme en profondeur. Au milieu du XX^e siècle, la rue Dorchester (René-Lévesque) est élargie pour répondre aux besoins de l'expansion automobile. Plusieurs immeubles à vocation administrative et commerciale seront par la suite construits, dont la Place Ville-Marie, inaugurée en 1962. En 1966 le réseau du métro est ouvert, ce qui donnera lieu à la création du Montréal souterrain. Au début des années 1970, la construction de l'autoroute Ville-Marie marquera de façon durable la configuration du sud du quartier.

4.1.4 Faubourg/quartier Saint-Laurent

Le faubourg Saint-Laurent se développe au nord de la ville fortifiée à partir de la fin du XVII^e siècle. En 1680, un chemin du nom de Saint-Lambert est tracé pour joindre le village de Saint-Laurent, situé au nord de l'île. Cette voie, aujourd'hui désignée comme boulevard Saint-Laurent, deviendra l'axe principal de développement du faubourg du même nom. Au début du XVIII^e siècle, ce secteur est encore essentiellement formé de vastes champs et de pâturages. On y retrouve aussi quelques habitations que les colons ont établies de chaque côté du chemin (Groupe Gauthier, Biancamo, Bolduc 2006 : 7). Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le faubourg, de même que les principales voies d'eau qui le traversent : la petite rivière Saint-Martin (à l'emplacement de l'actuelle rue Saint-Antoine) et un ruisseau parfois désigné comme « ruisseau de la Côte-à-Baron », qui longe le chemin de Saint Laurent (figures 20 et 21).

Si le lotissement des terres situées dans la partie sud du faubourg s'est amorcé dès la décennie 1730 (Anctil 2002 : 20), c'est toutefois au cours des années 1770 que le développement du secteur débute réellement. Le prix élevé des terrains dans la vieille ville pousse alors une partie de la population à s'installer à l'extérieur de la ville fortifiée (Stewart 1988 : 23), de sorte que le faubourg Saint-Laurent devient rapidement le secteur le plus peuplé en dehors de la vieille ville. En 1781, on y compte 1320 habitants. Puis, en 1811, celui-ci est passé à 2789 habitants (Freney 2005 : 342). La population, pendant presque tout le XVIII^e siècle, y reste composée principalement d'artisans et de journaliers (Robert 1994).

Dès la fin du XVIII^e siècle, le faubourg Saint-Laurent regroupe des membres de plusieurs communautés ethniques. Outre les Canadiens-français, on y retrouve des gens originaires des îles britanniques, dont des Écossais qui s'installent dans le secteur anciennement appelé Près-de-ville, autour de l'actuel tracé de la rue De La Gauchetière. On y retrouve aussi

plusieurs Irlandais qui habitent dans l'axe de la rue Chenneville surnommé à l'époque « Petit Dublin ». Plusieurs immigrants allemands s'installent également autour de l'avenue de l'Hôtel-de-ville, appelée à cette époque rue des Allemands (Benoît et Gratton 1992 : 34).

À la suite de la démolition des fortifications, le développement du faubourg se poursuit vers le nord. Les plans de Charland (1801), Bouchette (1815), Adams (1825) et Cane (1846) témoignent de ce développement au cours de la première moitié du XIX^e siècle (figures 22 à 25). Au moment de l'incorporation de Montréal (1832), les limites du quartier Saint-Laurent sont celles de l'ancien faubourg. En 1840, le quartier s'étend sur un territoire bordé par la rue Craig (Saint-Antoine) au sud, l'axe des rues McGill et Saint-Alexandre à l'ouest et la rue Sanguinet à l'est, alors que le quartier s'étend au nord jusqu'aux limites de la cité⁴. En 1845, la section située entre les rues Saint-Laurent et Sanguinet sera intégrée au quartier Saint-Louis. C'est dans ce secteur, autour de la rue Saint-Denis, que se développera le Quartier latin (Linteau et Robert 1973 : 14).

En 1852, un important incendie détruit près de la moitié des maisons de la ville, dont un bon nombre se trouvent dans le quartier Saint-Laurent (figure 26). La reconstruction se fait rapidement. Celle-ci donne lieu à un nouveau redécoupage cadastral, qui favorise des lots plus étroits et profonds, sur lesquels on construit des maisons en rangées à plusieurs logements superposés (Benoît et Gratton 1992 : 51). Le plan de Plunkett & Brady (1872) montre le secteur après l'incendie (figure 27) et témoigne d'une densification importante du cadre bâti, qui se resserre en bordure des rues et tend à occuper un espace toujours plus important sur les lots.

Au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, la bourgeoisie quitte le quartier. Parallèlement, une nouvelle population allophone vient y habiter. Plusieurs immigrants chinois s'établissent notamment dans l'axe de la rue De La Gauchetière, sur laquelle ils ouvrent leurs commerces. Un grand nombre de Juifs, venus pour la plupart d'Europe de l'est, s'installent également autour de la rue Saint-Laurent où ils travaillent dans des ateliers de textile. Au tournant du XX^e siècle la rue Saint-Laurent, devenue boulevard en 1889, est une des artères les plus importantes de la ville, dont le caractère multiethnique et le rôle économique sont bien établis. Cette même année, la voie est élargie. À partir de 1915, la rue Sainte-Catherine deviendra la principale artère commerciale du quartier Saint-Laurent (Benoît et Gratton 1992 : 47). Les plans de Goad (1890 et 1912) illustrent le secteur au tournant du XX^e siècle (figures 28 et 29).

Après la Deuxième Guerre mondiale, on assiste à une transformation importante de la trame urbaine du quartier. Plusieurs secteurs résidentiels sont démolis pour faire place à des constructions qui, souvent, sont en rupture avec l'environnement dans lequel elles s'insèrent. Parmi celles-ci, on notera, entre autres, la Place des Arts, le Palais des congrès, le Complexe Desjardins, les Habitations Jeanne-Mance et le Complexe Guy-Favreau (Groupe Gauthier, Biancamo, Bolduc 2006 : 19). Depuis les années 1980, des projets tels que

4 À cette époque, les limites de la ville se situent environ à la hauteur de l'actuelle rue Rachel (Linteau et Robert 1973 : 19).

l'aménagement de la place Jean-Paul Riopelle et du Quartier des Spectacles, ainsi que la remise en valeur de l'église unie Saint-James, témoignent d'une volonté de revitalisation du quartier.

4.1.5 Faubourg Sainte-Marie/quartiers Sainte-Marie et Saint-Jacques

C'est à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec, plus tard appelé rue Sainte-Marie, puis Notre-Dame, que se développe le faubourg Québec (Sainte-Marie), à partir du XVII^e siècle. Le plan de Chaussegros de Léry illustre le faubourg naissant en 1717 (figure 30). Ce secteur demeurera peu peuplé et essentiellement à vocation agricole au cours des décennies suivantes et jusqu'au tournant du XIX^e siècle. Selon l'aveu et dénombrement de 1731, seulement 14 maisons ont alors pied dans le faubourg (Roy 1942). Au cours du dernier quart du XVIII^e siècle toutefois, le nombre d'habitants dans le faubourg commence à augmenter progressivement, si bien que dans l'aveu et dénombrement de 1781, on y compte un total de 121 maisons. À cette même époque, quelques industries s'installent dans le secteur, comme la brasserie Molson, établie en 1786 sur la rue Sainte-Marie et pour laquelle travaillent plusieurs habitants du quartier (Benoît et Gratton 1991 : 94).

Au début du XIX^e siècle, la population du faubourg est encore concentrée dans l'espace situé entre le fleuve Saint-Laurent et le ruisseau Saint-Martin et les quelques rues perpendiculaires qui ont été ouvertes, comme en témoignent les plans de Charland, de Bouchette et d'Adams (figures 31 à 33). Au moment de l'incorporation de Montréal, en 1832, l'ancien faubourg devenu quartier Sainte-Marie s'étend de la rue Lacroix (Saint-Hubert), jusqu'aux limites est de la cité situées près de l'actuelle avenue De Lorimier, et du fleuve jusqu'aux limites nord de la cité près de l'actuel tracé de la rue Sherbrooke. À partir des années 1840, la partie ouest du quartier sera intégrée au quartier Saint-Jacques (figure 34).

Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, francophones et anglophones cohabitent dans le faubourg Sainte-Marie. Bien qu'une importante proportion des habitants du faubourg soit ouvrière, ce secteur de la ville est un lieu de résidence pour plusieurs membres de la bourgeoisie, qui s'y font construire de luxueuses maisons le long du fleuve. En 1852, un grand incendie dévaste la presque totalité du faubourg Saint-Laurent et se propage jusqu'au faubourg Sainte-Marie (figure 35). Plusieurs bâtiments sont détruits au sud de la rue De La Gauchetière, dont une partie des installations de la brasserie Molson. Les activités économiques reprendront toutefois rapidement dans le quartier, dont la vocation industrielle s'affirme (Benoît et Gratton 1992 : 94). De nombreux ruraux d'origine canadienne-française s'y installent à la recherche de travail, tandis que la bourgeoisie quitte progressivement le secteur. Les plans de Plunkett & Brady et de Goad témoignent du développement du quartier dans la deuxième moitié du XIX^e siècle (figures 36 et 37). La population y passe de 10 196 à 40 631 habitants entre 1861 et 1901 (Linteau 1992 : 83).

Durant la première moitié du XX^e siècle, la vocation industrielle du faubourg Sainte-Marie se consolide. De nouvelles industries s'établissent dans le quartier, tandis que celles qui y

sont déjà installées se modernisent (Burgess 1997 : 6-7). Les plans de Goad (1912) et du Underwriters' Survey Bureau (1940) illustrent le secteur au cours des premières décennies du siècle (figures 38 et 39). À partir des années 1950, le quartier se transforme considérablement. L'élargissement de la rue Dorchester et sa transformation en boulevard en 1954, l'expropriation de près de 5000 personnes sur le terrain où sera construite la maison de Radio-Canada entre 1966 et 1973 (Ethnoscop 2008a : 18), la désindustrialisation et la construction de l'autoroute Ville-Marie (finalisée au cours de la décennie 1980) auront un impact profond.

4.2 Potentiel archéologique historique

L'évaluation du potentiel archéologique historique de la zone d'étude a permis l'identification de 26 zones à potentiel, décrites dans les fiches de potentiel qui forment le corps de cette section, ainsi que dans le tableau 3. Ces zones traversent les anciens faubourgs Sainte-Anne et des Récollets (recoupés par neuf zones), Saint-Antoine (recoupé par cinq zones), Saint-Laurent (recoupé par une zone) et Sainte-Marie (recoupé par douze zones), ainsi que le canal de Lachine (qui jouxte deux zones). Le plan 4 et les feuillets 2 à 33 présentent une synthèse de l'évaluation du potentiel archéologique historique de la zone d'étude, alors que les photographies 3 à 32 illustrent les 26 zones à potentiel définies. De ces 26 zones, 24 sont situées dans l'emprise de voies de circulation dont l'histoire est synthétisée dans le tableau 4.

Le quartier Sainte-Anne, initialement constitué du faubourg des Récollets et de grands domaines agricoles, connaît un essor important au cours du XIX^e siècle, stimulé par le commerce et l'industrie. Les interventions archéologiques proposées pourraient permettre de documenter des volets essentiels de l'occupation ancienne de ce territoire : le cadre naturel et son exploitation, la naissance de l'industrie dans Griffintown, l'occupation résidentielle à partir du premier quart du XIX^e siècle (ou antérieure), ou encore le développement du commerce et de l'industrie dans l'axe du canal de Lachine.

Le développement du faubourg Saint-Antoine, dont la vocation est demeurée agricole jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, prend deux formes distinctes : alors que la portion sud, articulée autour des rues Saint-Jacques et Saint-Antoine, constitue une extension du quartier industriel et commerçant situé directement au sud (quartier Sainte-Anne), dans la portion nord la bourgeoisie anglophone établit de grands domaines. La vocation commerciale du quartier deviendra prédominante à partir de la fin du XIX^e siècle. Le plan d'intervention archéologique proposé, en ciblant principalement des occupations résidentielles du premier quart du XIX^e siècle ou antérieures, pourrait permettre de documenter la variabilité socio-économique qui caractérise le développement initial de ce secteur. De plus, l'expertise d'un site occupé par une école dès le deuxième quart du XIX^e siècle pourrait générer des données sur une des premières institutions établies dans le faubourg.

Le faubourg Saint-Laurent, situé au nord de la ville fortifiée, se développe à partir de la fin du XVII^e siècle en bordure de la rue Saint-Laurent. L'espace à vocation agricole fait rapidement place à un faubourg peuplé de petits commerçants, d'artisans et de journaliers. L'actuel boulevard René-Lévesque se situe légèrement en retrait des premiers pôles de développement du faubourg; il n'en est pas moins occupé densément dès les premières décennies du XIX^e siècle. À partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'ancien faubourg est devenu un quartier urbain densément habité, un centre économique et culturel au visage multiethnique. Ce secteur a fait l'objet de plusieurs expertises archéologiques, qui ont contribué à documenter des volets essentiels de son histoire, en particulier des étapes postérieures au milieu du XIX^e siècle. Par conséquent, la stratégie d'intervention proposée a pour objectif de cibler en priorité les occupations bâties (principalement résidentielles) les plus anciennes, celles dont la présence est documentée dès le premier quart du XIX^e siècle.

Le secteur du faubourg Sainte-Marie conserve une vocation agricole jusqu'au début du XIX^e siècle, alors que l'industrialisation et l'immigration lui confèrent une identité propre. Le développement du secteur recoupé par les zones à potentiel archéologique sera toutefois plus tardif. Quelques « îlots » de peuplement se forment dès le premier quart du XIX^e siècle en bordure de voies plus anciennes, telles que les rues Sainte-André, de la Visitation ou Papineau; ailleurs, notamment à l'est de la rue Papineau, les grands domaines ne seront morcelés qu'à partir des deuxième et troisième quarts du XIX^e siècle. Le plan d'intervention archéologique proposé, en plus de permettre l'expertise de secteurs de l'ancien faubourg encore peu ou pas documentés sur le plan archéologique, pourrait mettre en lumière des aspects essentiels de son développement : le cadre naturel, l'occupation agro-domestique des XVIII^e et XIX^e siècles, les formes diverses que prend l'occupation résidentielle à partir du premier quart du XIX^e siècle et l'implantation tardive de l'industrie.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue Square Gallery, entre le canal de Lachine et la rue Basin

Zone à potentiel archéologique	H1	Aire(s) d'intervention	Aucune intervention n'est recommandée.
Plan(s)	Plan 4; feuillets 2a à 2h et 3a à 3h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	1401, 1402 et 1414 (cadastre du quartier Sainte-Anne)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 3)

Site(s) archéologique(s) : 601G, 612G; BiFj-41 situé à proximité

Bien(s) culturel(s) : Lieu historique national du Canal-de-Lachine

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII-XVIII^e siècles :

L'emplacement où se trouve aujourd'hui le tronçon à l'étude se situe à l'intérieur du fief Nazareth (concédé aux Sœurs Hospitalières de Saint-Joseph en 1654), dans un secteur qui ne sera pas touché par l'urbanisation jusqu'à la fin du XVIII^e siècle.

Ce secteur est relié à la ville de Montréal par le chemin de Lachine (future rue Wellington/Smith), qui passe au sud-est du tronçon à l'étude.

Le fief est acquis par Thomas McCord, par bail emphytéotique, en 1791.

XIX^e siècle :

Les plans de Charland de 1801 et 1804 illustrent le fief au début du XIX^e siècle et témoignent du cadre essentiellement agricole dans lequel se trouve le tronçon à l'étude (figures 40 et 41). Ce cadre se transformera rapidement au cours des années suivantes.

Le bail du fief Nazareth ayant été saisi et revendu à Robert et Mary Griffin, ceux-ci mettent de l'avant un important plan de développement impliquant l'ouverture de rues et le lotissement des terres agricoles. Toutefois, la zone à l'étude demeure largement à l'écart de

ce développement urbain, comme en fait foi le plan produit par Adams en 1825 (figure 7; feuillets 2c et 3c). Ce développement est notamment stimulé par la construction du canal de Lachine (1821-1825), qui s'étend directement au sud-ouest de la zone. Au sud-est, un premier pont, construit dans l'axe de la rue Wellington, enjambe le canal.

L'élargissement du canal de Lachine, entre 1843 et 1848, établit rapidement la vocation industrielle et commerciale de cette portion de Griffintown. Le plan de Cane (1846) témoigne du développement du secteur à l'ouest de la rue Ann, alors qu'ont été tracées de nombreuses rues dont de la Montagne (McCord ouverte comme voie publique depuis 1817), Olier et Basin (anciennement Bassin). Les terrains y sont lotis et occupés par quelques bâtiments. La zone à l'étude est bordée par la rue St. Leon et les lots qu'elle recoupe sont encore inoccupés (figure 8; feuillets 2d et 3d).

Les décennies suivantes voient se consolider la vocation industrielle et commerciale de ce secteur de Griffintown. Le plan produit par Plunket & Brady en 1872 y montre une densification de l'occupation, qui est cependant moins marquée en bordure immédiate de la zone à l'étude (figure 9 ; feuillets 2e et 3e). La portion sud-est de l'îlot qui s'étend entre les rues Basin et Olier est occupée par des bâtiments à vocation probablement résidentielle, dont une partie est recoupée par la zone à l'étude, alors que quelques rares bâtiments de petit gabarit occupent les lots situés en bordure du canal. Un bassin a été aménagé à la jonction des rues de la Montagne (McCord), St. Leon et Smith (alors désignée comme Wellington).

Ce bassin, probablement remblayé, n'apparaît plus sur le plan de Goad de 1890. Ce plan montre que les lots établis en bordure du canal sont dorénavant occupés par de grands bâtiments en bois dont la fonction est probablement l'entreposage, alors que le terrain défini par les rues Basin et Olier est toujours occupé par des bâtiments résidentiels (figure 10; feuillets 2f et 3f). Deux ponts, dont la construction s'est achevée en 1879 (dans le cadre d'une deuxième entreprise d'élargissement du canal), sont illustrés : un pont routier situé dans l'axe de l'actuelle rue Wellington et un pont ferroviaire situé dans l'axe de l'actuelle rue Smith.

XX^e siècle :

Le plan de Goad de 1912 montre que le tronçon à l'étude recoupe désormais le Square Gallery, aménagé après 1907. Le square borde des lots dont la géométrie a été modifiée, entraînant la démolition d'une partie des bâtiments qui les occupaient (figure 11; feuillets 2g et 3g).

En 1931, la construction d'un tunnel sous le canal de Lachine, dans l'axe de l'actuelle rue Smith, entraîne la démolition du pont routier. Ces transformations sont illustrées sur le plan du Underwriters' Survey Bureau de 1940 (figure 12), qui témoigne également d'une régénération du cadre bâti sur l'îlot en bordure ouest du Square Gallery.

Un nouveau pont routier sera construit dans l'axe de la rue Wellington en 1996, à l'emplacement qu'occupait le pont démoli en 1931.

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

601G

GRHQ, surveillance archéologique, 1994

Cette intervention réalisée en bordure du pont Wellington a révélé un tissu archéologique passablement perturbé par la construction du tunnel effectuée entre 1931 et 1933. Des vestiges ont néanmoins été mis au jour de part et d'autre du tunnel, notamment sous la rue Square Gallery, où une fondation arasée et des dépôts de sol témoignent de l'occupation du secteur entre la deuxième moitié du XIX^e siècle et la rectification de l'approche du pont Wellington, au début du XX^e siècle.

BiFj-41

GRHQ, inventaire et fouille archéologiques, 1995

Ces travaux ont permis la récolte d'artefacts témoignant de l'occupation d'une épicerie et de logements, dont l'élargissement de la rue Wellington (anciennement la rue Smith) au début du XX^e siècle a entraîné la démolition. L'existence d'une écurie a également pu être documentée en arrière-cour. Les données stratigraphiques recueillies suggèrent en outre des activités en lien avec la briqueterie de William Smith (sous la forme de remblais mêlés de fragments de briques) pendant la première moitié du XIX^e siècle.

612G

SACL, surveillance archéologique, 2001

Ces travaux ont notamment révélé la présence d'un drain en grès dans le parc Olier (situé à l'angle sud-est des rues du Séminaire et Olier), dont la mise en place serait associée aux activités de la Steam Elevating Co ou à l'entreprise d'Andrew Baile, au tournant du XX^e siècle.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les principales perturbations du sous-sol résultent de la mise en place de composantes des réseaux d'aqueduc et d'égout dans les portions nord-est et sud-ouest de la zone. Des massifs et un puits d'accès du réseau de la CSEM ont été construits sous le trottoir nord-ouest de la rue Square Gallery, que longe également un conduit de gaz.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue Square Gallery sont représentés sur les feuillets 2h et 3h.

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le développement du secteur de Griffintown recoupé par la zone à l'étude s'amorce avec le premier élargissement du canal de Lachine, entre 1843 et 1848. Les terrains lotis sont progressivement occupés à partir du troisième quart du XIX^e siècle.

La reconfiguration de l'extrémité est des deux îlots situés entre la rue Basin et la bordure du canal de Lachine, entre 1890 et 1912, a entraîné la démolition d'une partie des bâtiments qui occupaient ces emplacements. Les vestiges de ces bâtiments arasés pourraient aujourd'hui se trouver sous la rue Square Gallery. Tout porte à croire que le tracé d'enfouissement des lignes électriques projeté par Hydro-Québec ne recoupe qu'une seule génération de bâtiments, érigée entre le milieu du XIX^e siècle et la reconfiguration des îlots.

Les vestiges associés au premier pont routier construit dans l'axe de l'actuelle rue Wellington en 1879, et dont le pont actuel reprend le tracé, pourraient également être mis au jour en bordure du canal.

Enfin, l'évaluation du potentiel archéologique de la zone H1 doit tenir compte des éléments structuraux du canal de Lachine, dont le mur nord du bassin 2 qui forme la limite sud-ouest de la zone.

Principales fonctions : Résidentielle, commerciale, viaire.

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Les travaux archéologiques réalisés en 1994, dans le cadre d'un projet de relocalisation de lignes électriques souterraines, ont déjà permis une expertise du secteur recoupé par la zone H1. Par conséquent, aucune intervention archéologique n'est recommandée dans le cadre des travaux prévus par Hydro-Québec.

Ouvrages consultés : Archemi 1995, Desloges et Gelly 2002, Desjardins 2006, Ethnoscop 2000d et 2007a, GRHQ 1996, 1997 et 1999, Hanna 2007 et SACL 2002.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue de la Montagne entre les rues Wellington et William

Zone à potentiel H2 Aire(s) d'intervention H2A ; surveillance archéologique des travaux d'excavation

Plan(s) Plan 4 ; Lot(s) cadastral(aux) ---
feuilles 3a à ancien(s)
3h, 4a à 4h et
5a à 5h

Occupation actuelle : Voie publique (photo 4)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié; BiFj-41 et BiFj-42 situés à proximité.

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII-XVIII^e siècles :

L'emplacement où se trouve aujourd'hui le tronçon à l'étude se situe à l'intérieur du fief Nazareth (concéder aux Sœurs Hospitalières de Saint-Joseph en 1654), dans un secteur qui ne sera pas touché par l'urbanisation jusqu'à la fin du XVIII^e siècle.

Ce secteur est relié à la ville de Montréal par le chemin de Lachine (future rue Wellington/Smith), qui passe au sud-est du tronçon à l'étude.

Le fief est acquis par Thomas McCord, par bail emphytéotique, en 1791.

XIX^e siècle :

Les plans de Charland de 1801 et 1804 illustrent le faubourg au début du XIX^e siècle, témoignant du cadre essentiellement agricole dans lequel se trouve le tronçon à l'étude (figures 40 et 41; feuilles 3b, 4b et 5b). La petite rivière Saint-Pierre coule à un emplacement aujourd'hui situé entre les rues Ottawa et William. Ce cadre se transformera rapidement au cours des années suivantes.

Le bail du fief Nazareth ayant été saisi et revendu à Robert et Mary Griffin, ceux-ci mettent de l'avant un important plan de développement impliquant, notamment, l'ouverture de rues

et le lotissement des terres agricoles. Toutefois, la zone à l'étude demeure largement à l'écart de ce développement urbain.

Le plan produit par Adams en 1825 (feuillet 3c, 4c et 5c) montre que le secteur à l'étude est occupé par la briqueterie que William Smith a fondée en 1816, une des premières briqueteries à Montréal. La zone H2 recoupe un étang résultant sans doute de l'extraction de l'argile utilisée pour la fabrication des briques. La petite rivière Saint-Pierre est toujours visible au nord. Le canal de Lachine (1821-1825) s'étend au sud-ouest de la zone.

L'élargissement du canal de Lachine, entre 1843 et 1848, établit rapidement la vocation industrielle et commerciale de cette portion de Griffintown, tout en favorisant l'implantation d'une importante population d'ouvriers irlandais. Le plan de Cane (1846) témoigne du développement du secteur à l'ouest de la rue Ann : les rues de la Montagne (McCord ouverte comme voie publique depuis 1817 bien que non représentée sur le plan de 1825), Ottawa et William (ouvertes comme voies publiques à partir de 1841) y sont notamment représentées. Les terrains y sont lotis et occupés par quelques bâtiments. L'îlot triangulaire défini par les rues de la Montagne (McCord), Rioux (St. Augustin ouverte comme voie publique en 1856) et Basin (Bassin ouverte comme voie publique en 1856), qui accueillera bientôt l'église Sainte-Anne, est également représenté (figure 8; feuillets 3d, 4d et 5d). La petite rivière Saint-Pierre est toujours partiellement visible.

Les décennies suivantes voient se cristalliser la vocation industrielle et commerciale de ce secteur de Griffintown, dont l'identité irlandaise s'affirme notamment par la construction de l'église Sainte-Anne en 1854, sur le terrain situé à l'angle des rues de la Montagne (McCord) et Basin (Bassin).

Le plan produit par Plunkett & Brady montre une densification de l'occupation de ce secteur de Griffintown, notamment en bordure de la rue de la Montagne (figure 9; 3e, 4e et 5e). L'église Sainte-Anne, le presbytère et l'école pour filles Sainte-Anne (construite en 1864) y sont représentés.

Le plan de Goad de 1890 témoigne encore d'une légère densification du cadre bâti en bordure de la rue de la Montagne, alors que l'agrandissement de l'église réalisé entre 1888 et 1890 n'y est pas représenté (figure 10; feuillets 3f, 4f et 5f).

XX^e siècle :

Les premières décennies du XX^e siècle sont marquées par quelques démolitions en bordure de la rue de la Montagne et par l'insertion de bâtiments commerciaux dans un cadre principalement résidentiel (figures 11 et 12; feuillets 3g, 4g et 5g). Le prolongement et l'élargissement de la rue Wellington dans l'axe de la rue Smith, en 1934, entraîneront la démolition de quelques bâtiments au sud-est du tronçon à l'étude.

La désindustrialisation et le déclin de la population qui marquent l'histoire du secteur pendant la deuxième moitié du XX^e siècle culminent avec la démolition de l'église Sainte-Anne, du presbytère et de l'école pour filles en 1970.

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

BiFj-41

GRHQ, inventaire et fouille archéologiques, 1995

Ces travaux ont permis la récolte d'artefacts témoignant de l'occupation d'une épicerie et de logements, dont l'élargissement de la rue Wellington (anciennement la rue Smith) au début du XX^e siècle a entraîné la démolition. L'existence d'une écurie a également pu être documentée en arrière-cour. Les données stratigraphiques recueillies suggèrent en outre des activités en lien avec la briqueterie de William Smith (sous la forme de remblais mêlés de fragments de briques) pendant la première moitié du XIX^e siècle.

BiFj-42

GRHQ, inventaire et surveillance archéologiques, 1995

L'inventaire et la surveillance archéologique réalisés dans la portion est du site de l'ancienne église Sainte-Anne ont révélé des vestiges du bâtiment (murs de fondation de la nef, mur de parvis, clocher), de même que des niveaux stratigraphiques témoignant de son occupation avant et après son agrandissement

Ethnoscop, inventaire et surveillance archéologiques, 1998-1999

Ces interventions ont permis notamment de documenter l'architecture et les différentes étapes de construction de l'église et de son presbytère. L'intégrité du tissu archéologique aux abords des bâtiments a également pu être vérifiée par les sondages de caractérisation des sols.

MTL11-23-01

Ethnoscop, inventaire archéologique, 2011

L'inventaire du terrain occupant la portion nord de l'îlot délimité par les rues de la Montagne, Ottawa, Murray et Wellington a essentiellement révélé des vestiges du cadre bâti érigé à partir du dernier quart du XIX^e siècle, de même que l'horizon de surface du sol naturel qui n'a livré aucun témoin matériel d'occupation ancienne.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

La mise en place de composantes du réseau d'aqueduc le long de la bordure nord-est de la rue de la Montagne, ainsi que d'un conduit d'égout qui parcourt le centre du tronçon à l'étude sur toute sa longueur, ont probablement entraîné des perturbations profondes du tissu archéologique.

L'enfouissement d'un conduit de gaz, dont le tracé suit principalement le trottoir sud-ouest de la rue, pourrait également y avoir perturbé le sous-sol, dans une moindre mesure.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue de la Montagne sont représentés sur les feuillets 3h, 4h et 5h.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le tracé de la rue de la Montagne n'a pas été modifié dans ce secteur depuis son ouverture au cours de la première moitié du XIX^e siècle. Par conséquent, les ressources archéologiques que recèle potentiellement son emprise témoigneraient du cadre naturel et de l'occupation qui caractérisaient ce secteur avant l'ouverture de la rue. La présence de la petite rivière Saint-Pierre pourrait être documentée entre les rues William et Ottawa, sous la forme de résidus de son ancien lit, de ponceaux ou d'ouvrages de canalisation primitifs.

Des éléments témoignant des activités de la briqueterie Smith pourraient également être mis au jour, en particulier sous le tronçon de la rue de la Montagne situé entre les rues Wellington et Ottawa, où se situait un étang formé par l'extraction de l'argile servant à la fabrication des briques. La valeur de tout vestige associé aux activités de la briqueterie Smith est considérable, puisqu'il contribuerait à documenter une industrie pionnière à l'intérieur d'un secteur considéré comme le berceau de l'industrialisation à Montréal.

Principaux thèmes/fonctions : Cadre naturel, fonction industrielle (extraction de matière première).

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen d'un sondage (H2A) positionné dans l'emprise du tracé d'enfouissement des lignes de transport (plan 9, feuillet 8). L'objectif de ce sondage, situé directement aux abords d'un étang illustré sur le plan d'Adams de 1825 (feuillet 3c), est de documenter les activités d'extraction d'argile du briquetier Smith. Des échantillons d'argile y seront prélevés pour fins d'analyses.

Il est également recommandé d'effectuer une surveillance archéologique des travaux

d'excavation projetés par Hydro-Québec dans la portion de cette zone susceptible de recouper l'étang (feuillet 3c et 3h). Cette surveillance sera centrée sur les témoins stratigraphiques et matériels des activités d'extraction d'argile, de même que sur ceux rattachés à l'abandon du site par le briquetier.

Les travaux d'enfouissement des lignes de transport effectués dans la portion nord de la zone, à l'emplacement où coulait la petite rivière Saint-Pierre (tel qu'évalué dans la portion de ce rapport consacré au paysage naturel ancien), devront également faire l'objet d'une surveillance archéologique.

Les objectifs de cette surveillance sont donc les suivants :

- 1) retracer des témoins de la présence de la petite rivière Saint-Pierre;
- 2) documenter l'occupation de la briqueterie Smith;
- 3) assurer, le cas échéant, la protection de ces ressources archéologiques;

Ouvrages consultés : Ethnoscop 2000b, 20007a et 2011b, GRHQ 1996 et Hanna 2007.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue de la Montagne entre les rues William et Saint-Jacques

Zone à potentiel archéologique	H3	Aire(s) d'intervention	H3A et H3B; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillet(s) 5a à 5h, 6a à 6h et 7a à 7h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	737 à 741 et 745 à 747 (cadastre du quartier Saint-Antoine); 1257, 1271 et 1279 (cadastre du quartier Sainte-Anne).

Occupation actuelle : Voie publique (photos 4 et 5)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le secteur recoupé par la zone H3 se situe aux limites des faubourgs des Récollets (ou Saint-Joseph) et Saint-Antoine, qui se développent à l'ouest et au nord-ouest de la ville de Montréal à partir de la fin du XVII^e siècle. Ce secteur ne figure d'ailleurs pas sur les représentations produites au cours du XVIII^e siècle et sur lesquelles le faubourg des Récollets est enclavé par le canal des Sulpiciens au sud et la rivière Saint-Martin au nord et à l'ouest. La rue Notre-Dame constitue alors l'une des voies reliant ce faubourg à la ville fortifiée (figures 21 et 42).

XIX^e siècle :

Le plan de Charland de 1801 montre que le faubourg des Récollets a débordé à l'ouest de la rivière Saint-Martin. Celle-ci forme toujours une enclave naturelle et délimite, avec le ruisseau Prud'homme, les faubourgs des Récollets et Saint-Antoine (figure 40; feuillets 5b, 6b et 7b). Les grands domaines qui sont distribués de part et d'autre de la rue Notre-Dame

(Saint-Joseph), à l'ouest de la rivière, sont principalement voués à l'agriculture et à l'horticulture.

Le développement du faubourg s'accélère avec la démolition des fortifications. Le tronçon de la rue de la Montagne (Mountain) situé au nord de la rue Notre-Dame, ouvert comme voie publique depuis 1818, est illustré sur le plan d'Adams de 1825. Un petit tronçon de l'actuelle rue Barré recoupé par la zone à l'étude y est également représenté. Les lots situés en bordure de ces voies sont occupés, bien que le cadre bâti y soit essentiellement concentré au sud du ruisseau Prud'homme (figure 7; feuillets 5c, 6c et 7c).

En 1845, le redécoupage municipal intègre au quartier Saint-Antoine la portion de l'ancien faubourg des Récollets située au nord de la rue Notre-Dame, puis au quartier Sainte-Anne la portion située au sud.

La densification du cadre bâti illustrée sur le plan de Cane de 1846, entre le ruisseau Prud'homme au nord et la petite rivière Saint-Pierre au sud, témoigne du développement du secteur (figure 8; feuillets 5d, 6d et 7d). La rue McCord (actuelle rue de la Montagne) a été percée au sud de la rue Notre-Dame en 1842, dans le prolongement de la rue de la Montagne et aux dépens de bâtiments qui occupaient des lots en bordure de la rue Notre-Dame et de l'actuelle rue Barré. La rue Bonaventure (actuelle rue Saint-Jacques) a été prolongée vers l'ouest et recoupe désormais la zone à l'étude.

Peu après 1864, le Grand Tronc fait construire un terminus à marchandises dans la portion nord du quadrilatère défini par les rues Saint-Jacques, de la Cathédrale, Notre-Dame et de la Montagne. Les installations du Grand Tronc sont illustrées sur les plans de Plunkett & Brady (1872) et de Goad (1890), qui témoignent également des progrès de l'urbanisation du secteur (figures 9 et 18; feuillets 5e, 5f, 6e, 6f, 7e et 7f). En dehors des terrains du Grand Tronc, les bâtiments de bois et de maçonnerie qui occupent densément les bordures de la rue de la Montagne ont une vocation essentiellement résidentielle. Quant aux rivières, en partie canalisées, elles ne sont plus représentées en bordure du tronçon à l'étude à partir de 1872.

C'est également au cours du dernier quart du XIX^e siècle que sont élargies les rues Notre-Dame et Saint-Jacques, après l'expropriation de terrains réalisée en 1894. Les bâtiments occupant ces bordures sont démolis.

XX^e siècle :

Le plan produit par Goad en 1912 témoigne de la régénération rapide du cadre bâti à la suite de l'élargissement des rues Saint-Jacques et Notre-Dame, ainsi que de l'expansion des installations du Grand Tronc aux dépens des bâtiments résidentiels (figure 19; feuillets 5g, 6g et 7g).

Des bandes de terrain seront également expropriées et cédées au Canadien National (dorénavant propriétaire des installations ferroviaires) en bordure ouest de la rue de la Montagne, au cours de la première moitié du XX^e siècle. La rue sera élargie entre 1903 et 1926 (figures 43 et 44). Le plan du Underwriters' Survey Bureau de 1940 illustre la voie après cette modification de sa géométrie, qui s'est traduite par des démolitions entre les rues Notre-Dame et Saint-Jacques (figure 45). Des démolitions ont également été réalisées à l'angle nord-est avec la rue William, où la rue de la Montagne a été élargie.

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

MTL95-06-6Y

GRHQ, surveillance archéologique, 1995

La surveillance des excavations pour la construction d'une chambre de jonction en bordure sud de la rue Saint-Jacques, entre les rues de la Montagne et Peel, a révélé les vestiges d'un plancher de bois associé à un bâtiment de la deuxième moitié du XIX^e siècle. Ce plancher reposait sur un sol naturel, où la présence de marne témoigne de la nature marécageuse de ce secteur où s'écoulait la petite rivière Saint-Pierre.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

La mise en place des réseaux d'aqueduc et d'égout a certainement eu un impact profond sur le sous-sol de la zone à l'étude : Un conduit d'aqueduc et un conduit d'égout occupent le tiers ouest du tronçon situé entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame, alors que la moitié est du tronçon situé entre les rues Notre-Dame et William est également traversée par un conduit d'aqueduc et un d'égout.

Des perturbations ont également pu être occasionnées par la construction de massifs, de puits d'accès et d'une chambre de transformation du réseau de la CSEM sous les trottoirs est et ouest de la rue de la Montagne, ainsi que par l'enfouissement d'un conduit de gaz dans le tiers ouest du tronçon situé entre les rues Notre-Dame et William. Exception faite des puits d'accès et de la chambre de transformation, ces perturbations sont probablement mineures.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue de la Montagne sont représentés sur les feuillets 5h, 6h et 7h.

-Autres :

Aucune documentée

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le tronçon à l'étude se situe dans un secteur des anciens faubourgs des Récollets et Saint-Antoine dont le développement s'amorce véritablement au premier quart du XIX^e siècle, autour des axes que constituent les actuelles rues Notre-Dame et de la Montagne. Le ruisseau Prud'homme, qui formait initialement une frontière naturelle entre les faubourgs et qui en a freiné le développement, coulait du nord-ouest au sud-est à un emplacement aujourd'hui situé entre les rues Notre-Dame et Saint-Jacques. Toutefois, il est peu probable que des indices de la présence du cours d'eau soient mis au jour à cet emplacement, étant donné les perturbations qu'a dû entraîner la construction des voies ferrées du Grand Tronc, à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, ainsi que la mise en place des réseaux d'aqueduc et d'égout.

L'ouverture de la rue de la Montagne au sud de la rue Notre-Dame, en 1842, s'est traduite par la démolition de bâtiments à vocation possiblement résidentielle et commerciale, ainsi que de dépendances, qui occupaient ce secteur depuis le premier quart du XIX^e siècle. Les perturbations associées à l'enfouissement des réseaux d'aqueduc et d'égout aux intersections de la rue de la Montagne et des rues Notre-Dame et Barré ont probablement éradiqué en grande partie les vestiges du bâti principal situé en front de lot; toutefois, les restes de dépendances et d'aménagements des cours arrière pourraient toujours se trouver sous la chaussée.

L'élargissement de la rue de la Montagne, au cours de la première moitié du XX^e siècle, et celui de sections des rues Saint-Jacques et Notre-Dame situées en bordure du tronçon à l'étude, a également entraîné la démolition de bâtiments dont la construction, dans certains cas, pourrait remonter à la première moitié du XIX^e siècle. Toutefois la portion nord du tronçon délimité par les rues Notre-Dame et Saint-Jacques est plutôt susceptible de receler des vestiges témoignant de la présence du terminus du Grand Tronc, sous la forme d'entrepôts à marchandises notamment. Ces vestiges, bien que récents (à partir du troisième quart du XIX^e siècle), contribueraient à documenter la présence d'une des plus importantes entreprises ferroviaires de l'époque, un acteur clé de la révolution des transports qui s'est opérée au cours du XIX^e siècle.

Principaux thèmes/fonctions : Cadre naturel, fonctions résidentielle, commerciale, viaire

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen de deux sondages (**H3A** et **H3B**). Ces sondages seront positionnés à des emplacements susceptibles de livrer des données sur les occupations initiales en bordure des rues de la Montagne et Notre-Dame, mais également sur l'usage de ces espaces jusqu'aux premières décennies du XX^e siècle.

Le sondage **H3A** recoupe un bâtiment dont la construction, en bordure est de la rue de la Montagne, aurait été réalisée avant 1825. L'espace vacant (allée d'accès?) situé au sud de ce même bâtiment est également touché par le sondage. Le bâtiment serait demeuré en place jusque peu avant 1912 et l'espace qu'il occupait est demeuré vacant par la suite jusqu'à l'élargissement de la rue de la Montagne, ce qui aurait contribué à y minimiser les perturbations.

L'emplacement du sondage **H3B** a d'abord été occupé par la cour arrière d'un bâtiment établi à l'angle nord-est des rues de la Montagne et Notre-Dame, à partir au moins du premier quart du XIX^e siècle. Un bâtiment de maçonnerie y a par la suite été érigé, après 1872. Le sondage vise à vérifier l'état du tissu archéologique à cet emplacement, en particulier la présence de témoins de l'occupation de la cour arrière, qui auraient été préservés si le bâtiment de maçonnerie ne comportait pas de cave. Cet emplacement est demeuré vacant à la suite de la démolition du bâtiment, réalisée entre 1890 et 1912, et jusqu'à l'élargissement de la rue de la Montagne.

Il est également recommandé de réaliser une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser dans cette zone à potentiel, en dehors des espaces expertisés par l'inventaire. L'aire touchée par cette surveillance couvre à la fois les anciens lots cadastraux occupant les bordures sud des rues Notre-Dame et Barré préalablement à l'ouverture de la rue de la Montagne (feuillet 5c et 6c), et la portion est de la rue de la Montagne, où des vestiges des occupations antérieures à son élargissement pourraient être préservés. Les objectifs de cette surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations résidentielles et des installations du Grand Tronc (puis Canadien National) en bordure est de la rue de la Montagne préalablement à son élargissement;
- 2) documenter les occupations des cours arrière des bâtiments établis en bordure sud de la rue Notre-Dame et en bordure de la rue Barré préalablement à l'ouverture de la rue de la Montagne;
- 3) assurer, le cas échéant, la protection de ces ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Ethnoscop 2007a, GRHQ 1997 et Hanna 2007.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue de la Montagne entre les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine

Zone à potentiel archéologique	H4	Aire(s) d'intervention	H4A; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4; feuillets 7a à 7h et 8a à 8h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	663, 667 et 670 à 672 (cadastre du quartier Saint-Antoine)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 7)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude se situe à la limite sud du faubourg Saint-Antoine, qui se développe au nord-ouest de la ville de Montréal à partir surtout de la fin du XVIII^e siècle.

XIX^e siècle :

Le plan de Charland de 1801 illustre le faubourg Saint-Antoine, qui s'est développé le long de la rue du même nom (figure 14; feuillets 7b et 8b). Les terrains en bordure de la rue ont été lotis, alors qu'ailleurs l'occupation du sol semble principalement agricole et horticole. Une route est ouverte, à l'emplacement où s'étend aujourd'hui la rue de la Montagne.

Sur le plan d'Adams de 1825, la rue de la Montagne (Mountain), ouverte comme voie publique en 1818, est désormais représentée au sud de la rue Saint-Antoine. Quelques bâtiments (maisons et dépendances?) occupent sa bordure, dans les limites du tronçon à l'étude (figure 15; feuillets 7c et 8c). La date de construction de ces bâtiments pourrait être antérieure à 1801, puisque le plan de Charland ne représente pas le cadre bâti.

Ce cadre se densifie progressivement au cours des décennies suivantes, comme en témoigne le plan produit par Cane en 1846 (figure 16; feuillets 7d et 8d). Les bâtiments à vocation probablement résidentielle et les grands domaines terriens se partagent l'espace.

Le plan de Plunkett & Brady (1872) témoigne de l'urbanisation de l'ancien faubourg Saint-Antoine (désigné comme quartier Saint-Antoine depuis 1831) au cours du troisième quart du XIX^e siècle (figure 17; feuillets 7e et 8e). L'occupation s'est densifiée en bordure est du tronçon à l'étude, alors que la bordure ouest est toujours occupée par un grand domaine. Le marché Saint-Antoine se tient à l'angle nord-ouest des rues de la Montagne et Saint-Jacques.

Le domaine occupant la bordure ouest de la rue de la Montagne sera finalement morcelé au cours des années suivantes, comme le montre le plan de Goad de 1890 (figure 18; feuillets 7f et 8f). La rue Torrance est également ouverte à l'ouest de la rue de la Montagne et les deux îlots situés sur ses bordures sont occupés par des bâtiments en rangée, de même que par une église méthodiste.

XX^e siècle :

Le plan de Goad de 1912 illustre le secteur après l'élargissement de la rue Saint-Antoine, réalisé après 1906 (figure 19; feuillets 7g et 8g). Une régénération du cadre bâti s'est également amorcée en bordure est du tronçon de la rue de la Montagne à l'étude. Celle-ci sera élargie vers l'est après 1909 (figures 43 et 44). Le plan du Underwriters Survey Bureau (1940) illustre la zone après ce remodelage (figure 18).

La construction de l'autoroute Ville-Marie se traduit par l'expropriation de terrains dans la portion de la zone à l'étude située au sud de la rue Torrance, en 1970 (figure 45).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

MTL95-06-6Y

GRHQ, surveillance archéologique, 1995

La surveillance archéologique des excavations pour la construction d'une chambre de jonction en bordure sud de la rue Saint-Jacques, entre les rues de la Montagne et Peel, a révélé les vestiges d'un plancher de bois associé à un bâtiment de la deuxième moitié du XIX^e siècle. Ce plancher reposait sur un sol naturel, où la présence de marne témoigne de la nature marécageuse de ce secteur où s'écoulait la petite rivière Saint-Pierre.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Un conduit d'aqueduc et un conduit d'égout parcourent le centre de la voie, sur toute la longueur de la zone à l'étude, et se raccordent par endroits aux composantes des rues Saint-Jacques, Torrance et Saint-Antoine. Leur impact sur le tissu archéologique est probablement limité, puisque le potentiel archéologique dans ce tronçon se concentre dans le tiers est de la rue de la Montagne, largement épargné par la mise en place de ces réseaux. Un conduit d'aqueduc recoupe également la zone H4 du sud-est au nord-ouest, dans l'axe de l'autoroute Ville-Marie.

Des massifs de la CSEM ont été construits sous les trottoirs est et ouest du tronçon à l'étude et leur tracé est ponctué de puits d'accès, ainsi que de deux chambres de transformation situées sous le trottoir ouest. Un conduit de gaz longe également le trottoir est, dans la portion de la zone située au nord de la bretelle de sortie de l'autoroute Ville-Marie.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue de la Montagne sont représentés sur les feuillets 7h et 8h.

-Autres :

Construction de l'autoroute Ville-Marie et d'une bretelle de sortie au sud de la rue Torrance.

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le potentiel archéologique de ce secteur est rattaché aux occupations en bordure est de la rue de la Montagne, préalablement à son élargissement réalisé au XX^e siècle. L'examen des plans anciens suggère que la régénération du cadre bâti, préalablement à l'élargissement de la rue, y a été limitée. Des vestiges de ce cadre bâti (principalement en bois) mis en place à partir du premier quart du XIX^e siècle et possiblement avant, de même que des témoins de l'occupation des cours arrière, pourraient être mis au jour sous la chaussée et le trottoir dans la portion est de la rue.

Principales fonctions : Résidentielle, institutionnelle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen d'un sondage (H4A), dont l'emplacement recoupera en partie celui d'une chambre de jonction à construire. L'emplacement de ce sondage pourrait livrer des données sur l'occupation domestique de ce secteur tout au long du XIX^e siècle, et possiblement avant. À cet

emplacement s'élevait dès 1825 un bâtiment en bois (feuillet 8c à 8f), qui a été démoli au cours de l'élargissement de la rue Saint-Antoine (après 1909). Le bâtiment était alors la propriété de Robert Hamilton. La portion sud du sondage recoupe de plus un espace situé en arrière-cour de ce bâtiment, où la présence de dépendances est documentée à partir de 1846.

Il est également recommandé de réaliser une surveillance archéologique des travaux d'excavation devant toucher la portion est de la rue, en dehors des espaces touchés par l'inventaire. Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations résidentielles en bordure est de la rue de la Montagne préalablement à son élargissement;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection de ces ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Benoit et Gratton 1992, Freney 1995, GRHQ 1997 et Linteau 1992.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue Saint-Antoine entre les rues de la Montagne et University

Zone à potentiel archéologique	H5	Aire(s) d'intervention	H5A à H5C; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillet(s) 8a à 8h, 9a à 9h et 16a à 16h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	667, 668, 685, 686, 688 à 693, 704 à 708, 719, 720, 722, 723, 727, 728, 959, 965, 973, 974, 978, 979 et 990 (cadastre du quartier Saint-Antoine)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 8)

Site(s) archéologique(s) : BiFj-73

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude se situe à la limite sud du faubourg Saint-Antoine, qui se développe au nord-ouest de la ville de Montréal à partir surtout de la fin du XVIII^e siècle.

XIX^e siècle :

Le plan de Charland montre le faubourg en 1801. L'occupation y est concentrée le long des bordures de la rue Saint-Antoine, où les anciennes terres agricoles ont été morcelées en lots résidentiels ou en vergers. Des voies perpendiculaires au tronçon à l'étude sont déjà tracées, à l'emplacement des actuelles rues de la Montagne, Peel et Sainte-Cécile (figure 14; feuillets 8b, 9b et 16b).

Les plans d'Adams (1825) et de Cane (1846) témoignent d'une densification progressive de l'occupation au cours des décennies suivantes, principalement en bordure de la rue Saint-Antoine et à l'ouest de l'actuelle rue Sainte-Cécile, autrefois Chaboillez et Sainte-Marguerite (figures 15 et 16; feuillets 8c, 8d, 9c, 9d, 16c et 16d). Il est difficile de déterminer à quelle époque est mis en place le cadre bâti illustré par Adams en 1825, puisque le plan de Charland représente principalement les divisions terriennes. Les dimensions des bâtiments représentés laissent croire que le cadre illustré est essentiellement résidentiel. L'actuelle rue de la Cathédrale (Cimetière) y est également illustrée, d'abord au nord de la rue Saint-Antoine, puis également au sud. La rue Des Rivières, ouverte comme voie publique depuis 1818-1831, figure sur le plan de Cane.

Le plan de Plunkett & Brady (1872) témoigne de l'urbanisation de l'ancien faubourg, devenu quartier Saint-Antoine avec l'incorporation municipale de 1832 (figure 17; feuillets 8e, 9e et 16e). Les bordures du tronçon de la rue Saint-Antoine à l'étude sont alors occupées presque en continu, alors les constructions tendent à occuper un espace plus important sur les lots. Si un ensemble institutionnel (église, nursery et école) occupe dorénavant les îlots au sud de la rue, l'occupation y est principalement commerciale et résidentielle. Les rues Bisson (ouverte comme voie publique en 1852 et aujourd'hui fermée) et St.Felix (ouverte comme voie publique en 1861-1862) y sont représentées, alors que la rue Inspecteur a été prolongée entre les rues Notre-Dame et Saint-Antoine en 1868.

Le plan de Goad produit en 1890 suggère encore une densification du cadre bâti en bordure de la rue Saint-Antoine, de même que quelques reconstructions. La rue Peel (St. François de Salles et Windsor) a été élargie au sud de la rue Saint-Antoine, alors que l'établissement du Canadien Pacifique marque le paysage urbain au nord de la zone à l'étude depuis la décennie 1880 (figure 18; feuillets 8f, 9f et 16f).

XX^e siècle :

Le tournant du XX^e siècle est marqué par l'agrandissement de la gare Windsor, laquelle est établie en bordure ouest de la rue Peel (Windsor) depuis 1889, de même que par l'élargissement de la rue Saint-Antoine, après l'expropriation d'une bande de terrain privé en bordure sud entre 1904 et 1906 (figures 47 à 49). Le plan de Goad de 1912 illustre la reconstruction du front bâti le long de cette bordure sud (figure 19; feuillets 8g, 9g et 16g). La rue Inspecteur est désormais ouverte au nord de la rue Saint-Antoine, alors que la rue de la Cathédrale y a été élargie.

Au cours des décennies suivantes, une série de reconstructions touche la bordure sud de la rue Saint-Antoine, où s'établiront de grands bâtiments à vocation administrative et commerciale (figure 45). La construction du viaduc du Canadien National à l'est de la zone à l'étude, vers 1931, puis celle des autoroutes Bonaventure et Ville-Marie au troisième quart du XX^e siècle, auront pour effet d'isoler le secteur et d'en accélérer le déclin.

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

BiFj-73 et MTL96-06-4

Arkéos, inventaire et surveillance archéologiques, 1996

Ces interventions ont permis de documenter les vestiges de bâtiments occupant la bordure sud de la rue Saint-Antoine préalablement à son élargissement, réalisé au début du XX^e siècle, de même que l'occupation de la cour arrière de l'un d'eux. Les données récoltées suggèrent qu'une seule génération de bâtiments a été érigée le long de ce tronçon de rue, entre son ouverture à la fin du XVIII^e siècle et son élargissement. Par ailleurs, une portion de la bordure sud de la rue était traversée par un massif de béton orienté est-ouest, qui y a perturbé le tissu archéologique.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Deux conduits d'aqueduc parcourent le tronçon à l'étude, l'un au centre de la voie, l'autre longeant le trottoir nord et dont le tracé suit celui d'un conduit d'égout. Ces conduits se raccordent en partie aux composantes des réseaux d'aqueduc et d'égout des rues transversales. Un conduit d'aqueduc recoupe également la zone du nord-est au sud-ouest, suivant l'axe de l'autoroute Ville-Marie. L'impact de leur mise en place sur le tissu archéologique a probablement été limité, puisque le potentiel archéologique dans ce tronçon se concentre dans le tiers sud de la rue Saint-Antoine.

Par contre, les perturbations associées à la mise en place de composantes du réseau de la CSEM pourraient être plus importantes, particulièrement sous le trottoir sud de la rue Saint-Antoine.

Enfin, la présence d'un conduit de gaz longeant le trottoir sud du tronçon à l'étude entre les rues de la Montagne et Peel ne représenterait que des perturbations mineures.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue Saint-Antoine sont représentés sur les feuillets 8h, 9h et 16h.

-Autres :

Tunnel Ville-Marie et viaduc du Canadien National

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le potentiel archéologique de ce secteur est rattaché aux occupations en bordure sud de la rue Saint-Antoine, préalablement à son élargissement réalisé au début du XX^e siècle. Des vestiges du cadre bâti mis en place à partir du premier quart du XIX^e siècle (et possiblement avant) et démolis lors de l'élargissement de la rue, de même que des témoins de l'occupation des cours arrière, pourraient être mis au jour sous la chaussée et le trottoir en bordure sud de la rue Saint-Antoine. L'ouverture et l'élargissement de rues transversales (Peel, de la Cathédrale, Sainte-Cécile, Mansfield, Inspecteur), tout au long du XIX^e siècle, a également entraîné la démolition de bâtiments, dont les vestiges pourraient se trouver sous la rue Saint-Antoine.

Les travaux réalisés par Arkéos en 1996 ont confirmé en partie l'intégrité des ressources associées à ces premières générations d'occupation en bordure sud de la rue.

Principales fonctions : Résidentielle, institutionnelle, industrielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen de trois sondages (**H5A**, **H5B** et **H5C**), localisés de façon à recouper des emplacements où la présence de bâtiments est documentée dès le début du XIX^e siècle, mais où toutefois les perturbations occasionnées par des reconstructions ou par l'enfouissement de services publics ont été jugées mineures (feuilles 8c à 8h, 9c à 9h et 16c à 16h). En raison des perturbations relevées sous le trottoir sud de la rue Saint-Antoine, cet inventaire se concentrera dans l'emprise de la chaussée, qui recoupe essentiellement l'espace intérieur des bâtiments démolis lors de l'élargissement de la rue. Comme aucun indice de la présence d'une cave n'a été relevé dans ces bâtiments, le tissu archéologique pourrait y être relativement intègre. L'espace vacant situé sur la bordure immédiate de l'un de ces bâtiments est également visé.

Le sondage **H5A** recoupera à la fois l'emplacement d'une maison en bois représentée dès 1825 et d'un espace vacant (allée d'accès?) situé en bordure ouest du bâtiment. Au moment de l'expropriation pour l'élargissement de la rue Saint-Antoine, cet espace est la propriété des Sœurs Grises (figure 25).

Le sondage **H5B** recoupe deux bâtiments dont la construction remonterait également au premier quart du XIX^e siècle. Au moment de l'expropriation pour l'élargissement de la rue Saint-Antoine, cet espace est la propriété de David Crawford (figure 25).

Le sondage **H5C** est localisé à l'intérieur d'une maison dont la construction pourrait remonter en partie au premier quart du XIX^e siècle, mais où des transformations suggérées par les plans anciens pourraient être documentées. Selon Arkéos (1996), au moment de

l'expropriation pour l'élargissement de la rue Saint-Antoine cette maison est la propriété de Hormidas Laporte.

Il est également recommandé de réaliser une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire et de ceux où les perturbations ne rendent pas nécessaire une expertise archéologique. L'aire touchée par cette surveillance correspond aux emplacements où l'enfouissement de lignes de transport est susceptible de mettre au jour des témoins d'occupations antérieures à l'élargissement de la rue Saint-Antoine (feuillet 8h, 9h et 16h). Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations résidentielles en bordure sud de la rue Saint-Antoine préalablement à son élargissement;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection de ces ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Arkéos 1997, Benoit et Gratton 1992, Freney 2005 et Linteau 1992.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Bordure sud du canal de Lachine, secteur du bassin 2

Zone à potentiel archéologique	H6	Aire(s) d'intervention	Surveillance archéologique des travaux d'excavation
Plan(s)	Plan 4 ; feuillet 10a à 10g	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	326 (cadastre du quartier Sainte- Anne)

Occupation actuelle : Piste cyclable (photo 9)

Site(s) archéologique(s) : 601G, 611G

Bien(s) culturel(s) : Lieu historique national du Canal-de-Lachine

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

L'emplacement où se trouve la zone à l'étude se situe dans la commune de Sainte-Anne (soustraite au domaine Saint-Gabriel au cours de la décennie 1670), qui ne sera pas touchée par le développement urbain jusqu'aux premières décennies du XIX^e siècle.

Ce secteur est relié à la ville de Montréal par le chemin de Lachine (future rue Wellington/Smith), qui se situe aujourd'hui sur la rive nord du canal de Lachine.

XIX^e siècle :

Le plan de Charland de 1801 témoigne du cadre essentiellement agricole dans lequel se trouve la zone à l'étude au début du XIX^e siècle (figure 40; feuillet 10b).

S'ils constituent un moteur essentiel du développement de Griffintown, la construction du canal de Lachine (entre 1821 et 1825) et son élargissement (entre 1843 et 1848) ont un impact d'abord limité en bordure immédiate de la zone à l'étude. Au milieu du XIX^e siècle, ce secteur est toujours occupé par de grands domaines fermiers, comme en témoigne le plan de Cane produit en 1846 (figure 8; feuillet 10c). La zone H6 y est située sur la rive sud du canal, en retrait du bassin 2, où a été aménagée une cale sèche (« Graving Dock »). Des

hangars destinés à héberger des immigrants en quarantaine (« Emigrant Sheds ») et une fabrique de cordage (« Rope Walk ») occupent également le terrain au nord-ouest de la zone à l'étude.

C'est peu de temps après, soit en 1851, que les frères Tate construisent leur cale sèche. Le plan de Plunkett & Brady de 1872 illustre le chantier des Tate, qui compte notamment une cale sèche (*Tates' Dry Dock*). La zone H6 se situe à l'emplacement d'une porte, à la jonction de la cale sèche et du bassin la rattachant au canal (figure 9; feuillet 10d). Le chantier compte également plusieurs bâtiments qui occupent un terrain clôturé et parmi lesquels pourraient se trouver une scierie et une fabrique de clous. La rue Mill y est projetée, directement au sud.

Avec le deuxième élargissement du canal de Lachine et, particulièrement, l'agrandissement du bassin 2, la zone à l'étude longe désormais la rive du canal, comme le montrent les plans de Hopkins et de Goad (figures 13 et 50; feuillet 10e). La cale sèche est désormais désignée comme le *Mill Street Bassin*.

Le chantier des frères Tate sera racheté par l'administration du canal de Lachine en 1895-1896.

XX^e siècle :

Le bassin illustré sur les plans de 1879 et de 1890 a été remblayé, comme en témoigne le plan de Goad de 1912 (figure 51; feuillets 10f). Le chantier est alors la propriété de Hall Engineering, qui y plantera la *Montreal Dry Docks* peu avant la Grande Guerre. Des cales sèches y seront construites au cours des décennies suivantes, comme l'illustre le plan du Underwriters Survey Bureau produit en 1940, qui situe la zone à l'étude en bordure du complexe de la *Montreal Dry Docks Ltd.* (figure 52).

Le chantier demeurera en activité jusqu'à la fermeture du canal, dans la deuxième moitié du XX^e siècle.

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

601G, 611G/MTL95-06-6

GRHQ, surveillance archéologique, 1995

La surveillance archéologique des excavations pour la construction d'une ligne électrique souterraine a notamment permis d'identifier les vestiges d'un mur de revêtement du bassin Wellington, d'un hangar, d'un bâtiment administratif et des deux cales sèches de la *Montreal Dry Docks Ltd.*, dont les limites ont pu être précisées. Les vestiges de murs de soutènement en bois possiblement associés à une cale sèche construite sur le chantier Tate (1851-1896) ont également été découverts.

PERTURBATIONS CONNUES :

-*Services publics souterrains :*

Les services publics enfouis sont représentés sur le feuillet 10g.

-*Autres :* Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le potentiel archéologique de la zone à l'étude concerne les ouvrages rattachés au radoub (et possiblement à la construction navale) en bordure du canal de Lachine. Les vestiges des cales sèches construites à partir du premier élargissement du canal, de même que ceux d'un ber (*slipway*) construit lors de l'occupation du site par la *Montreal Dry Docks Ltd.*, seraient particulièrement susceptibles d'être recoupés par la zone à l'étude.

Principales fonctions : Industrielle, commerciale, viaire

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser dans cette zone à potentiel (feuillet 10g). Le choix de la surveillance comme type d'intervention est justifié par le fait que l'aire touchée par l'enfouissement des lignes de transport longe celle de l'intervention réalisée en 1995 par GRHQ. Les données recueillies seront par conséquent des données essentiellement complémentaires. Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les installations associées au chantier Tate et à la *Montreal Dry Docks Ltd.*, ainsi que les composantes du bassin 2 du canal de Lachine qui pourraient être recoupées par le tracé d'enfouissement de la ligne de transport;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques mises au jour.

Ouvrages consultés : Desloges et Gelly 2002 et GRHQ 1997.

Société d'histoire de Pointe Saint-Charles (SHPSC). <http://www.shpsc.org/>. En ligne. Consulté le 12 décembre 2012.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue Peel, entre les rues Wellington et Smith

Zone à potentiel archéologique	H7	Aire(s) d'intervention	H7A; surveillance des travaux d'excavation.
Plan/feuillet (s)	Plan 4; feuillets 3a à 3h et 11a à 11h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	1469 à 1473 (cadastre du quartier Sainte-Anne)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 10)

Site(s) archéologique(s) : BiFj-45

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

L'emplacement où se trouve aujourd'hui le tronçon à l'étude se situe à l'intérieur du fief Nazareth (concéder aux Sœurs Hospitalières de Saint-Joseph en 1654), dans un secteur qui ne sera pas touché par l'urbanisation jusqu'au début du XIX^e siècle.

Ce secteur est relié à la ville de Montréal par le chemin de Lachine (future rue Wellington/Smith), qui passe au sud-est du tronçon à l'étude.

Le fief est acquis par Thomas McCord, par bail emphytéotique, en 1791.

XIX^e siècle :

Les plans de Charland de 1801 et 1804 illustrent le fief au début du XIX^e siècle, témoignant du cadre essentiellement agricole dans lequel se trouve le tronçon à l'étude (figures 40 et 41; feuillets 3b et 11b). Ce cadre se transformera rapidement au cours des années suivantes.

Le bail du fief Nazareth ayant été saisi et revendu à Robert et Mary Griffin, ceux-ci mettent de l'avant un important plan de développement impliquant l'ouverture de rues

et le lotissement des terres agricoles. Toutefois, le plan d'Adams de 1825 montre que la zone à l'étude n'est pas encore touchée par le développement urbain qui s'opère dans la portion est de Griffintown depuis le début du XIX^e siècle (figure 7; feuillets 3c et 11c). Un long bâtiment rectangulaire occupe la bordure de l'actuelle rue Smith (alors désignée comme Wellington), à l'emplacement où sera ouverte la rue Peel; il appartient au briquetier Smith (actif depuis 1816).

Le développement de Griffintown est stimulé par l'ouverture du canal de Lachine (1825) et par son agrandissement (1843-1848), comme en témoigne le plan de Cane de 1846. Le tronçon de la rue Peel (Colborne) situé entre les rues Wellington et Smith, ouvert en 1841, y est illustré. Deux petits bâtiments occupent sa bordure est, près de l'angle que la rue forme aujourd'hui avec les rues Wellington et Smith (figure 8; feuillets 3d et 11d). L'ouverture de la rue Smith à l'ouest de Peel, à l'emplacement où se situe aujourd'hui la rue Wellington, se fera en 1855.

Le plan de Plunkett & Brady de 1872 montre qu'une densification importante du cadre bâti s'est opérée depuis le milieu du XIX^e siècle, alors que les bordures est et ouest du tronçon à l'étude sont occupées presque en continu (figure 9; feuillets 3e et 11e). Le plan de Goad, produit près de 20 ans plus tard (1890), témoigne de l'ajout de quelques bâtiments sur les deux îlots qui bordent la rue, dans un cadre où se côtoient les fonctions résidentielle et industrielle (figure 10; feuillets 3f et 11f).

XX^e siècle :

Au tout début du XX^e siècle la rue Smith (actuelle rue Wellington) est élargie vers le sud, ce qui se traduit par la disparition de bâtiments sur la frange nord de l'îlot situé en bordure ouest de la rue Peel. Le plan produit par Goad en 1912 (figure 11; feuillets 3g et 11g) montre la configuration que présente l'îlot après cet élargissement. La bordure est du tronçon à l'étude est alors occupée par l'imposant complexe industriel de la *Phoenix Bridge & Iron Works Ltd.*, alors qu'en bordure sud-ouest l'entrepôt Bassano (construit pendant la décennie 1860) est toujours en place.

En 1934, la rue Wellington est prolongée vers l'est dans l'axe de la rue Smith, entraînant la démolition d'une partie des bâtiments le long de la bordure est de la rue Peel (figure 53), alors que le tronçon de la rue Wellington situé au sud de la zone à l'étude est désormais désigné comme la rue Smith. Ces transformations sont illustrées sur le plan d'assurances de 1940 (figure 12), qui témoigne également de la désindustrialisation et des démolitions qui frappent le secteur.

Vers la fin des années 1990, la rue Peel est élargie vers l'ouest (figure 54).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

BiFj-45

GRHQ, interventions archéologiques dans la rue Wellington entre les rues Young et Peel, 1997

Ces travaux ont révélé des vestiges rattachés aux occupations anciennes en bordure de la rue Wellington : fosse de latrines en usage de la première moitié du XIX^e siècle au tournant du XX^e siècle; fondations; plancher et paroi intérieure d'un bâtiment sis à l'angle sud-est des rues Wellington et Peel; mur de fondation associé à un bâtiment établi à l'angle nord-est des rues Wellington et Young; vestiges d'un bâtiment d'arrière-cour occupé entre 1850 et 1912.

Ethnoscop, inventaire et fouille archéologiques dans le quadrilatère Wellington/Peel, Smith/Young, 2010

Ces interventions ont notamment permis de documenter les activités de la tonnellerie de J. Howley, établie à l'angle nord-est des rues Peel et Wellington pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, par la découverte de rejets de fabrication de tonneaux et d'une couche associée à la construction de bâtiments de la tonnellerie. La portion sud-est de l'îlot a plutôt révélé un tissu archéologique bouleversé par la construction de l'entrepôt Bassano et le creusement d'une cave.

MTL00-06-1

Ethnoscop, surveillance archéologique de forages dans la rue Peel entre les rues Wellington et Smith, 2000

Des forages pour la caractérisation des sols, réalisés dans l'emprise de la rue Peel, du côté ouest, entre les rues Wellington et Smith, ont révélé des vestiges possibles d'un bâtiment aux fondations de béton, dérasé lors de l'élargissement de la rue Peel en 1934, et des dépôts possiblement associés à un ancien aménagement du site.

MTL00-06-5

Ethnoscop, inventaire archéologique à l'angle nord-est des rues Peel et Smith

Cet inventaire a mené à la mise au jour deux murs de fondation témoignant de deux étapes de construction d'un bâtiment probablement incendié au XX^e siècle. Ces vestiges seraient rattachés à la dernière génération de bâtiments érigés sur ce site.

MTL00-06-4

Arkéos, inventaire archéologique dans la rue Peel, 2000

Cet inventaire archéologique a confirmé l'intégrité du tissu archéologique dans l'emprise de la rue Peel. Des vestiges architecturaux et des dépôts rattachés aux activités de

l'ancienne briqueterie Smith ont été mis au jour, de même que le mur de fondation nord d'un bâtiment de la tonnellerie Howley, associé à diverses couches d'occupation entrecoupées de remblais de rehaussement. Un plancher de cave en béton associé à l'entrepôt Bassano suggère des bouleversements rattachés à la présence d'une cave dans ce secteur du site. Un éclat lithique témoignant d'une occupation préhistorique a également été retrouvé.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

La mise en place de deux conduits d'aqueduc et d'un conduit d'égout qui occupent la moitié est du tronçon à l'étude a certainement eu un impact profond sur le tissu archéologique.

Quant aux perturbations associées à l'enfouissement du réseau de la CSEM, elles sont perceptibles par la présence de puits d'accès et de conduits sous les trottoirs est et ouest, de même qu'au centre de la voie et aux intersections avec les rues Wellington et Smith.

Un conduit de gaz longe également le trottoir ouest de la rue, puis dévie vers le centre à l'approche de la rue Smith.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue Peel sont représentés sur les feuillets 3h et 11h

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le potentiel de ce tronçon de la rue Peel est notamment associé aux activités de la briqueterie Smith, dont la présence est antérieure à l'ouverture de la rue. Des vestiges architecturaux et des dépôts de sol, dont une partie a été mise au jour par Arkéos en 2000, pourraient subsister sous la rue.

La portion ouest du tronçon pourrait également livrer des vestiges des bâtiments à vocation principalement industrielle ayant occupé la bordure ouest de la rue Peel, à partir du milieu du XIX^e siècle et jusqu'à son élargissement à l'aube des années 2000.

Principales fonctions : Industrielle, commerciale, résidentielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen d'un sondage (H7A), dont l'emplacement recoupera en partie celui d'une chambre de jonction à construire (feuille 3h). L'emplacement de ce sondage pourrait livrer des données complémentaires sur l'occupation de ce secteur à partir du troisième quart du XIX^e siècle, notamment sur la présence de la tonnellerie Howley, active entre 1857 et 1883 environ (feuille 3e), documentée dans le cadre d'interventions réalisées par Arkéos (2000) et Ethnoscop (2010) .

Il est également recommandé de réaliser une surveillance archéologique des travaux d'excavation devant toucher la moitié ouest de la rue, en dehors des espaces touchés par l'inventaire, ainsi que l'emplacement présumé du bâtiment illustré par Adams en 1825 (plan 9, feuille 3). Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations industrielles et commerciales en bordure ouest de la rue Peel, préalablement à son élargissement;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection de ces ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Arkéos 2002, Ethnoscop 2001b, 2004b et 2011a et GRHQ 1997.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue Wellington, entre les rues Peel et Ann

Zone à potentiel archéologique	H8	Aire(s) d'intervention	H8A et H8B; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan/feuillet (s)	Plan 4 ; feuillets 3a à 3h et 12a à 12h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	1665, 1667 et 1668 (cadastre du quartier Sainte-Anne)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 11)

Site(s) archéologique(s) : BiFj-46

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé dans les limites du fief Nazareth (concédié aux Sœurs Hospitalières de Saint-Joseph en 1654), qui reste en retrait du développement urbain jusqu'à la fin du XVIII^e siècle.

Ce secteur est relié à la ville de Montréal par le chemin de Lachine (future rue Wellington/Smith), qui passe au sud du tronçon à l'étude.

Le fief est acquis par Thomas McCord, par bail emphytéotique, en 1791.

XIX^e siècle :

Les plans de Charland de 1801 et 1804 illustrent le fief au début du XIX^e siècle, témoignant du cadre essentiellement agricole dans lequel se trouve le tronçon à l'étude (figures 40 et 41; feuillets 3b et 12b).

Le bail du fief Nazareth ayant été saisi et revendu à Robert et Mary Griffin, ceux-ci mettent de l'avant un important plan de développement impliquant l'ouverture de rues et le

lotissement des terres agricoles. Toutefois, le plan d'Adams (1825) ne montre toujours aucun indice d'occupation sur la zone à l'étude, bien qu'il témoigne de l'urbanisation rapide du secteur de Griffintown, au sud duquel coule désormais le canal de Lachine (figure 7; feuillets 3c et 12c). La rue Ann y est illustrée, bien que son ouverture comme voie publique ne se fera qu'en 1841.

Les rues Peel (Colborne), du Shannon (Catherine) et Ann, ouvertes comme voies publiques en 1841, sont illustrées sur le plan de Cane de 1846 (figure 8; feuillets 3d et 12d). Les terrains définis par cette trame de rues sont lotis et des bâtiments occupent les bordures des rues et les cours arrière.

Ce cadre bâti se densifiera rapidement au cours des décennies suivantes, comme en témoignent les plans de Plunkett & Brady (1872) et de Goad (1890). Les bâtiments à vocation résidentielle et industrielle s'y partagent l'espace (figures 9 et 10; feuillets 3e, 3f, 12e et 12f).

XX^e siècle :

Sur le plan produit par Goad en 1912 (figure 11; feuillets 3g et 12g), les bâtiments résidentiels et ceux de la *New City Gas Company* qui occupaient les bordures des rues Peel (Colborne) et du Shannon respectivement, ont fait place à l'imposant complexe de la *Phoenix Bridge & Iron Works Ltd.*, qui occupe toute la portion sud de l'îlot défini par les rues Ottawa, du Shannon, Smith (Wellington) et Peel (Colborne).

En 1934, le prolongement de la rue Wellington dans l'axe de la rue Smith entraîne la démolition des nombreux bâtiments situés sur son tracé (figure 53). La même année, le tronçon de la rue Peel (Colborne) situé au nord de la zone à l'étude est élargi vers l'ouest. Le plan du Underwriters' Survey Bureau de 1940 illustre le secteur après ces remaniements de la trame de rues (figure 12).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

BiFj-46

GRHQ, inventaire et surveillance archéologiques, 1995 (MTL95-06-3)

Ces interventions réalisées le long de la partie sud de la rue Wellington ont mis au jour des témoins de l'occupation en bordure des voies transversales, préalablement à l'ouverture de ce tronçon de la rue Wellington en 1934. Les vestiges d'un bâtiment à vocation commerciale situé en façade de la rue Ann, de bâtiments secondaires (entrepôt, écurie ou étable) et d'aménagements d'arrière-cours (fosses de latrines notamment) témoignent d'une occupation de cet espace à partir de la première ou deuxième moitié du XIX^e siècle. L'ancien horizon de surface du sol naturel y a également été mis au jour.

Ethnoscop, surveillance archéologique, 1999 (MTL99-06-5)

Cette surveillance a révélé les vestiges d'un mur de fondation maçonné associé à un bâtiment établi en bordure ouest de la rue Ann vers le troisième quart du XIX^e siècle, ainsi que d'un *brick barrel* construit quelques décennies auparavant. Les données stratigraphiques, en plus de témoigner de la préservation de l'horizon humique de surface du sol naturel, indiquent que le terrain a été rehaussé avant que n'y débute l'occupation résidentielle.

Ethnoscop, inventaire et surveillance archéologiques, 2012

Ces interventions ont été réalisées dans le cadre de la construction d'un conduit d'aqueduc, dans la moitié nord de la rue Wellington entre les rues Peel et Ann. Elles ont révélé un tissu archéologique généralement perturbé par l'occupation de la *Phoenix Bridge & Iron Works Ltd.*. Toutefois, des témoins d'occupations plus anciennes ont été préservés dans des secteurs situés à proximité des intersections avec les rues Peel et Ann, sous la forme de murs de fondation maçonnés, d'un drain en bois et de dépôts témoignant d'une occupation au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle.

BiFj-47

GRHQ, inventaire et surveillance archéologiques, 1995 (MTL95-06-3)

Des vestiges architecturaux et dépôts de sol associés à des bâtiments principaux et secondaires et des aménagements d'arrière-cours mis en place à partir de la première moitié du XIX^e siècle et détruits préalablement à l'ouverture du tronçon en 1934, ont notamment été mis au jour. Des indices stratigraphiques d'occupations antérieures à la construction des bâtiments ont été relevés, tout comme ceux de la présence d'une briqueterie artisanale en activité au cours de la première moitié du XIX^e siècle. Des portions de l'ancien horizon de surface du sol naturel ont été mises au jour.

Ethnoscop, surveillance archéologique, 2000

Des vestiges architecturaux ont été mis au jour sous les trottoirs nord et sud de la rue Wellington. Les fondations maçonnées témoignent une fois de plus du cadre bâti antérieur à l'ouverture de ce tronçon de la rue Wellington, en 1934, alors que des dépôts d'artefacts associés à certains de ces vestiges suggèrent une vocation domestique.

Arkéos, inventaire et surveillance archéologiques, 2009

Ces interventions ont permis de mettre au jour des témoins matériels de l'occupation de ce secteur préalablement à l'ouverture de la rue Wellington : horizon humique du sol naturel comportant des témoins des activités de la briqueterie Smith pendant la première moitié du XIX^e siècle, fondations maçonnées de bâtiments, base de fosse de latrines, remblais de rehaussement.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les perturbations rattachées à l'enfouissement des réseaux d'aqueduc et d'égout y sont limitées aux conduits qui parcourent les rues transversales (Peel, du Shannon et Ann).

Des massifs de la CSEM ont été construits sous les trottoirs nord et sud du tronçon à l'étude, de même que sous la chaussée aux intersections. Six puits d'accès et une chambre de transformation en ponctuent le tracé.

Un conduit de gaz occupe également le tiers nord de la rue et se raccorde aux composantes des rues Peel, du Shannon et Ann.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue Wellington sont représentés sur les feuillets 3 h et 12h.

-Autres : Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Ce tronçon de la rue Wellington a été ouvert en 1934, aux dépens de propriétés privées, dans un secteur occupé depuis le deuxième quart du XIX^e siècle. Des témoins d'occupations antérieures à l'ouverture de la rue, qui ont été mis au jour dans le cadre d'interventions archéologiques réalisées à partir de 1995, pourraient toujours se trouver sous la chaussée et sous les trottoirs.

Principales fonctions : Résidentielle, industrielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen de deux sondages (**H8A** et **H8B**) localisés dans la moitié nord de la rue Wellington, où doivent être construites les lignes électriques souterraines. Ces sondages pourraient livrer des données sur l'occupation résidentielle de ce secteur à partir du deuxième quart du XIX^e siècle, tout en permettant d'évaluer l'impact des reconstructions sur les témoins de ces premières occupations (feuillets 3d à 3g et 12d à 12g).

L'emplacement du sondage **H8A** correspond au terrain vacant en bordure d'un bâtiment illustré en 1846, au fond d'un lot bordant la rue Peel (feuille 3h). Des constructions à vocation probablement résidentielle ont occupé cet emplacement pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, avant que n'y soit érigé le complexe de la *Phoenix Bridge & Iron Works Ltd.*. L'expertise archéologique réalisée par Ethnoscop en 2012 confirme toutefois que

l'établissement de l'industrie n'a pas éradiqué les traces d'occupations antérieures.

Le sondage **H8B** (feuille 3h) a pour objectif de retracer les vestiges d'un bâtiment illustré sur le plan de Cane de 1846 et démoli entre 1890 et 1912, ainsi que de documenter l'usage de l'espace situé en bordure du bâtiment. Cet emplacement est demeuré vacant à la suite de la démolition du bâtiment, ce qui a pu favoriser la préservation des vestiges.

Il est également recommandé de réaliser une surveillance archéologique des travaux d'excavation devant toucher la portion nord de la rue, en dehors des espaces touchés par l'inventaire. Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations résidentielles et industrielles préalables à l'ouverture de la rue Wellington;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Arkéos 2000c et 2010b, Ethnoscop 2000b, 2004b et 2007a, GRHQ 1997 et SACL 2007

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue Duke, entre les rues Ottawa et Wellington, et terrain en bordure ouest

Zone à potentiel H9 archéologique Aire(s) d'intervention Aucune intervention n'est recommandée.

Plan/feuille(s) Plan 4 ; Lot(s) cadastral(aux) 1617 à 1621
feuilles 12a à ancien(s) (cadastre du
12h et 13a à quartier Sainte-
13h 13h Anne)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 12)

Site(s) archéologique(s) : BiFj-56 et BiFj-57

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

La zone à l'étude est comprise dans le fief Nazareth, concédé par Maisonneuve aux Sœurs Hospitalières de Saint-Joseph en 1654.

Le plan de Chaussegros de Léry produit en 1717 (figure 42) illustre deux bâtiments qui pourraient appartenir au complexe agricole, désigné comme « Grange des Pauvres »; cette appellation est également utilisée pour désigner l'ensemble du fief. Ces bâtiments y auraient été érigés dès la fin du XVII^e siècle.

À la fin du XVIII^e siècle le fief Nazareth, exploité comme métairie par l'Hôtel-Dieu, compte des bâtiments de ferme situés au nord de la route vers La Chine (actuelle rue Wellington) : maison, grange, écurie et étable de pierres.

Le fief est acquis par Thomas McCord, par bail emphytéotique, en 1791.

XIX^e siècle :

Sur le plan produit par Charland en 1801, le domaine, identifié comme la propriété de McCord, compte un imposant bâtiment rectangulaire situé au nord de l'actuelle rue

Wellington (figure 40; feuillets 12b et 13b).

À l'issue de longues procédures judiciaires qui l'opposent à son ancien procureur Patrick Langan et à Mary Griffin, Thomas McCord retrouve, en 1814, ses titres sur le fief transformé par l'entreprise de développement urbain menée par Robert et Mary Griffin : des rues y ont été ouvertes et le fief a été subdivisé en lots, suivant le plan de lotissement de Louis Charland dressé en 1805 (figure 5). Griffintown est né.

Le plan de Bouchette de 1815 montre le domaine de McCord, où figure toujours le long bâtiment rectangulaire et où se sont ajoutés deux bâtiments de taille plus modeste (figure 6). La rue Duke (Melvil) est ouverte, mais ne traverse pas le terrain qu'occupent les bâtiments de ferme.

Le développement de ce secteur de Griffintown s'accélère avec l'ouverture du canal de Lachine, en 1825. Le plan d'Adams (1825) témoigne de la rapidité avec laquelle s'opèrent le morcellement de l'ancien fief et la densification du cadre bâti (figure 7; feuillets 12c et 13c). La rue Duke (George) s'y interrompt toujours aux limites du terrain bordé par les rues Wellington au sud et Ottawa (St. Gabriel) au nord.

Le terrain connaît un certain nombre de transformations entre 1825 et 1845, dont ne rend compte aucun relevé cartographique fiable : construction d'une demeure et d'un moulin à scie par William Spiers, de bâtiments appartenant à Duncan J. McDonald, de maisons abritant des familles et d'une chapelle méthodiste en bordure de la rue Wellington, en 1833. La grange des Pauvres disparaîtrait entre 1832 et 1845.

En 1845, un incendie ravage l'ensemble des édifices situés entre les rues Queen, Wellington, Nazareth et Ottawa (St. Gabriel). L'année suivante, la rue Duke (George) est prolongée entre les rues Wellington et Ottawa, dans un espace désormais vacant, comme en témoigne le plan de Cane (figure 8; feuillets 12d et 13d).

Le plan de Plunkett & Brady produit en 1872 (figure 9; plans 18 et 19, feuillets 5) témoigne de la régénération rapide du cadre bâti depuis l'incendie, qui s'inscrit dans une phase de développement sans précédent du quartier Griffintown. Les îlots qui bordent la rue Duke sont densément occupés, alors que se côtoient les industries et les résidences. Le plan de Goad de 1890 montre un cadre bâti similaire à celui de 1872 en bordure de la rue Duke (figure 10; feuillets 12e, 12f, 13e et 13f).

XX^e siècle :

Les premières décennies du XX^e siècle sont caractérisées par une certaine stabilité du cadre bâti et de la fonction résidentielle dans le secteur à l'étude, alors qu'ailleurs dans le quartier l'espace résidentiel s'effrite au profit de l'industrie. En témoignent les plans de Goad (figure 11; 12g et 13g) de 1912 et du Underwriters' Survey Bureau de 1940 (figure 12). La construction de la voie surélevée du Canadien National, vers 1931, a toutefois entraîné un remaniement des rues environnantes, en plus d'isoler la portion est de Griffintown du reste du quartier.

C'est entre 1965 et 1967 qu'est construite l'autoroute Bonaventure. Les bâtiments situés sur son tracé, dont ceux qui bordent le tronçon de la rue Duke situé entre les rues Ottawa et Wellington, sont démolis dans le cadre de ces travaux (figure 55).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

La zone H9 recoupe deux sites archéologiques répertoriés, BiFj-56 et BiFj-57, et borde plusieurs autres sites, dont BiFj-30, BiFj-48 et BiFj-67. En raison de la quantité importante de données générées par ces sites, seuls les résultats des travaux ayant touché les sites BiFj-56 et BiFj-57 seront présentés ici.

BiFj-56

Ethnoscop, inventaire et fouille archéologiques, 1999

Ces interventions ont notamment révélé des niveaux de sol naturel remanié dans le cadre d'une exploitation agricole du secteur entre le milieu du XVII^e siècle et le premier quart du XIX^e siècle, mais contenant également quelques objets préhistoriques ou datant de la période de contact. Des vestiges architecturaux associés à la grange des Pauvres ont été mis au jour et témoignent de plusieurs phases de construction de ce complexe agricole, à partir du début du XVIII^e siècle et jusqu'à l'incendie de 1845 et l'ouverture de la rue Duke en 1846. Des vestiges de bâtiments en rangée à fonction résidentielle mis au jour en bordure est de la rue Duke témoignent de la nouvelle vocation du secteur, tout comme ceux de la fabrique de boîtes Esplin, établie dans la portion nord-ouest de l'îlot à partir de 1850. Plusieurs phases de rehaussement du sol ont également été documentées.

Ethnoscop, inventaire et surveillance archéologiques, 2000

Ces interventions réalisées dans la rue Prince, aux abords de la rue Wellington, ont permis de mettre au jour des vestiges architecturaux associés au complexe agricole de la grange des Pauvres, soit la fondation maçonnée d'une habitation d'engagés ou de serviteurs du domaine érigée au XVIII^e siècle et détruite préalablement à l'ouverture de la rue Prince en 1818.

Ethnoscop, inventaire dans la rue Duke entre les rues Ottawa et Wellington, 2001

Cet inventaire a révélé une série de vestiges architecturaux associés au complexe de la grange des Pauvres, dont le sommet arasé se trouvait directement sous la chaussée : les fondations d'un grand bâtiment (la « Grange ») et d'une maison érigés au XVIII^e siècle, de même que d'un moulin construit au début du XIX^e siècle.

SACL, inventaire archéologique, 2007

Dans le cadre du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, deux tranchées excavées dans la rue Duke ont révélé tantôt d'importantes perturbations du tissu archéologique associées à la mise en place de services publics souterrains, tantôt l'éradication complète du tissu archéologique. Les vestiges de trois pieux ont été associés à une clôture mise en place lors de l'ouverture de ce tronçon de la rue Duke, en 1846.

Ethnoscop, inventaire archéologique, 2012

Cet inventaire réalisé dans le cadre de l'implantation d'un nouvel aqueduc a permis de mettre au jour les vestiges du mur de fondation d'un bâtiment érigé entre 1845 et 1872. Ce bâtiment aurait été établi en bordure ouest de la rue Duke préalablement à son élargissement. La présence de lambeaux de sol naturel remanié confirme que des témoins d'occupations antérieures à la mise en place de ce cadre bâti en bordure de la rue Duke (milieu du XIX^e siècle) peuvent toujours y être mis au jour.

BiFj-57

GRHQ, inventaire archéologique, 1997

Cette intervention a notamment livré des vestiges de bâtiments principaux et secondaires qui occupaient les lots en bordure de la rue Duke au troisième quart du XIX^e siècle, ainsi que des dépôts de sol qui témoignent de l'intégrité du tissu archéologique dans ce secteur.

Arkéos, inventaire archéologique, 2000

Cet inventaire a révélé un tissu archéologique bien préservé, caractérisé par la présence de dépôts témoignant des principales étapes d'occupation de cet espace depuis le début du XIX^e siècle. Les vestiges d'un bâtiment d'arrière-cour probablement associé à l'occupation tardive du site ont également été identifiés. Ces données indiquent que l'impact de la construction de l'autoroute Bonaventure sur le sous-sol a été moins important qu'appréhendé.

SACL, inventaire et surveillance archéologiques, 2007

Cet inventaire s'est concentré en bordure est de la rue Nazareth, entre les rues Wellington et Ottawa. L'intégrité du tissu archéologique et la présence de niveaux témoignant de l'occupation des cours arrière du quadrilatère au cours du XIX^e siècle y ont été confirmées.

Ethnoscop, fouille et surveillance archéologique, 2011

Ces interventions réalisées dans le cadre du projet Bonaventure, notamment lors de l'élargissement de la rue Duke vers l'ouest et du réaménagement des puisards et égouts, ont également touché le site BiFj-56. Elles ont révélé les vestiges de fondations des bâtiments résidentiels établis en bordure ouest de la rue Duke au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle. Certains niveaux fouillés témoignent par ailleurs d'activités antérieures à l'incendie de 1845. Ces données confirment le potentiel archéologique de ce secteur, déjà établi par les interventions décrites précédemment.

PERTURBATIONS CONNUES :

Services publics souterrains :

Un conduit d'aqueduc et un conduit d'égout parcourent la moitié est de la rue Duke et se raccordent aux composantes des rues Ottawa et Wellington.

Un massif de la CSEM a été construit sous le trottoir ouest de la rue Duke et son tracé est ponctué de trois puits d'accès. Deux puits d'accès ont également été construits sous le trottoir à l'angle nord-ouest des rues Duke et Wellington.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue Duke et sur sa bordure sont représentés sur les feuillets 12h et 13h.

Autres :

Les données archéologiques ne font pas état de perturbations majeures du tissu archéologique en lien avec la construction de l'autoroute Bonaventure, dans l'emprise de la rue Duke et dans le terrain situé sur sa bordure ouest. Les épais remblais mis en place au fil du temps auraient eu pour effet de protéger le tissu plus ancien.

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Ce tronçon de la rue Duke et le terrain situé sur la bordure ouest possèdent un potentiel archéologique élevé, associé à la présence du complexe agricole de la grange des Pauvres et à celle de bâtiments occupant l'îlot Ottawa/Prince/Wellington/Nazareth entre le début du XIX^e siècle et le grand incendie de 1845. Les vestiges architecturaux et les bandes de sol en place qui pourraient subsister entre les services publics souterrains témoigneraient de l'occupation du secteur avant l'ouverture de la rue Duke en 1846.

La portion de la zone située à l'ouest de la rue Duke pourrait également receler des vestiges témoignant du cadre bâti mis en place à partir du premier quart du XIX^e siècle, puis après l'incendie de 1845, et démoli dans le cadre de la construction de l'autoroute Bonaventure.

Principales fonctions : Agro-domestique, résidentielle, commerciale, industrielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Le potentiel archéologique de l'espace touché par les travaux d'enfouissement des lignes de transport est indéniable et a été confirmé par l'ensemble des interventions archéologiques réalisées depuis 1997. Ces interventions ont permis un échantillonnage adéquat du tissu archéologique dans ce secteur, de sorte qu'aucune intervention supplémentaire n'est recommandée dans le cadre des travaux projetés par Hydro-Québec.

Ouvrages consultés : Arkéos 2000b, 2000d et 2002, Ethnoscop 2000a, 2000e, 2004b et 2007a, GRHQ 1997, Hanna 2007 et SACL 2007.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue Duke entre les rues Saint-Paul et William

Zone à potentiel archéologique	H10	Aire(s) d'intervention	Aucune intervention n'est recommandée.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillets 14a à 14h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	1757 (cadastre du quartier Sainte-Anne)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 13)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude se situe aux limites sud du faubourg des Récollets (ou Saint-Joseph), qui se développe à l'ouest de la ville de Montréal à partir de la fin du XVII^e siècle.

Dès cette période les Sulpiciens, qui souhaitent alimenter un moulin à farine, construisent un canal qui relie le lac Saint-Pierre au fleuve Saint-Laurent, en détournant l'eau de la Petite rivière Saint-Pierre qui coule au sud. L'axe du canal longe la bordure sud de l'actuelle rue Saint-Paul, alors que la Petite rivière Saint-Pierre coule directement au nord de ce qui deviendra la rue William.

Le plan de Chaussegros de Léry tracé en 1717 et celui de Labrosse produit en 1754 (figures 42 et 56) illustrent les éléments décrits et rendent compte du développement du faubourg des Récollets pendant la première moitié du XVIII^e siècle.

XIX^e siècle :

Le plan de Charland de 1801 montre le canal des Sulpiciens directement au sud de la rue Saint-Paul (Rue du Canal) et, plus au sud, la Petite rivière Saint-Pierre (figure 40; feuillet 14b). Le canal et la rivière traversent la zone H10 d'est en ouest.

Incendié en 1803, le séminaire est reconstruit en 1806 par les Sulpiciens, à l'est de la zone à l'étude, à un emplacement près de l'angle sud-ouest des rues Saint-Paul et Saint-Henri. Le canal sera alors remblayé, dans le cadre d'une entreprise de rehaussement du site, depuis toujours marécageux. Les plans de Bouchette (1815) et d'Adams (1825) rendent compte de ces transformations. La rue William, ouverte comme voie publique en 1817, y est représentée (figures 6 et 7; feuillet 14c). La Petite rivière Saint-Pierre semble avoir été en partie canalisée en 1825.

Au cours des premières décennies du XIX^e siècle, le faubourg des Récollets et Griffintown, situés respectivement au nord et au sud de la zone à l'étude, connaissent une urbanisation rapide. Le plan de Cane de 1846 montre toutefois que le terrain situé à l'ouest du Collège est essentiellement vacant (figure 8; feuillet 14d), alors que des jardins y sont aménagés. Cette représentation suggère par ailleurs que la Petite rivière Saint-Pierre a été canalisée.

Toutefois, le cours d'eau est de nouveau visible sur le plan de Plunkett & Brady de 1872, sur le terrain directement à l'est de la rue Duke, dont le tronçon situé entre les rues Saint-Paul (College) et William a été ouvert en 1860 (figure 9; feuillet 14e). La rue sépare alors le *Hay Market*, à l'ouest, d'un terrain toujours vacant appartenant à G. Roberts, à l'est.

Le plan produit par Goad en 1890 montre qu'en moins de 20 ans, le terrain en bordure est du tronçon à l'étude, désormais la propriété de Michael Mullins, a été loti et que des bâtiments en rangée à vocation probablement résidentielle ont été érigés à l'angle des rues Duke et Saint-Paul (College) (figure 18; feuillet 14f). La Petite rivière Saint-Pierre a été canalisée et n'y est plus visible. Quant à la bordure ouest de la rue Duke, elle est toujours occupée par un marché (*Horse Market*).

XX^e siècle :

Sur le plan de Goad de 1912, le cadre bâti de l'îlot délimité par les rues Duke, Saint-Paul, Saint-Henri et William s'est considérablement densifié, alors que seuls quelques espaces en arrière-cour et des ruelles sont toujours libres (figure 19; feuillet 14g). Les bâtiments à vocation industrielle semblent y côtoyer les bâtiments résidentiels. Quant à la bordure ouest du tronçon à l'étude, elle est occupée par une place publique où s'élève un bain public.

La rue Duke aurait été élargie vers l'ouest peu de temps après, comme le montre le plan du Underwriters' Survey Bureau de 1940. Ce plan témoigne également d'une relative stabilité du cadre bâti en bordure est du tronçon à l'étude, depuis le début du XX^e siècle (figure 45).

Le bain public est toujours en place du côté ouest de la rue, dont il longe désormais la bordure. Il sera démoli lors de la construction de l'autoroute Bonaventure, à partir de 1965 (figure 57).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

MTL02-25-11

Ethnoscop, inventaire archéologique, 2002

Un sondage excavé au coin nord-ouest des rues Duke et William a révélé une fondation de maçonnerie de pierres, formant possiblement un segment d'un mur d'enceinte du marché aux chevaux. Des vestiges maçonnés du canal des Sulpiciens ont également été mis au jour à l'intersection des rues Saint-Henri et Saint-Paul, à un peu plus de deux mètres sous la surface.

MTL07-25-12

SACL, inventaire et surveillance archéologiques, 2007

L'excavation, sous surveillance d'un archéologue, de tranchées de caractérisation environnementale des sols, à l'ouest de la rue Duke (donc hors de son emprise), a révélé une séquence stratigraphique qui confirme l'éradication du tissu archéologique à cet endroit, en raison des travaux d'aménagement de l'autoroute Bonaventure.

Dans le cadre de l'inventaire archéologique, une tranchée excavée sous le trottoir à l'angle sud-ouest des rues Nazareth et Saint-Paul a permis d'observer le profil d'un fossé de 4,00 m de largeur et de 0,50 m de profondeur, associé au canal des Sulpiciens. Cet ouvrage se trouvait à une profondeur de près de 3,00 m sous la surface actuelle. Les modes de construction révèlent un ouvrage plus rudimentaire que celui mis au jour par Ethnoscop en 2004. Des dépôts contemporains de son abandon, après le troisième quart du XVIII^e siècle, ont été fouillés.

Un sondage réalisé à l'angle nord-est des rues University et William a révélé des dépôts possiblement associés à l'ancien lit de la Petite rivière Saint-Pierre, à plus de 2,50 m sous la surface actuelle.

BiFj-05

Ethnoscop, inventaire archéologique, 2010

Cette intervention a notamment permis le dégagement de divers vestiges architecturaux du séminaire et d'une portion du canal des Sulpiciens, sous la forme d'une dépression gorgée d'eau et comblée de poudre de mortier. Des lambeaux de l'horizon humique du sol naturel ont également été observés.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les principales perturbations du sous-sol de la zone à l'étude sont rattachées à la présence d'un conduit d'aqueduc localisé sous le trottoir est, de même qu'à celle d'un conduit d'égout qui parcourt le centre de la voie. À ces perturbations s'ajoutent celles entraînées par l'enfouissement du réseau de la CSEM, notamment la construction de deux massifs et de deux puits d'accès sous le trottoir est de la rue, ainsi que d'un massif et d'un puits d'accès sous le trottoir est.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue Duke sont représentés sur le feuillet 14h.

-Autres :

La proximité de l'autoroute Bonaventure pourrait constituer un facteur de perturbation du sous-sol, dont les interventions archéologiques réalisées jusqu'à maintenant n'ont pas permis d'évaluer l'ampleur.

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le tronçon de la rue Duke situé entre les rues Saint-Paul et William présente un potentiel archéologique du fait de la présence de la Petite rivière Saint-Pierre (probablement canalisée avant 1846) et du canal des Sulpiciens (aménagé à la fin du XVII^e siècle et remblayé vers 1806), dont des portions pourraient avoir été préservées entre les services publics souterrains. Les vestiges de ponceaux et d'ouvrages de canalisation associés à la Petite rivière Saint-Pierre pourraient également être mis au jour. Toutefois, des remblais d'une épaisseur de près de 2,50 m à 3,00 m recouvrent ces éléments.

Des vestiges du *Hay Market* et du *Horse Market* pourraient toujours être en place sous la bordure ouest de la rue.

Principaux thèmes et fonctions : cadre naturel, fonctions industrielle, résidentielle, commerciale

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Les ressources archéologiques connues sont enfouies à une profondeur suffisante pour que leur intégrité ne soit pas menacée par les travaux de construction des lignes souterraines de transport. Aucune intervention archéologique n'est par conséquent recommandée dans les limites de la zone H10.

Ouvrages consultés : Ethnoscop 2007a, 2008d, 2010c et 2012c, SACL 2007 et 2008 et Ville de Montréal 2004

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue Duke/University entre les rues Saint-Paul et Saint-Antoine

Zone à potentiel archéologique	H11	Aire(s) d'intervention	Aucune intervention n'est recommandée.
Plan(s)	Plan 4 ; feuilles 14a à 14h, 15a à 15h et 16a à 16h	Lot(s) cadastral (aux) ancien(s)	869, 873 et 885 (cadastre du quartier Saint-Antoine); 1790, 1794, 1795, 1805 et 1826 (cadastre du quartier Sainte-Anne).

Occupation actuelle : Voie publique (photos 14 et 15)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le secteur recoupé par la zone H11 se situe aux limites des faubourgs des Récollets (ou Saint-Joseph) et Saint-Antoine, qui se développent à l'ouest et au nord-ouest de la ville de Montréal à partir de la fin du XVII^e siècle.

Les représentations produites au cours du XVIII^e siècle montrent un faubourg des Récollets enclavé par le canal des Sulpiciens au sud et la rivière Saint-Martin au nord et à l'ouest. Les rues Notre-Dame et Saint-Paul relient le faubourg à la ville fortifiée (figures 21 et 42).

XIX^e siècle :

Le plan de Charland de 1801 représente les faubourgs des Récollets et Saint-Antoine, dont la rivière Saint-Martin et le ruisseau Prud'homme semblent former les limites naturelles. Les rues Saint-Paul (du Canal), Saint-Maurice et Notre-Dame (Saint-Joseph) traversent d'est en ouest la zone à l'étude, alors que le tracé de la rivière Saint-Martin recoupe en partie celui de l'actuelle rue University, entre les rues Notre-Dame et Saint-Jacques (figure 40; feuilles 14b, 15b et 16b).

Le développement des faubourgs s'accélère au cours des décennies suivantes. Le plan d'Adams de 1825 montre que la plupart des lots en bordure nord de la rue Saint-Paul (College) et en bordure des rues Saint-Maurice, Notre-Dame (Saint-Joseph) et Saint-Antoine sont occupés. La rue Saint-Jacques (Bonaventure), ouverte comme voie publique dans ce secteur depuis 1822, y est représentée. Quant à la rivière Saint-Martin, dont le tracé semble avoir été modifié, elle longe toujours l'axe actuel de la rue University (figure 7; feuillets 14c, 15c et 16c).

En 1845, le redécoupage municipal intègre au quartier Saint-Antoine la portion de l'ancien faubourg des Récollets située au nord de la rue Notre-Dame, et au quartier Sainte-Anne la portion située au sud.

La densification du cadre bâti illustrée sur le plan de Cane de 1846, notamment en bordure de la rue Saint-Jacques, témoigne du développement du secteur. La rivière Saint-Martin, qui a été canalisée, n'y apparaît plus (figure 8; feuillets 14d, 15d et 16d).

Cette densification se poursuit pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle (figures 9 et 18; feuillets 14e, 14f, 15e, 15f, 16e et 16f).

Au cours du dernier quart du XIX^e siècle, les rues Saint-Paul, Notre-Dame et Saint-Jacques seront élargies, après l'expropriation de terrains situés en bordure sud et la démolition des bâtiments qui les occupaient.

XX^e siècle :

Les plans produits par Goad en 1912 et l'Underwriters Survey Bureau en 1940 illustrent la zone à l'étude au cours de la première moitié du XX^e siècle et témoignent d'une certaine stabilité du cadre bâti aux abords immédiats de la zone à l'étude (figures 19 et 45; feuillets 14g, 15g et 16g). Les bâtiments résidentiels, commerciaux et industriels s'y côtoient. L'élargissement de la rue Saint-Maurice vers le sud, entre les rues Dupré et Inspecteur, déjà amorcé en 1940, est achevé en 1950 (figure 58).

L'ouverture de la rue University, le prolongement de la rue Duke entre les rues Saint-Paul et Notre-Dame, de même que l'ouverture de l'autoroute Bonaventure, se feront aux dépens du domaine privé et entraîneront la démolition de nombreux bâtiments (figures 59 et 60).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

Ethnoscop, surveillance archéologique dans l'emprise de la rue University, 1994

La surveillance archéologique effectuée dans la rue University entre les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine a révélé un tissu archéologique complètement éradiqué par la construction de l'autoroute Ville-Marie, laquelle a été réalisée au moyen d'une tranchée à ciel ouvert et non d'un tunnel.

SACL, inventaire et surveillance archéologiques, 2007

Un forage réalisé sous surveillance archéologique, sous le trottoir est de la rue Duke entre les rues Saint-Paul et Saint-Maurice, a révélé la présence d'un remblai de pierre concassée sur un sol naturel arasé. Des tranchées de caractérisation environnementale excavées dans le secteur de l'échangeur University (à l'ouest de la zone à l'étude), toujours sous surveillance archéologique, ont confirmé que les travaux de construction de l'autoroute Bonaventure et de l'échangeur University avaient complètement détruit le tissu archéologique.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

L'enfouissement d'un conduit d'aqueduc sous la chaussée de la rue Duke, entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame, ainsi que d'un conduit d'égout qui parcourt le centre de la voie entre les rues Notre-Dame et Saint-Paul, ont probablement perturbé de façon profonde le tissu archéologique.

Des perturbations peuvent également être rattachées à la construction de massifs électriques sous le trottoir est de la rue Duke, de même qu'à celle d'une chambre de transformation et de 14 puits d'accès qui en ponctuent le tracé.

Les services publics enfouis dans l'emprise des rues Duke et University sont représentés sur les feuillets 14h, 15h et 16h.

-Autres :

La construction du tunnel de l'autoroute Ville-Marie a bouleversé le tissu archéologique entre les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine.

La proximité de l'autoroute Bonaventure pourrait également constituer un facteur de perturbation du sous-sol, dont les interventions archéologiques réalisées jusqu'à maintenant n'ont pas permis d'évaluer l'ampleur.

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le potentiel théorique de cette portion des rues Duke et University est rattaché aux occupations ayant précédé leur ouverture tardive, au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle. Bien que le cadre bâti ait connu plusieurs étapes de régénération entre les premiers établissements (possiblement dès la fin du XVII^e siècle dans la portion sud de la zone) et la première moitié du XX^e siècle, l'absence apparente de cave dans de nombreux bâtiments de dernière génération suggère que des éléments plus anciens sont susceptibles d'y avoir été préservés.

Dans la portion de la zone située entre les rues Notre-Dame et Saint-Jacques, dont l'occupation bâtie est plus tardive, des témoins de l'ancien tracé de la rivière Saint-Martin, de la construction de ponceaux ou des premières entreprises de canalisation pourraient être mis au jour.

Principaux thèmes/fonctions : Cadre naturel, fonctions résidentielle, commerciale, industrielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

En raison de la proximité de l'autoroute Bonaventure et des perturbations appréhendées du tissu archéologique, aucune intervention n'est recommandée dans le cadre des travaux prévus par Hydro-Québec.

Ouvrages consultés : Ethnoscop 1995b et SACL 2007 et 2008.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue University entre la rue Saint-Antoine et le boulevard René-Lévesque Ouest

Zone à potentiel archéologique	H12	Aire(s) d'intervention	H12A et H12B; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillet(s) 16a à 16h, 17a à 17h, 18a à 18h, 19a à 19h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	1017 à 1025, 1099 à 1102, 1111, 1112, 1123 à 1126 et 1145 (cadastre du quartier Saint-Antoine)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 16)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude se situe à la limite sud du faubourg Saint-Antoine, qui se développe au nord-ouest de la ville de Montréal à partir surtout de la fin du XVIII^e siècle.

XIX^e siècle :

Le plan de Charland illustre le faubourg en 1801. L'occupation y est concentrée le long des bordures de la rue Saint-Antoine, où les anciennes terres agricoles ont été morcelées en lots résidentiels ou en vergers. La rivière Saint-Martin coule au sud-est de la zone à l'étude. Une route est ouverte à l'emplacement où se situe aujourd'hui la rue University; elle prend naissance au nord de la rue Saint-Antoine, croise la rue De La Gauchetière et s'étire vers le nord jusqu'à l'emplacement du futur tracé du boulevard René-Lévesque. Le morcellement des terres agricoles est amorcé en bordure de cette route, au sud de la rue De La Gauchetière (figure 14; feuillets 16b, 17b, 18b et 19b).

Ce cadre a peu changé en 1825, comme en témoigne le plan d'Adams. Les lots résidentiels qui bordent la rue Ste. Geneviève (située à l'emplacement de l'actuelle rue University), au sud de la rue De La Gauchetière, sont occupés par des bâtiments dont la construction pourrait dater d'avant 1801, puisque le plan de Charland ne rend pas compte du cadre bâti (figure 15; feuillets 16c, 17c, 18c et 19c). Au nord de la rue De La Gauchetière, sur la terrasse de Montréal, l'occupation reste essentiellement agricole. Deux bâtiments situés à l'angle nord-ouest d'un grand domaine pourraient recouper la zone à l'étude.

L'occupation du faubourg (désigné comme quartier Saint-Antoine à partir de 1831) se densifie lentement au cours des décennies suivantes, principalement au sud de la rue De La Gauchetière, où des bâtiments à fonction probablement résidentielle se concentrent en bordure de la rue Ste. Geneviève (figure 16; feuillets 16d, 17d, 18d et 19d). Les grandes propriétés terriennes occupent toujours une part importante de l'espace, surtout entre la rue De La Gauchetière et la rue Dorchester, désormais représentée. La rue Belmont (ouverte comme voie publique en 1843) est également représentée sur le plan de Cane et sa bordure sud est occupée par une école (*High Sc.*). La rue Latour est également ouverte depuis 1844, dans l'axe de l'actuelle rue Viger.

Les plans de Plunkett & Brady (1872) et de Goad (1890) témoignent de l'urbanisation de l'ancien faubourg Saint-Antoine au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle (figures 17 et 61; feuillets 16e, 16f, 17e, 17f, 18f, 18f, 19e et 19f) et de la densification du cadre bâti en bordure des rues Ste. Geneviève et Hanover (ouverte comme voie publique depuis 1843), laquelle est représentée sur le plan de Plunkett & Brady, dans le prolongement de la rue University.

XX^e siècle :

Le plan de Goad de 1912 montre que le cadre bâti semble s'être stabilisé en bordure de la zone à l'étude, bien que l'on note quelques reconstructions réalisées au tournant du XX^e siècle (figure 62; feuillets 16g, 17g, 18g et 19g).

La construction de la voie surélevée du Canadien National, vers 1931, marque profondément le secteur, entraînant notamment la démolition des bâtiments en bordure ouest de la rue Sainte-Geneviève (figure 63).

L'ouverture de la rue University se traduira par la fermeture des rues Sainte-Geneviève et Hanover et par la démolition des bâtiments situés dans l'emprise de la nouvelle voie, entre 1948 et 1953 (figure 64).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

Aucune intervention archéologique n'a été réalisée à l'intérieur ou à proximité de la zone à l'étude.

Ethnoscop, surveillance archéologique, 2004

L'excavation de deux tranchées pour la construction de conduits électriques, à l'angle de l'avenue Union et de la rue Belmont, a fait l'objet d'une surveillance archéologique. Cette intervention a révélé un tissu archéologique perturbé par l'implantation de services publics souterrains, de même que par un redressement possible de la pente de l'avenue Union.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

L'enfouissement de conduits d'aqueduc et d'égout a certainement entraîné un bouleversement important du tissu archéologique sous la chaussée de la rue University, de part et d'autre du terre-plein central.

Les excavations pour la construction de puits d'accès et de massifs du réseau de la CSEM et, dans une moindre mesure, celles nécessaires à l'alimentation des lampadaires des trottoirs est et ouest et du terre-plein central, représentent également une source importante de perturbation du sous-sol.

Enfin, des perturbations peuvent également être rattachées à l'enfouissement d'un conduit de gaz sous le trottoir ouest de la rue University, entre la rue Belmont et le boulevard René-Lévesque.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue University sont représentés sur les feuillets 16h, 17h, 18h et 19h.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le potentiel archéologique de cette zone est rattaché aux occupations précédant l'ouverture de la rue University, au milieu du XX^e siècle. Un cadre bâti principalement résidentiel s'est mis en place dès le premier quart du XIX^e siècle (ou même avant), en bordure du tronçon de la rue Sainte-Geneviève situé au sud de la rue De La Gauchetière. L'examen des plans anciens suggère que ce cadre s'est en partie régénéré au cours des décennies suivantes. Au nord de la rue De La Gauchetière, sur la terrasse de Montréal, les grandes propriétés terriennes assorties de vergers ont dominé le paysage jusqu'au milieu du XIX^e siècle. Les quelques bâtiments établis en bordure de la rue Sainte-Geneviève pendant le deuxième quart du XIX^e siècle ont fait place à des bâtiments en rangée, à partir du troisième quart du XIX^e siècle.

Les vestiges des premières occupations dans la zone à l'étude ont probablement été affectés par la régénération du cadre bâti qui s'est opérée dès le milieu du XIX^e siècle; ces vestiges pourraient toutefois être toujours en place sous les bâtiments ne comportant pas de cave, de même que dans les espaces demeurés vacants. De plus, les vestiges des bâtiments démolis lors de l'ouverture des rues Latour (Viger) et Hanover (University) pourraient toujours être en place sous le tronçon à l'étude, bien que la présence de nombreux services publics souterrains aux intersections constitue une source de perturbation majeure du sous-sol.

Par ailleurs, il est probable que la construction du viaduc du CN ait en grande partie éradiqué le tissu archéologique en bordure ouest de l'ancienne rue Sainte-Geneviève.

Le terrain situé entre les rues Belmont et De La Gauchetière a accueilli une école dès le deuxième quart du XIX^e siècle. Non-seulement les vestiges de cette institution comportent-ils un intérêt archéologique certain, mais le terrain entourant les bâtiments, demeuré largement vacant jusqu'à leur démolition, pourrait renfermer des témoins des premières occupations historiques et d'une occupation préhistorique du secteur.

Enfin, soulignons que l'ensemble des vestiges des bâtiments arasés lors de l'ouverture de la rue University comporte un intérêt archéologique, malgré la mise en place parfois récente de ce cadre bâti. La présence potentielle de ces vestiges devra être prise en considération au moment de planifier des travaux impliquant des excavations dans ce secteur.

Principales fonctions : Agro-domestique, résidentielle, institutionnelle, commerciale

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen de deux sondages (**H12A** et **H12B**) localisés dans la voie est de la rue University, dans le tracé d'enfouissement des lignes électriques et de la chambre de jonction à construire. Le sondage **H12A**, localisé de façon à recouper un bâtiment illustré par Adams (1825) en bordure est de la rue Sainte-Geneviève (feuillet 17c et 17h), pourrait livrer des données sur l'occupation résidentielle de ce secteur à partir au moins du premier quart du XIX^e siècle. Les plans anciens suggèrent que cet espace a été touché par des reconstructions au cours des décennies suivantes (feuillet 17d à 17g), en particulier par une maison de maçonnerie et des dépendances en bois; toutefois, ces plans ne comportent aucune indication sur la présence d'une cave à l'emplacement choisi, de sorte que les vestiges d'occupations anciennes pourraient y avoir été préservés.

Quant au sondage **H12B**, localisé en partie sur le bâtiment abritant l'orphelinat St. François d'Assise en 1940 et en partie sur le terrain situé en bordure, il a pour objectif de retracer des étapes primitives de construction du bâtiment, ainsi que d'en documenter l'occupation entre le deuxième quart du XIX^e siècle et le milieu du XX^e siècle (feuillet 18d à 18g).

Il est également recommandé de réaliser une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire (feuilles 16h, 17h, 18h et 19h). Cette surveillance ne visera que la portion est de la rue University, puisque les données historiques suggèrent que la construction du viaduc du CN a profondément perturbé le tissu archéologique dans la portion ouest. Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations précédant l'élargissement et le prolongement de la rue University;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Benoit Gratton 1992, Ethnoscop 2004c, 2004d, 2004e et 2008g, Freney 1995 et Linteau 1992.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Boulevard René-Lévesque Ouest entre les rues University et Saint-Alexandre

Zone à potentiel archéologique	H13	Aire(s) d'intervention	H13A à H13C; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillets 19a à 19h	Lot(s) cadastral (aux) ancien(s)	1132 à 1134, 1143, 1144, 1159, 1161 et 1247 (cadastre du quartier Saint-Antoine)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 17)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié; BjFj-109 situé à proximité.

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

Situés à proximité de la zone à l'étude :

- Maison William-Dow (monument historique classé et aire de protection)
- Basilique St.Patrick (monument historique classé)

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude se situe à la limite est du faubourg Saint-Antoine, qui se développe au nord-ouest de la ville de Montréal à partir surtout de la fin du XVIII^e siècle.

XIX^e siècle :

Le plan de Charland montre le faubourg en 1801. L'occupation y est concentrée le long des bordures de la rue Saint-Antoine, où les anciennes terres agricoles ont été morcelées (figure 14; feuillet 19b). Plus au nord, le secteur où s'étend aujourd'hui la zone H13 garde un visage essentiellement agricole, qui contraste avec le cadre offert par le faubourg Saint-Laurent, situé à l'est de l'actuelle rue Saint-Alexandre et qui forme alors le plus vaste et le plus peuplé des faubourgs entourant la ville de Montréal. L'actuelle rue Saint-Alexandre est la seule voie ouverte dans les limites de la zone à l'étude.

Ce cadre a peu changé en 1825, comme en témoigne le plan d'Adams. Quelques bâtiments sont désormais représentés dans l'axe de l'actuel boulevard René-Lévesque, dont un situé près de l'intersection avec l'avenue Union pourrait recouper la zone à l'étude (figure 15; feuillet 19c).

Les décennies suivantes voient prendre forme cette portion du faubourg, devenu quartier Saint-Antoine avec l'incorporation municipale de 1831. La rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), qui sera ouverte comme voie publique entre 1844 et 1857, est représentée sur le plan de Cane de 1846 (figure 16; feuillet 19d). Les rues University (ouverte comme voie publique au nord de la rue Dorchester en 1857), Union (ouverte comme voie publique en 1842), place Phillips et Beaver Hall (ouvertes comme voies publiques en 1842) y figurent également. Les lots résidentiels, jardins et vergers se partagent l'espace et le cadre bâti s'y limite à quelques bâtiments dispersés. La basilique St.Patrick (construite en 1843-1847) occupe l'îlot à l'angle sud-ouest des rues Dorchester et Saint-Alexandre.

Les plans de Plunkett & Brady (1872) et de Goad (1890) témoignent de l'urbanisation du faubourg Saint-Antoine au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle (figures 17 et 61; feuillets 19e et 19f). L'occupation s'est densifiée en bordure du tronçon à l'étude, en particulier à l'ouest de la place Phillips et de la côte du Beaver Hall, où des bâtiments résidentiels en rangée et quelques bâtiments institutionnels remplissent les lots. La rue Hanover (ouverte comme voie publique depuis 1843) est représentée au sud de la rue Dorchester, dans le prolongement de la rue University.

XX^e siècle :

La zone à l'étude connaît d'abord peu de transformations au début du XX^e siècle, comme en témoigne le plan de Goad de 1912 (figure 62; feuillet 19g). On y voit toutefois que l'orphelinat Saint-Patrick, érigé en bordure nord-ouest de la basilique entre 1846 et 1874, a été démoli.

Le plan produit par l'Underwriters' Survey Bureau en 1940 illustre la rue Dorchester après l'élargissement vers le sud du tronçon situé à l'ouest de la côte du Beaver Hall, réalisé en 1931 (figure 65). Cet élargissement a entraîné la démolition des bâtiments qui occupaient la

bordure sud. La vocation commerciale et administrative du secteur s'est consolidée depuis la fin du XIX^e siècle, ce qui a entraîné des démolitions et une importante régénération du cadre bâti en bordure de la rue Dorchester (figure 63).

En 1946, des terrains sont expropriés en bordure nord de la rue Dorchester, à l'est de la côte du Beaver Hall (figure 66). La rue y sera élargie et transformée en boulevard vers 1953.

Entre 1948 et 1953, la rue University est ouverte à l'extrémité ouest de la zone à l'étude.

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

BjFj-109

Ethnoscop, inventaire archéologique, 2001

L'îlot défini par les rues Saint-Alexandre, Saint-Edward et De Bleury et le boulevard René-Lévesque Ouest a été exploité à des fins agricoles et maraîchères jusqu'aux premières décennies du XIX^e siècle. L'occupation de la portion nord du terrain est dominée jusqu'au troisième quart du XIX^e siècle par la vocation résidentielle, alors que la portion sud se développe par l'implantation d'institutions. L'inventaire y a révélé un tissu archéologique généralement intègre. De nombreux éléments architecturaux et stratigraphiques permettent de reconstituer la séquence d'occupation du site, en particulier la phase domestique qui s'est étendu sur une grande partie du XIX^e siècle.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les perturbations rattachées à la mise en place des réseaux d'aqueduc et d'égout ont principalement touché les bordures nord et sud de la chaussée, de même que les intersections avec les voies transversales. Le réseau d'aqueduc alimente également une borne à incendie localisée sur le terre-plein central.

La construction de massifs, de puits d'accès et d'une chambre de transformation du réseau de la CSEM a entraîné des perturbations importantes sous les trottoirs nord et sud du boulevard René-Lévesque, de même que sous le terre-plein central et aux intersections.

Un conduit de gaz parcourt également le centre de la voie et se raccorde aux composantes* des rues transversales.

Les services publics enfouis dans l'emprise du boulevard René-Lévesque sont représentés sur le feuillet 19h.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

Le potentiel archéologique de cette zone est rattaché aux occupations précédant l'ouverture de la rue Dorchester, de même qu'au cadre bâti mis en place sur les bordures de la rue touchées par l'élargissement en 1931, puis en 1953.

Les vestiges d'un bâtiment illustré sur le plan d'Adams et démoli lors de l'ouverture de la rue Dorchester (feuillet 19c) pourraient ainsi se trouver sous la portion nord de la rue, près de l'intersection avec l'avenue Union; toutefois l'enfouissement de nombreux services publics à cette intersection a probablement perturbé ces vestiges.

Quant au cadre bâti démoli lors de l'élargissement de la rue Dorchester, l'examen des plans anciens suggère qu'il s'agit en grande partie du cadre mis en place vers le milieu du XIX^e siècle. Dans les secteurs où s'est opérée une régénération du cadre bâti dans les premières décennies du XX^e siècle, des vestiges des premières occupations pourraient être toujours en place sous les bâtiments ne comportant pas de cave, de même que dans les espaces demeurés vacants.

Enfin, soulignons que les vestiges des bâtiments arasés lors de l'élargissement de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) comportent un intérêt archéologique, malgré la mise en place parfois récente de ce cadre bâti. La présence potentielle de ces vestiges devra être prise en considération au moment de planifier des travaux impliquant des excavations dans ce secteur.

Principales fonctions : Résidentielle, institutionnelle, commerciale

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen de trois sondages (**H13A**, **H13B** et **H13C**) localisés dans la voie nord du boulevard René-Lévesque, dans le tracé d'enfouissement des lignes électriques. L'emplacement du sondage **H13A** pourrait recouper un bâtiment illustré par Adams préalablement à l'ouverture de la rue Dorchester, en 1825 (feuilles 19c et 19h).

Le sondage **H13B** est localisé de façon à recouper un bâtiment probablement résidentiel, qui occupait l'angle nord-ouest des rues Dorchester et Saint-Alexandre en 1846 (feuilles 19d et 19h), de même que l'espace situé à l'arrière. Possiblement agrandi au cours des décennies suivantes, le bâtiment a été démoli entre 1912 et 1940.

Quant au sondage **H13C**, situé en bordure sud du boulevard René-Lévesque à l'ouest de la côte du Beaver Hall, il a également pour objectif de documenter l'occupation résidentielle de ce secteur, où la présence de bâtiments à vocation probablement résidentielle est documentée à partir de 1846 (feuilles 19d et 19h).

Il est également recommandé de réaliser une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire. Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations en bordure de la rue Dorchester préalablement à son élargissement;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Benoit et Gratton 1992, Ethnoscop 2004c, 2004d, 2004e, 2005b et 2008g, Freney 2005 et Linteau 1992.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Boulevard René-Lévesque Ouest et Est, entre les rues Saint-Alexandre et Saint-Denis

Zone à potentiel archéologique	H14	Aire(s) d'intervention	H14A à H14R; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillets 19a à 19h, 20a à 20h, 21a à 21h et 22a à 22h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	177 à 179, 188 à 190, 206, 207, 215 à 218, 234 à 237, 239, 248 et 266 à 268 (cadastre du quartier Saint-Louis); 304, 305, 341 à 345, 359 à 362, 365, 370 à 375, 381 à 387, 389, 390, 444 à 447, 453 à 459, 464, 495, 497, 498, 500, 501, 540, 541, 543, 544, 546 à 548, 564, 576, 580 à 584 et 605 à 607 (cadastre du quartier Saint-Laurent).

Occupation actuelle : Voie publique (photos 18 à 20)

Site(s) archéologique(s) : BjFj-67, BjFj-68, BjFj-76 et BjFj-77

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

Situés à proximité de la zone à l'étude :

- Église du Gesù de Montréal (monument historique reconnu)
- Église de la Mission-catholique-chinoise-de-Saint-Esprit (monument historique classé et aire de protection) et Presbytère de de la Mission-catholique-chinoise-de-Saint-Esprit (monument historique classé)
- Monument national (monument historique reconnu et aire de protection)

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Saint-Laurent, dont le développement, au nord de la ville fortifiée, s'amorce à la fin du XVII^e siècle.

Le plan de Chaussegros de Léry illustre le faubourg en 1717. Le cadre y est essentiellement agricole et l'occupation bâtie se concentre en bordure du chemin de Saint-Laurent (actuel boulevard Saint-Laurent), ouvert depuis 1680 (figure 20).

Sur le plan de Labrosse de 1761 (figure 21), de nouvelles voies définissent la trame urbaine de ce secteur, dont la rue St-Jean Baptiste (actuel boulevard René-Lévesque) et certaines rues transversales : St-Charles (Clark), Saint-Constant (De Bullion) et possiblement Saint-Dominique. Les plans de Chaussegros de Léry et de Labrosse illustrent également les principales voies d'eau traversent le faubourg naissant : rivière Saint-Martin (à l'emplacement de l'actuelle rue Saint-Antoine) et ruisseau parfois désigné comme « ruisseau de la Côte-à-Baron », qui longe le Chemin de Saint Laurent.

En 1799, un cimetière protestant est aménagé au sud de la rue Dorchester, dans l'îlot délimité par les actuelles rues Jeanne-Mance et Saint-Urbain, à l'emplacement où se trouve aujourd'hui le complexe Guy-Favreau. D'abord utilisé comme lieu de repos des civils et des militaires, il sera réservé aux civils à partir de 1815.

À la fin du XVIII^e siècle, le faubourg Saint-Laurent est le plus vaste et le plus peuplé des faubourgs entourant la ville de Montréal.

XIX^e siècle :

Le plan de Charland de 1801 représente la rue St-Jean Baptiste (actuel boulevard René-Lévesque) entre les rues De Bleury (St-Pierre) et Sanguinet. Ses bordures sont assez densément loties (figure 22; feuillets 19b, 20b, 21b et 22b). Le « ruisseau de la Côte-à-Baron » semble avoir été canalisé sous la rue St-Jean Baptiste.

Sur les plans de Bouchette (1815) et d'Adams (1825), les lots en bordure de l'actuel boulevard René-Lévesque (rues St-Jean Baptiste, puis Dorchester) et des rues

perpendiculaire sont occupés par des bâtiments dont la taille modeste suggère un cadre résidentiel (figures 23 et 24; feuillets 19c, 20c, 21c et 22c). L'occupation est particulièrement dense en bordure de l'actuel boulevard Saint-Laurent. Le cimetière protestant aménagé à la fin du XVIII^e siècle, entre les rues Jeanne-Mance (George, St-Simon) et Saint-Urbain, est agrandi en 1824 et borde désormais la rue Dorchester, comme en témoigne le plan d'Adams.

En 1831, l'incorporation municipale de Montréal impose un nouveau découpage de la ville en quartiers, par lequel la portion de l'ancien faubourg Saint-Laurent dans laquelle se trouve le tronçon à l'étude est désignée comme quartier Saint-Laurent.

Le plan de James Cane de 1846 montre encore une densification du bâti, sur les bordures des rues de même qu'en arrière-cour (figure 25; feuillets 19d, 20d, 21d et 22d).

En 1852, un incendie touche une portion importante du tronçon à l'étude (figure 26). C'est peu de temps après, en 1854, qu'a lieu la dernière inhumation dans le cimetière protestant. Plusieurs corps y sont exhumés au cours des années suivantes, avant et après l'expropriation du terrain par la Ville en 1872. Une place publique y sera aménagée en 1875.

Le plan de Plunkett & Brady (1872) montre que la reconstruction a été rapide dans le secteur touché par l'incendie. Le cadre bâti s'est densifié dans l'ensemble de la zone à l'étude, tant en bordure des rues (occupées par des bâtiments de maçonnerie en rangée) qu'en fond de lot (figure 27; feuillets 19e, 20e, 21e et 22e). Entre temps, la rue Anderson a été ouverte en 1866.

La bordure nord de la rue Dorchester est touchée par un élargissement au dernier quart du XIX^e siècle : une bande de terrain est soustraite à l'angle nord-ouest des rues Dorchester et St.George (Jeanne-Mance) en 1887, puis entre les rues St.George et Saint-Laurent en 1888 (figures 67 et 68).

Le plan produit par Goad en 1890 représente le secteur à la fin du XIX^e siècle (figure 28; feuillets 19f, 20f, 21f et 22f).

XX^e siècle :

Le plan de Goad de 1912 montre essentiellement un maintien du cadre bâti de la fin du XIX^e siècle (figure 29; feuillets 19g, 20g, 21g et 22g).

Une régénération partielle du cadre bâti s'est opérée en bordure de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) au cours de la première moitié du XX^e siècle, comme en témoigne le plan du Underwriters' Survey Bureau de 1940 (figure 69). Des bâtiments à vocation résidentielle, commerciale et institutionnelle s'y partagent l'espace.

L'élargissement de la rue Dorchester, entre 1952 et 1954, puis sa transformation en boulevard, se traduisent par la démolition des bâtiments longeant ses bordures, sur une grande partie de la zone à l'étude (figures 70 et 71).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

BjFj-67

Arkéos et Archéocène, interventions archéologiques réalisées entre 1992 et 1994

Ces interventions ont notamment permis l'enregistrement de vestiges architecturaux des marchés Saint-Laurent (1829-1960). Une fouille réalisée dans la rue Place du Marché Sud a confirmé la préservation de vestiges architecturaux du cadre bâti résidentiel mis en place vers la fin du XVIII^e siècle, en bordure de l'actuel boulevard Saint-Laurent. Les sondages effectués dans la portion sud du site, en bordure du boulevard René-Lévesque, ont mis au jour des vestiges architecturaux du XIX^e siècle, mais ont toutefois révélé un tissu archéologique perturbé par le creusement de caves.

BjFj-68

Archéocène, inventaire archéologique, 1998

L'inventaire mené dans le cadre des travaux de construction d'un portique chinois à l'angle sud-est des boulevards Saint-Laurent et René-Lévesque a révélé un tissu archéologique perturbé par une série de services publics souterrains.

BjFj-76

Arkéos et Archéocène, interventions archéologiques réalisées entre 1994 et 2001

Le site BjFj-76 a livré des vestiges du cadre bâti résidentiel mis en place au XIX^e siècle, d'une église érigée à l'angle des rues Charlotte et Saint-Dominique au XIX^e siècle et d'une boulangerie en activité à la fin du XIX^e siècle. Plusieurs éléments des anciens réseaux de services publics souterrains ont également été mis au jour.

BjFj-77

Arkéos, Archéocène, Ethnoscop, interventions archéologiques réalisées entre 1994 et 2010

Ces interventions ont révélé de nombreux vestiges architecturaux témoignant d'occupations résidentielles au cours des dernières décennies du XIX^e siècle, ainsi que la présence d'une boulangerie industrielle en activité au XX^e siècle. Les données recueillies suggèrent que les vestiges des premières générations d'occupation résidentielle ont généralement été perturbés par les constructions postérieures à l'incendie de 1852. Dans la portion du site localisée à l'angle des rues Charlotte et De Bullion toutefois, des vestiges architecturaux et des dépôts de sol témoignant d'une occupation continue de ce secteur, de la fin du XVIII^e

siècle au XX^e siècle, ont été mis au jour. Une fosse contenant des artefacts témoignant de l'occupation d'un bâtiment résidentiel au cours des premières décennies du XIX^e siècle a été fouillée.

BjFj-108

Archéotec, interventions archéologiques réalisées entre 2001 et 2004

Au cours de ces travaux, la présence d'un ancien sol agricole a été relevée dans les portions nord-est, sud-est sud-ouest de l'îlot. Les données stratigraphiques révèlent notamment un profil naturel caractérisé par une déclivité vers le sud plus marquée que celle actuellement perceptible. Les données architecturales témoignent d'une régénération fréquente des bâtiments et aménagements d'arrière-cour à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, dans un cadre qui est demeuré essentiellement résidentiel jusqu'aux démolitions massives amorcées au milieu du XX^e siècle.

BjFj-109

Ethnoscop, inventaire archéologique, 2001

L'îlot défini par les rues Saint-Alexandre, Saint-Edward et De Bleury et le boulevard René-Lévesque Ouest a été exploité à des fins agricoles et maraîchères jusqu'aux premières décennies du XIX^e siècle. L'occupation de la portion nord du terrain est dominée jusqu'au troisième quart du XIX^e siècle par la vocation résidentielle, alors que la portion sud se développe par l'implantation d'institutions. L'inventaire archéologique y a révélé un tissu archéologique généralement intègre, alors que de nombreux éléments architecturaux et stratigraphiques permettent de reconstituer la séquence d'occupation du site, en particulier la phase domestique qui s'est étendue sur une grande partie du XIX^e siècle.

BjFj-140

Ethnoscop, inventaire et fouille archéologiques, 2008

Ces interventions ont touché la moitié nord du quadrilatère défini par le boulevard René-Lévesque et les rues Anderson, De La Gauchetière et De Bleury. Des témoins matériels d'occupation pendant la période préhistorique y ont été mis au jour, sous la forme d'un fragment d'outil lithique datant possiblement de l'Archaique supérieur et de tessons de poterie caractéristiques du Sylvicole supérieur récent. Des données architecturales, stratigraphiques et matérielles permettant de documenter les différentes étapes d'occupation du site à la période historique ont également été recueillies. Toutefois, la construction d'un garage dans la portion nord du site (en bordure du boulevard René-Lévesque) y aurait complètement perturbé le tissu archéologique.

Quadrilatère René-Lévesque/Saint-Urbain/De la Gauchetière/Jeanne-Mance

Robert Larocque, constat de découverte archéologique, 1984

Au cours de la construction du complexe Guy-Favreau et du tunnel le reliant au complexe Desjardins, des ossements humains ont été mis au jour par l'entrepreneur en construction. L'archéologue Robert Larocque a procédé à une identification rapide de ces ossements, témoins de la présence de l'ancien cimetière protestant du faubourg Saint-Laurent. Le sort par la suite réservé à ces ossements n'est pas connu.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les services publics enfouis dans l'emprise du boulevard René-Lévesque, qui ne peuvent être énumérés ici en raison de leur trop grand nombre, sont représentés sur les feuillets 19h, 20h, 21h et 22h. Précisons toutefois que l'enfouissement des réseaux d'aqueduc et d'égout, ainsi que celui des puits d'accès et des chambres des réseaux électriques et de télécommunications, ont probablement entraîné les perturbations les plus importantes.

-Autres :

La construction d'un tunnel reliant les complexes Guy-Favreau et Desjardins a entraîné un bouleversement important du sous-sol dans le tronçon de la zone à l'étude situé entre les rues Jeanne-Mance et Saint-Urbain.

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude correspond au tronçon du boulevard René-Lévesque situé dans les limites historiques du faubourg/quartier Saint-Laurent. L'occupation de ce tronçon de rue remonte au XVIII^e siècle dans certains secteurs, en particulier à proximité du boulevard Saint-Laurent et des rues Clark, De Bullion et Saint-Dominique. Les habitations de faubourg du XVIII^e siècle et des premières décennies du XIX^e siècle, principalement en bois, ont fait place, à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, à des bâtiments de maçonnerie plus imposants. Malgré la régénération du cadre bâti qui s'est opérée jusqu'au milieu du XX^e siècle et qui a pu perturber les vestiges d'occupations de première génération, des vestiges de ces premières occupations pourraient être toujours en place dans les espaces demeurés vacants à l'arrière des bâtiments de dernière génération, de même que sous les bâtiments ne comportant pas de cave.

Soulignons, une fois de plus, que les vestiges des bâtiments arasés lors de l'élargissement de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) comportent un intérêt archéologique certain, malgré la mise en place parfois récente de ce cadre bâti. La présence potentielle de ces vestiges devra être prise en considération au moment de planifier des travaux impliquant des excavations dans ce secteur.

Quant au cimetière protestant aménagé à la fin du XVIII^e siècle sur l'îlot défini par le boulevard René-Lévesque et les rues Saint-Urbain, De La Gauchetière et Jeanne-Mance, tout porte à croire qu'il a été profondément bouleversé lors de la construction du complexe Guy-Favreau et du tunnel le reliant au complexe Desjardins. La probabilité de mettre au jour des témoins de ce cimetière est plutôt faible, mais doit néanmoins être considérée.

Principales thématiques/fonctions : Cadre naturel, fonctions agro-domestique, résidentielle, institutionnelle, industrielle, commerciale

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen de seize sondages (**H14A à H14R**) localisés dans les voies nord et sud du boulevard René-Lévesque, dans le tracé d'enfouissement des lignes électriques. Les feuillets 20h, 21h et 22h illustrent l'emplacement des sondages proposés.

L'emplacement du sondage **H14A** est celui des cours arrière de bâtiments illustrés à partir de 1815, à l'angle nord-ouest des rues Dorchester et St.George (Jeanne-Mance) (figure 23; feuillets 20c à 20h). Bien que cet emplacement ait été touché par des reconstructions, rien sur les plans consultés n'indique que les bâtiments ultérieurs comportaient une cave (figure 69).

Le sondage **H14B** est localisé de façon à recouper un bâtiment illustré dès 1801 en bordure sud de la rue Dorchester, entre les actuelles rues Saint-Urbain et Clark. Une fois de plus, les bâtiments construits ultérieurement sur cet espace n'auraient pas comporté de cave (figure 69; feuillets 21b à 21h).

Le sondage **H14C** vise à documenter un bâtiment que le plan de Bouchette de 1815 situe à l'angle nord-ouest des rues Dorchester et St.Charles (figure 23; feuillets 21c à 21e et 21h). Ce bâtiment aurait été démoli au cours d'un premier élargissement de la rue Dorchester, réalisé après 1888 (figure 68).

Le sondage **H14D** recoupe la cour arrière d'un bâtiment occupant l'angle nord-est des rues Dorchester et St. Charles dès 1815 (figure 23; feuillets 21c à 21e et 21h). Au moment de l'expropriation pour l'élargissement de la rue Dorchester, en 1888, une église en bois occupait cet emplacement (figure 68). Les bâtiments érigés par la suite sur cet emplacement n'auraient pas comporté de cave (figure 69; feuillets 21f et 21g).

L'emplacement du sondage **H14E** était celui de la cour arrière des bâtiments situés à l'angle nord-est des rues Dorchester et Saint-Laurent, dès 1815 (figure 23). Cet espace est demeuré largement vacant, au fil des reconstructions et jusqu'à l'élargissement de la rue Dorchester, réalisé au milieu du XX^e siècle (feuillets 21b à 21h).

Le sondage **H14F** recoupe un bâtiment qui occupait l'angle nord-est des rues Dorchester et St.Lewis (Saint-Dominique) en 1815, de même que le terrain situé en bordure du bâtiment figure 23; feuillets 21c à 21h). Le bâtiment aurait été démoli après 1846 et cet espace serait demeuré vacant jusqu'à l'élargissement de la rue Dorchester.

Le sondage **H14G** vise à documenter l'occupation d'un espace situé à l'arrière d'un bâtiment qui occupait l'angle nord-ouest des rues Dorchester et Saint-Elizabeth, dès 1815 (figure 23). Cet espace serait demeuré largement vacant (ou occupé de dépendances en bois) jusqu'à l'élargissement de la rue Dorchester (feuillets 22c à 22h).

L'emplacement du sondage **H14H** serait celui de la cour arrière d'un bâtiment qui occupait l'angle nord-est des rues Dorchester et Sanguinet en 1825. Cet espace serait demeuré largement vacant (ou occupé de dépendances) jusqu'à l'élargissement de la rue Dorchester (feuillets 22c à 22h).

Les sondages **H14J** et **H14K** sont localisés de façon à recouper les cours arrière de trois bâtiments illustrés par Bouchette (1815) en bordure nord de la rue Dorchester, entre les actuelles rues Sanguinet et Saint-Denis (figure 23). Ces espaces sont demeurés largement vacants (ou occupés de dépendances) jusqu'à l'élargissement de la rue Dorchester (feuillets 22c à 22h).

Le sondage **H14L** est situé à l'emplacement d'une chambre de jonction à construire en bordure nord du boulevard René-Lévesque, entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Clark. Cet emplacement, demeuré inoccupé jusqu'au troisième quart du XIX^e siècle et touché par l'élargissement de 1888 (figure 68), a accueilli au moins deux générations de bâtiments en rangée jusqu'au milieu du XX^e siècle. Rien n'indique toutefois que ces bâtiments comportaient une cave (figure 69; feuillets 21e à 21h).

Le sondage **H14M** recoupe un bâtiment illustré dès 1815 à l'angle sud-est du boulevard René-Lévesque et de la rue de Bleury (figure 23). La régénération du cadre bâti, à partir possiblement du milieu du XIX^e siècle, pourrait n'avoir eu qu'un impact limité sur les vestiges des premières occupations, puisque les bâtiments plus récents ne semblent pas avoir comporté de cave (feuillets 21c à 21h).

Le sondage **H14N** a pour objectif de vérifier l'état du tissu archéologique à l'emplacement autrefois occupé par le cimetière protestant du faubourg Saint-Laurent (feuillets 21c à 21h).

Le sondage **H14P** est situé à l'emplacement d'un bâtiment illustré dès 1815 en bordure sud de la rue Dorchester, entre la rue Clark et le boulevard Saint-Laurent (figure 23 ; feuillet 21h). Ce bâtiment pourrait toujours être en place en 1825 (feuillet 21c), bien que le plan en soit légèrement différent. Tout porte à croire que les constructions ultérieures, illustrées clairement à partir de 1872 (feuillets 21e à 21g), ont eu un impact limité sur les vestiges des premières occupations.

L'emplacement du sondage **H14Q**, soit la bordure sud du boulevard René-Lévesque entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Dominique, est celui de la cour arrière d'un bâtiment qui occupait la bordure est de la rue Saint-Laurent en 1815 (figure 23 ; feuillet 21h). Un bâtiment secondaire est illustré dans cette cour en 1825, mais ne figure plus sur le plan de 1846 (feuillet 21c et 21d). Une régénération du cadre bâti s'amorce après 1846 (feuillet 21e à 21g) mais pourrait avoir épargné les vestiges plus anciens, du fait de l'absence apparente de cave.

Le sondage **H14R** est situé sur un lot occupé en 1825 par l'Hôpital général de Montréal, de même que par un bâtiment situé à l'angle sud-est des rues Dorchester et Saint-Dominique (feuillet 21c et 21h) et dont la fonction n'est pas claire. L'emplacement du sondage est toutefois demeuré vacant au fil des années et de l'expansion de l'hôpital (feuillet 21d à 21g), et pourrait livrer des données stratigraphiques et artefactuelles permettant de documenter l'occupation de l'institution.

Il est également recommandé de procéder à une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser à l'emplacement présumé de l'ancien cimetière protestant du faubourg Saint-Laurent, de même qu'en bordure des voies de circulation les plus anciennes. Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) préciser l'étendue de l'ancien cimetière, en documenter l'occupation et évaluer dans quelle mesure il a été exhumé;
- 2) documenter les occupations en bordure de la rue Dorchester préalablement à son élargissement, de même qu'en bordure des voies transversales;
- 3) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Archéocène 1998 et 2004, Archéotec 2002 et 2005, Arkéos 1995, Arkéos et Archéocène 1993, 1994 et 2001 et Ethnoscop 1999, 2005b, 2007b, 2008a, 2009c et 2011c.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Boulevard René-Lévesque Est entre les rues Saint-Denis et Saint-Christophe

Zone à potentiel archéologique	H15	Aire(s) d'intervention	Surveillance archéologique des travaux d'excavation
Plan(s)	Plan 4 ; feuillet(s) 22a à 22h et 23a à 23h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	432 à 434, 463 à 467 et 502 à 504 (cadastre du quartier Saint-Jacques)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 21)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située sur la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin. La zone à l'étude conserve une vocation agricole et horticole pendant la première moitié du XIX^e siècle, ce dont témoignent les plans de Charland, Bouchette et Adams (figures 31 à 33; feuillets 22b, 22c, 23b et 23c). Les plans de Charland et Bouchette situent la zone à l'intérieur de quatre propriétés terriennes appartenant à Joseph Papineau, Denis Viger, Louis Guy et aux héritiers Lacroix. Quelques bâtiments y sont dispersés, dont ceux des domaines de Papineau et de Viger pourraient recouper la zone à l'étude.

La rue Saint-Hubert, ouverte en 1826, est illustrée sur le plan de Cane de 1846 (figure 34; feuillets 22d et 23d). Ce plan montre que l'urbanisation du faubourg s'étend largement au nord de la rivière Saint-Martin (désormais canalisée), mais n'a pas touché la zone à l'étude.

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Saint-Jacques.

La rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque) est ouverte comme voie publique entre 1844 et 1856.

Un violent incendie frappe le faubourg en 1852, mais n'atteint pas la zone à l'étude (figure 35).

Si depuis le premier quart du XIX^e siècle, le développement de l'ancien faubourg Sainte-Marie est stimulé par l'industrialisation et l'immigration, il faut attendre le troisième quart du XIX^e siècle pour que l'urbanisation transforme la zone à l'étude. Sur le plan de Plunkett & Brady de 1872, les bordures de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque) et des rues Berri (ouverte en 1856), Labelle (ouverte entre 1846 et 1872) et Saint-Hubert sont loties et occupées (figure 36; feuillets 22e et 23e). La seule exception est constituée de l'îlot situé entre les rues Saint-Denis et Berri.

Le plan de Goad de 1890 témoigne d'une densification du cadre bâti au cours du dernier quart du XIX^e siècle (figure 37; feuillets 22f et 23f). Les bâtiments de maçonnerie à vocation résidentielle dominent ce cadre bâti.

XX^e siècle :

La zone à l'étude n'est d'abord touchée que par quelques reconstructions en bordure de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), comme en témoignent les plans de Goad de 1912 et d'Underwriters' Survey Bureau de 1940 (figures 38 et 39; feuillets 22g et 23g).

En 1954, la rue Dorchester est élargie et transformée en boulevard, ce qui entraîne la démolition de nombreux bâtiments qui en occupaient la bordure nord (figure 72).

La construction de la ligne 2 du métro, au cours de la décennie 1960, entraîne l'expropriation des terrains et la démolition des bâtiments entre la rue Bernadette (aujourd'hui fermée) et Berri (figure 73).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

Aucune intervention archéologique n'a été réalisée dans l'emprise ou en bordure du tronçon du boulevard René-Lévesque à l'étude.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les services publics enfouis dans l'emprise du boulevard René-Lévesque, qui ne peuvent être énumérés ici en raison de leur trop grand nombre, sont représentés sur les feuillets 22h et 23h. L'enfouissement des réseaux d'aqueduc et d'égout, ainsi que celui des puits d'accès et des chambres des réseaux électriques et de télécommunications, ont probablement entraîné les perturbations les plus importantes.

-Autres :

La construction du tronçon de la ligne 2 du métro de Montréal qui relie les stations Berri-UQAM et Champ-de-Mars a entraîné de profondes excavations dans l'emprise de la rue Berri.

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude est située dans un cadre qui demeure agricole et horticole jusqu'au milieu du XIX^e siècle, mais pourrait recouper quelques bâtiments dispersés sur les grands domaines terriens pendant les premières décennies de ce siècle.

L'occupation de la bordure de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque) s'amorce réellement à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle et le cadre bâti alors mis en place sera peu touché jusqu'à l'élargissement de la rue Dorchester, au milieu du XX^e siècle. En dépit de sa mise en place récente, les vestiges de ce cadre bâti comportent un intérêt archéologique certain. La présence potentielle de ces vestiges devra donc être prise en considération au moment de planifier des travaux impliquant des excavations dans ce secteur.

Soulignons, par ailleurs, que l'emprise de la rue Berri et l'espace que recoupait autrefois la rue Bernadette ne comportent aucun potentiel archéologique, en raison du bouleversement entraîné par la construction en tranchée du tunnel de la ligne 2 du métro.

Principales fonctions : Agro-domestique, résidentielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Le sondage en préhistoire P10A fera également l'objet d'une expertise en archéologie historique, puisqu'il recoupe l'emplacement de cours arrières de bâtiments érigés à partir du troisième quart du XIX^e siècle (feuillets 23e à 23h). Il est également recommandé de réaliser une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser pour la construction des lignes souterraines et des chambres de jonction (feuillets 22h et 23h). Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations en bordure de la rue Dorchester, à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle et préalablement à son élargissement;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, Ethnoscop 2010a et 2013, Linteau 1992 et Linteau et Robert 1973.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Boulevard René-Lévesque Est entre les rues Saint-Christophe et Saint-Timothée

Zone à potentiel archéologique	H16	Aire(s) d'intervention	H16A; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillets 23a à 23h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	531, 547 et 548 (cadastre du quartier Saint-Jacques)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 22)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin. L'emplacement aujourd'hui traversé par le boulevard René-Lévesque conserve une vocation principalement agricole et horticole pendant les premières décennies du XIX^e siècle. Toutefois, la rue Saint-André figure sur le plan de Charland tracé en 1801. De part et d'autre de cette voie, le terrain est découpé en propriétés occupées par des vergers et quelques bâtiments (figure 31; feuillet 23b). La zone à

l'étude se situe à l'intérieur de cette bande de terre, dont le développement s'articulera autour de la rue Saint-André.

Le plan de Bouchette montre un cadre similaire à celui illustré par Charland (figure 32).

Une dizaine d'années plus tard toutefois, le morcellement des terrains en bordure de la rue Saint-André et la densification du cadre bâti sont bien manifestes sur le plan d'Adams (figure 33; feuillet 23c). Quelques bâtiments supplémentaires seraient recoupés par la zone à l'étude.

Le plan de Cane de 1846 montre que l'urbanisation du faubourg (stimulée par l'industrialisation et l'immigration) s'étend largement au nord de la rivière Saint-Martin, désormais canalisée. Toutefois, la zone à l'étude reste essentiellement constituée de grandes propriétés distribuées de part et d'autre de la rue Saint-André et occupées par des vergers et par quelques bâtiments (figure 34; feuillet 23d).

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Saint-Jacques.

La rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque) est ouverte comme voie publique entre 1844 et 1856.

Un violent incendie frappe le faubourg en 1852, mais n'atteint pas la zone à l'étude (figure 35).

Il faut attendre le troisième quart du XIX^e siècle pour que l'urbanisation transforme le tronçon à l'étude. Le plan de Plunkett & Brady de 1872 montre que les bordures des rues Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), Saint-André et Saint-Timothée (ouverte à partir de 1863 et désignée comme Jacques-Cartier) sont loties et occupées assez densément par endroits. Dans la portion ouest de la zone à l'étude toutefois, des jardins s'étendent de part et d'autre de la rue Dorchester et du couvent des Sœurs de la Charité, érigé à partir de 1853 (figure 36; feuillet 23e). La rue Saint-Christophe, ouverte depuis 1869, y est également représentée.

Le plan de Goad de 1890 témoigne d'une densification du cadre bâti au cours du dernier quart du XIX^e siècle (figure 37; feuillet 23f), au profit notamment des anciens espaces cultivés. Les bâtiments de maçonnerie à vocation résidentielle partagent l'espace avec le couvent des Sœurs de la Charité, qui a été agrandi.

XX^e siècle :

La portion est de la zone à l'étude est touchée par des reconstructions au début du XX^e siècle. Le plan de Goad de 1912 montre que l'église catholique du Mont-Carmel, dont la construction semble amorcée en 1890, occupe désormais la bordure nord de la rue Dorchester, alors qu'en bordure sud le bâti en bois de la deuxième moitié du XIX^e siècle a fait place à des maisons de maçonnerie en rangée (figure 38; feuillet 23g).

Sur le plan du Underwriters' Survey Bureau de 1940, une école occupe désormais le terrain à l'angle des rues Dorchester et Saint-Christophe (figure 39).

En 1954, la rue Dorchester est élargie et transformée en boulevard, ce qui entraîne la démolition de nombreux bâtiments qui en occupaient la bordure nord (figure 72).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

Aucune intervention archéologique n'a été réalisée dans l'emprise ou en bordure du tronçon du boulevard René-Lévesque à l'étude.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les perturbations rattachées à la mise en place des réseaux d'aqueduc et d'égout ont principalement touché les bordures nord et sud de la chaussée, de même que les intersections avec les rues Saint-Christophe et Saint-André. Le réseau d'aqueduc alimente également deux bornes à incendie localisées sur le terre-plein central.

L'enfouissement de massifs, de puits d'accès et d'une chambre de transformation qui constituent le réseau de la CSEM dans le tronçon à l'étude, a entraîné des perturbations importantes, principalement sous les trottoirs nord et sud du boulevard René-Lévesque, de même que sous le terre-plein central et aux intersections.

Enfin, un conduit de gaz parcourt le centre de la voie et se raccorde aux composantes des rues Saint-Christophe et Saint-André.

Les services publics enfouis dans l'emprise du boulevard René-Lévesque sont représentés sur le feuillet 23h.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude est traversée par la rue Saint-André, dont l'ouverture avant le XIX^e siècle a favorisé un développement hâtif des terrains situés sur sa bordure.

L'implantation du domaine des Sœurs de la Charité à partir du milieu du XIX^e siècle, puis celui de l'église et de l'école du Mont-Carmel établissent la vocation institutionnelle de ce secteur. La présence de ces bâtiments a permis, par la même occasion, de préserver des portions du terrain de la construction plus dense qui s'observe ailleurs dans le quartier. Des vestiges d'occupations précédant l'ouverture de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque) pourraient notamment avoir été préservés dans la portion de terrain située en bordure sud de l'ancienne église, ainsi que sous l'église et l'école si celles-ci ne comportaient pas de cave.

Une bande de terrain située entre la rue Dorchester et les bâtiments en rangée occupant la portion nord-ouest de la zone à l'étude, entre les rues Saint-Christophe et Saint-André, est également demeurée libre de construction depuis le milieu du XIX^e siècle. Elle pourrait receler des témoins des premières occupations de ce secteur.

Rappelons que les vestiges des bâtiments arasés lors de l'élargissement de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) comportent un intérêt archéologique certain, malgré la mise en place parfois récente de ce cadre bâti. La présence potentielle de ces vestiges devra également être prise en considération au moment de planifier des travaux impliquant des excavations dans ce secteur.

Principales fonctions : Agro-domestique, résidentielle, institutionnelle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen d'un sondage (**H16A**) localisé dans la voie sud du boulevard René-Lévesque, dans le tracé d'enfouissement des lignes électriques, dans un espace possiblement préservé entre les conduits de Bell et de gaz. Le feuillet 23h illustre l'emplacement du sondage proposé, qui recoupe une imposante construction représentée dès 1825, en bordure est de la rue Saint-André (feuillet 23c). Cette construction, qui définissait une cour intérieure, semble avoir été partiellement démolie avant 1846, pour finalement disparaître avec l'ouverture de la rue Dorchester, réalisée après 1846 (feuillet 23d et 23e).

Il est également recommandé de procéder à une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire. Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations en bordure de la rue Dorchester préalablement à son élargissement;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, Ethnoscop 2010a et 2013, Linteau 1992 et Linteau et Robert 1973.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Boulevard René-Lévesque Est entre les rues Saint-Timothée et de la Visitation

Zone à potentiel archéologique	H17	Aire(s) d'intervention	H17A à H17C; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillet 23a à 23h et 24a à 24h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	344 à 347, 359, 360, 372, 373, 549, 566 à 568, 587 à 592, 617 à 619, 646 à 648, 679 et 680 (cadastre du quartier Saint- Jacques)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 23)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin. La zone à l'étude conserve une vocation agricole pendant le premier quart du XIX^e siècle, ce dont témoignent les plans de Charland, Bouchette et Adams (figures 31 à 33; feuillets 23b, 23c, 24b et 24c). Le plan de Charland situe la zone à l'intérieur de deux propriétés terriennes appartenant à Toussaint Dufresne et à l'héritier Monarque, alors que le plan d'Adams montre qu'un morcellement de ces grandes propriétés s'est amorcé en l'espace d'un quart de siècle. Certains des bâtiments illustrés sur le plan de 1825 pourraient recouper la zone à l'étude, à l'emplacement où se trouve aujourd'hui l'intersection du boulevard René-Lévesque et de la rue Saint-Timothée.

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Saint-Jacques.

Au milieu du XIX^e siècle, l'essor industriel de l'ancien faubourg (amorcé depuis le premier quart du XIX^e siècle) et l'immigration ont transformé la zone à l'étude, comme en fait foi le plan produit par Cane en 1846 (figure 34; feuillets 23d et 24d). Le terrain est loti en bordure de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), qui est ouverte entre 1844 et 1856 et qui s'étend alors entre les rues Amherst et de la Visitation. Les rues qui traversent du nord au sud la zone à l'étude ont également été ouvertes. Le cadre bâti en bordure de ces voies de circulation est relativement dense.

Un violent incendie frappe le faubourg en 1852, mais n'atteint pas la zone à l'étude (figure 35).

Le plan de Plunkett & Brady de 1872 témoigne encore d'une densification du cadre bâti depuis le milieu du XIX^e siècle, tant en bordure des rues qu'en fond de lot (figure 36; feuillets 23e et 24e). La rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque) s'étend désormais à l'est jusqu'à la rue Saint-Timothée, ouverte depuis 1863.

Le plan de Goad de 1890 montre un cadre bâti essentiellement similaire à celui représenté par Plunkett & Brady. Des bâtiments de bois et de maçonnerie, à vocation probablement résidentielle, y sont illustrés (figure 37; feuillets 23f et 24f).

XX^e siècle :

La vocation industrielle de l'ancien faubourg se consolide pendant la première moitié du XX^e siècle. La zone à l'étude est touchée par quelques reconstructions en bordure de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), principalement le remplacement de bâtiments en bois par des bâtiments de maçonnerie ou de béton, comme en témoignent le plan de Goad de 1912 et le plan du Underwriters' Survey Bureau de 1940 (figures 38 et 39; feuillets 23g et 24g). Quelques bâtiments commerciaux s'insèrent dans un cadre essentiellement résidentiel.

En 1954, la rue Dorchester est élargie et transformée en boulevard, ce qui entraîne la démolition de nombreux bâtiments qui en occupaient les bordures nord et sud (figures 72 et 74).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

Aucune intervention archéologique n'a été réalisée dans l'emprise ou en bordure du tronçon du boulevard René-Lévesque à l'étude.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les services publics enfouis dans l'emprise du boulevard René-Lévesque, qui ne peuvent être énumérés ici en raison de leur trop grand nombre, sont représentés sur les feuillets 23h et 24h, feuillets 8. L'enfouissement des réseaux d'aqueduc et d'égout, ainsi que celui des puits d'accès et des chambres des réseaux électriques et de télécommunications, ont probablement entraîné les perturbations les plus importantes.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude est demeurée agricole jusqu'au deuxième quart du XIX^e siècle, mais pourrait recouper quelques bâtiments dispersés sur les grands domaines terriens pendant les premières décennies de ce siècle. Le lotissement et la construction de maisons en bois, en bordure de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque) notamment, se fera rapidement par la suite, comme en témoigne le plan de Cane de 1846 (feuillets 23d et 24d). Toutefois, la régénération du cadre bâti qui s'opère, à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle et jusqu'au début du XX^e siècle, a certainement eu un impact sur les vestiges des premières générations d'occupation. Des vestiges de ces premières occupations pourraient néanmoins être préservés dans les espaces demeurés vacants à l'arrière des bâtiments de dernière génération, de même que sous les bâtiments ne comportant pas de cave.

Dans la portion de terrain située entre la rue Amherst et la limite ouest de la zone à l'étude, l'ouverture des rues Dorchester et Saint-Timothée a entraîné la démolition de bâtiments érigés au cours de la première moitié du XIX^e siècle et dont les fondations arasées pourraient se trouver sous la chaussée. Toutefois, l'impact de l'enfouissement des réseaux d'aqueduc et d'égout sur le tissu archéologique pourrait avoir été important dans ce secteur.

Les vestiges des bâtiments arasés lors de l'élargissement de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) comportent un intérêt archéologique certain, malgré la mise en place parfois récente de ce cadre bâti. La présence potentielle de ces vestiges devra donc être prise en considération au moment de planifier des travaux impliquant des excavations dans ce secteur.

Principales fonctions : Agro-domestique, résidentielle, commerciale

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen de trois sondages (H17A à H17C) localisés dans les voies nord et sud du boulevard René-Lévesque, dans le tracé d'enfouissement des lignes électriques. Ces sondages ont été localisés de façon à recouper les cours arrière de bâtiments illustrés dès 1846 (feuillet 24d et 24h). Ces espaces sont demeurés largement vacants, ou occupés uniquement de dépendances, jusqu'à l'élargissement de la rue Dorchester (feuillet 24e à 24g).

Il est également recommandé de procéder à une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire. Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations en bordure de la rue Dorchester préalablement à son élargissement;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, Ethnoscop 2010a et 2013, Linteau 1992 et Linteau et Robert 1973.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Boulevard René-Lévesque Est entre les rues de la Visitation et Panet

Zone à potentiel archéologique	H18	Aire(s) d'intervention	H18A et H18B; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillets 24a à 24h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	283, 284 et 297 à 299 (cadastre du quartier Sainte-Marie)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 24)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Site historique de Saint-Pierre-Apôtre (site historique classé)

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin. La zone à l'étude conserve une vocation agricole au début du XIX^e siècle, ce dont témoigne le plan de Charland (figure 31; feuillet 24b). La zone y est située à l'intérieur de la propriété de Joseph Papineau.

Le plan produit par Adams en 1825 montre que le faubourg Sainte-Marie est encore peu développé au nord de la rivière Saint-Martin. Toutefois, l'ancienne propriété de Joseph Papineau, située entre les rues de la Visitation et Panet dorénavant ouvertes, a été lotie. De nombreux bâtiments à vocation résidentielle, de même qu'une fonderie, occupent le front des lots et les cours arrière. La zone à l'étude recoupe quelques-uns de ces bâtiments (figure 33; feuillet 24c).

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Sainte-Marie.

Au milieu du XIX^e siècle, l'urbanisation du faubourg s'étend largement au nord de la rivière Saint-Martin (désormais canalisée), comme en fait foi le plan de Cane de 1846 (figure 34; feuillet 24d). Le cadre bâti s'est densifié dans l'espace que délimitent les rues de la Visitation et Panet. La rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), qui sera ouverte entre 1844 et 1856, n'y apparaît toujours pas.

Un violent incendie frappe le faubourg en 1852, mais n'atteint pas la zone à l'étude (figure 35).

Le plan de Plunkett & Brady de 1872 est le premier à illustrer la zone à l'étude après l'ouverture de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), faite aux dépens du domaine privé (figure 36; feuillet 24e). Alors que le terrain au nord de la rue est désormais occupé par l'église de Saint-Pierre (érigée entre 1851 et 1853), en bordure sud une régénération du cadre bâti semble s'être opérée depuis le milieu du XIX^e siècle.

Le plan de Goad de 1890 témoigne d'une densification de l'occupation en bordure sud de la rue Dorchester, au cours du dernier quart du XIX^e siècle (figure 37; feuillet 24f). Les bâtiments de bois et de maçonnerie à vocation probablement résidentielle dominent ce cadre bâti.

XX^e siècle :

Au XX^e siècle, la zone à l'étude n'est d'abord touchée que par quelques reconstructions en bordure sud de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), comme en témoignent le plan de Goad produit en 1912 et celui du Underwriters' Survey Bureau produit en 1940 (figures 38 et 39; feuillet 24g). La vocation institutionnelle du terrain en bordure nord se maintient.

En 1954, la rue Dorchester est élargie et transformée en boulevard, ce qui entraîne la démolition de nombreux bâtiments qui en occupaient la bordure sud (figure 74). Le complexe religieux situé en bordure nord de la rue n'est pas affecté par cet élargissement.

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

Aucune intervention archéologique n'a été réalisée dans l'emprise ou en bordure du tronçon du boulevard René-Lévesque à l'étude.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les perturbations causées par l'enfouissement des réseaux d'aqueduc et d'égout ont principalement touché les bordures nord et sud de la chaussée, de même que les intersections avec les rues de la Visitation et Panet. Le réseau d'aqueduc alimente également une borne à incendie localisée sur le terre-plein central.

L'enfouissement de massifs et d'un puits d'accès du réseau de la CSEM a entraîné des perturbations importantes sous les trottoirs nord et sud du boulevard René-Lévesque, de même que sous le terre-plein central.

Un conduit de gaz parcourt également le centre de la voie et se raccorde à deux conduits situés dans l'axe des rues de la Visitation et Panet.

Les services publics enfouis dans l'emprise du boulevard René-Lévesque sont représentés sur le feuillet 24h.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude est comprise dans la propriété de Joseph Papineau, telle que représentée sur le plan de Charland de 1801. Rapidement loti au cours des années suivantes, l'ancien domaine agricole a notamment accueilli une fonderie, de même que des bâtiments à vocation résidentielle dont les vestiges pourraient se trouver sous le boulevard René-Lévesque. Les vestiges de cette première génération de bâtiments sont particulièrement susceptibles d'avoir été préservés sous la voie nord du boulevard, qui correspond à l'emprise d'origine de la rue Dorchester, ouverte entre 1844 et 1856 sur le domaine privé.

Ailleurs dans la zone à l'étude, la régénération du cadre bâti qui s'est opérée entre la deuxième moitié du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle a certainement eu un impact sur les vestiges des premières générations d'occupation. Des vestiges de ces premières occupations pourraient néanmoins être préservés dans les espaces demeurés vacants à l'arrière des bâtiments de dernière génération, de même que sous les bâtiments ne comportant pas de cave.

Rappelons que l'ensemble des vestiges des bâtiments arasés lors de l'élargissement de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) comporte un intérêt archéologique certain, malgré la mise en place parfois récente de ce cadre bâti. La présence potentielle de ces vestiges devra également être prise en considération au moment de planifier des travaux impliquant des excavations dans ce secteur.

Principale fonction : Résidentielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen de deux sondages (**H18A** et **H18B**) localisés dans les voies nord et sud du boulevard René-Lévesque, dans le tracé d'enfouissement des lignes électriques.

L'emplacement du sondage **H18A** serait celui d'un bâtiment occupant la bordure de la rue de la Visitation, préalablement à l'ouverture de la rue Dorchester dans ce secteur (après 1846), de même que le terrain situé en bordure de ce bâtiment. Ce bâtiment est illustré dès 1825 et semble toujours en place en 1846, bien que son plan semble avoir été modifié (feuillet 24c à 24h).

Le sondage **H18B** est localisé de façon à recouper un bâtiment qui occupait la bordure de la rue de la Visitation en 1825 et en 1846, ainsi que le terrain situé à l'arrière de ce bâtiment. Si les plans anciens suggèrent qu'il a été démoli après 1846, les vestiges de ce bâtiment pourraient néanmoins avoir été préservés sous un bâtiment plus tardif, qui ne comportait pas de cave. De même, en l'absence de constructions imposantes dans la cour arrière, le tissu archéologique pourrait y avoir été préservé (figure 39; feuillets 24c à 24h).

Il est également recommandé de réaliser une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire. Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations préalables à l'ouverture de la rue Dorchester et à son élargissement;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, Ethnoscop 2010a et 2013, Linteau 1992 et Linteau et Robert 1973.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Boulevard René-Lévesque Est entre les rues Panet et Papineau

Zone à potentiel archéologique	H19	Aire(s) d'intervention	Sondage
			19A ; surveillance archéologique des travaux d'excavation
Plan(s)	Plan 4 ; feuillet(s) 25a à 25h	Lot(s) cadastral (aux) ancien(s)	230, 231, 241, 243 à 245, 252 à 254, 262 à 267 et 280 à 282 (cadastre du quartier Sainte-Marie)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 25)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin. La zone à l'étude conserve une vocation agricole pendant le premier quart du XIX^e siècle, ce dont témoignent les plans de Charland, Bouchette et Adams (figures 31 à 33; feuillets 25b et 25c). Le plan de Charland situe la zone à l'intérieur de deux propriétés terriennes appartenant à Logan et au docteur Blake. Quelques bâtiments compris dans la propriété de Blake, dont un bâtiment en forme de « L » situé dans un terrain rectangulaire enclos, au nord de la rivière Saint-Martin, pourraient être recoupés par la zone à l'étude, à l'emplacement où se trouve aujourd'hui l'intersection du boulevard René-Lévesque et de la rue Alexandre-DeSève.

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Sainte-Marie.

Au milieu du XIX^e siècle, l'industrialisation et l'immigration ont transformé le faubourg, comme en témoigne le plan produit par Cane en 1846 (figure 34; feuillet 25d). Dans la zone à l'étude, le terrain est loti en bordure de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), ouverte entre 1844 et 1856 et qui s'étend alors entre les rues de la Visitation (ouverte avant 1825 tout comme la rue Panet) et Papineau (ouverte en 1810). Les rues qui traversent du nord au sud la zone à l'étude sont ouvertes entre 1825 et 1846. Toutefois, les lots ouverts en bordure de ces rues sont encore peu occupés, alors que quelques bâtiments sont dispersés en bordure de la rue Dorchester, entre les rues Panet et Plessis (Durham). Le terrain occupant la bordure nord de la rue Dorchester, entre les rues Alexandre-DeSève (Sydenham) et De Champlain (Seaton), est dorénavant la propriété du Séminaire de Montréal.

Un violent incendie frappe le faubourg en 1852, mais n'atteint pas la zone à l'étude (figure 35).

Les plans de Plunkett & Brady (1872) et de Goad (1890) témoignent d'une densification du cadre bâti depuis le milieu du XIX^e siècle, tant en bordure des rues qu'en fond de lot (figures 36 et 37; feuillets 25e et 25f). Il est probable que le cadre illustré par Cane en 1846 se soit en grande partie régénéré. La vocation religieuse/institutionnelle des terrains localisés en bordure nord de la rue Dorchester, à l'est de la rue Alexandre-DeSève, se maintient, alors qu'ailleurs, des bâtiments de bois et de maçonnerie, à vocation probablement résidentielle, sont représentés.

XX^e siècle :

Pendant la première moitié du XX^e siècle, la zone à l'étude est touchée par des reconstructions en bordure de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), où des bâtiments en bois sont remplacés par des bâtiments de maçonnerie. Le plan de Goad (1912)

et celui du Underwriters' Survey Bureau (1940) illustrent ces transformations (figures 38 et 39; feuillet 25g). Les bâtiments à vocation résidentielle, commerciale et institutionnelle s'y partagent l'espace, bien que la zone à l'étude recoupe principalement le bâti résidentiel établi en bordure sud de la rue Dorchester.

En 1954, la rue Dorchester est élargie et transformée en boulevard, ce qui entraîne la démolition de nombreux bâtiments qui en occupaient la bordure sud (figure 74).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

Aucune intervention archéologique n'a été réalisée dans l'emprise ou en bordure du tronçon du boulevard René-Lévesque à l'étude.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les perturbations causées par la mise en place des réseaux d'aqueduc et d'égout ont principalement touché les bordures nord et sud de la chaussée, de même que les intersections avec les rues transversales. Le réseau d'aqueduc alimente également une série de bornes à incendie localisées sur le terre-plein central.

La construction de massifs, de puits d'accès et de deux chambres de transformation du réseau de la CSEM a entraîné des perturbations importantes sous les trottoirs nord et sud du boulevard René-Lévesque, de même que sous le terre-plein central et aux intersections.

Un conduit de gaz parcourt également le centre de la voie et se raccorde aux conduits situés dans l'axe des rues transversales.

Les services publics enfouis dans l'emprise du boulevard René-Lévesque sont représentés sur le feuillet 25h.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude est demeurée agricole jusqu'au deuxième quart du XIX^e siècle, mais pourrait recouper quelques bâtiments dispersés sur les grands domaines pendant les premières décennies de ce siècle. Les vestiges de ces bâtiments pourraient notamment être mis au jour à l'emplacement où se croisent aujourd'hui le boulevard René-Lévesque et la rue Alexandre-DeSève, bien que l'enfouissement des services publics a pu y altérer profondément le tissu archéologique.

Les terres agricoles sont loties à partir du deuxième quart du XIX^e siècle et quelques bâtiments en bois sont érigés en bordure de la rue Dorchester (plan 31, feuillet 4). Toutefois, la régénération du cadre bâti qui s'opère, à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle et jusqu'au début du XX^e siècle, a certainement eu un impact sur les vestiges de la première génération d'occupation résidentielle. Des vestiges de ces premières occupations pourraient néanmoins être toujours en place dans les espaces demeurés vacants à l'arrière des bâtiments de dernière génération, de même que sous les bâtiments ne comportant pas de cave.

Rappelons que les vestiges des bâtiments arasés lors de l'élargissement de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) comportent un intérêt archéologique certain, malgré la mise en place parfois récente de ce cadre bâti. La présence potentielle de ces vestiges devra donc être prise en considération au moment de planifier des travaux impliquant des excavations dans ce secteur.

Principales fonctions : Agro-domestique, résidentielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen d'un sondage (H19A) localisé à l'emplacement d'une chambre de jonction à construire en bordure sud du boulevard René-Lévesque, entre les rues Plessis et Alexandre-DeSève. Cet emplacement recouperait celui de dépendances érigées entre 1846 et 1872 (feuillet 25e à 25h).

Il est également recommandé de procéder à une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, dans le tracé d'enfouissement des lignes électriques et à l'emplacement prévu pour la construction des deux chambres de jonction (feuillet 25h). La surveillance du tracé A devrait être limitée à l'emplacement où sont susceptibles d'être enfouis les vestiges de bâtiments agro-domestiques illustrés par Charland et Adams (plan 31, feuillets 2, 3 et 8). Les objectifs de cette surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations préalables à l'ouverture de la rue Dorchester et à son élargissement;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, Ethnoscop 2010a et 2013, Linteau 1992 et Linteau et Robert 1973.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Boulevard René-Lévesque Est, en bordure de l'avenue Papineau

Zone à potentiel archéologique	H20	Aire(s) d'intervention	H20A et H20B; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillet(s) 25a à 25h et 26a à 26h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	218 et 225-231 (cadastre du quartier Sainte-Marie)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 26)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin. La zone à l'étude conserve une vocation agricole au début du XIX^e siècle, ce dont témoigne le plan de Charland (figure 31; feuillets 25b et 26b). La zone y est située à l'intérieur de la propriété de Pierre Monarque. La propriété est traversée par la rivière Saint-Martin, dont le tracé bifurque vers le nord-est.

C'est en 1810 que sont ouverts le chemin et la place Papineau, au centre du domaine de Pierre Monarque, à partir d'un sentier existant. Le plan produit par Adams en 1825 montre que l'ancienne terre agricole a été lotie et que les bordures du chemin sont occupées par quelques bâtiments, dont certains pourraient être recoupés par la zone à l'étude (figure 33; feuillets 25c et 26c). Cet « îlot résidentiel » est un des rares secteurs qui se sont alors développés au nord de la rivière Saint-Martin, où le faubourg Sainte-Marie est encore peu touché par l'urbanisation.

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Sainte-Marie.

Au milieu du XIX^e siècle l'ancien faubourg, dont le développement est stimulé par l'industrialisation et l'immigration, est largement urbanisé au nord de la rivière Saint-Martin (qui n'est plus visible), comme en fait foi le plan de Cane de 1846 (figure 34; feuillets 25d et 26d). Ce plan montre que le morcellement des terrains en bordure de la rue Papineau se poursuit, bien que l'occupation y soit toujours éparse au nord de la rue De La Gauchetière. La rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), ouverte entre 1844 et 1856, est représentée mais ne se poursuit pas à l'est de la rue Papineau.

Un violent incendie frappe le faubourg en 1852, rasant le premier marché Papineau.

Sur le plan de Plunkett & Brady de 1872, la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque) se poursuit désormais à l'est de la rue Papineau. Des bâtiments occupent les lots situés sur ses bordures, de même que sur les bordures de la rue Cartier (Gain), ouverte depuis 1869 (figure 36; feuillets 25e et 26e). La rivière Saint-Martin est à nouveau visible à l'est de la rue Papineau.

Le plan de Goad de 1890 témoigne d'une densification du cadre bâti au cours du dernier quart du XIX^e siècle, en bordure des rues Dorchester, Papineau et Cartier (figure 37; feuillets 25f et 26f). Si quelques ensembles industriels sont implantés dans le secteur, la zone à l'étude recoupe essentiellement des bâtiments de bois et de maçonnerie à vocation résidentielle.

XX^e siècle :

La vocation industrielle de l'ancien faubourg se consolide pendant la première moitié du XX^e siècle. En 1909, des terrains sont expropriés en bordure de l'avenue Papineau. Le plan de Goad de 1912 montre la zone à l'étude après la reconfiguration de l'avenue (figure 38; feuillets 25g et 26g).

Plusieurs reconstructions touchent le cadre bâti en bordure nord et sud de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque) au cours des premières décennies du XX^e siècle, comme en témoignent les plans de 1912 et 1940 (figures 38 et 39; feuillets 25g et 26g).

En 1954, la rue Dorchester est élargie et transformée en boulevard, ce qui entraîne la démolition de nombreux bâtiments qui en occupaient la bordure sud (figures 74 et 75).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

Aucune intervention archéologique n'a été réalisée dans l'emprise ou en bordure du tronçon du boulevard René-Lévesque à l'étude.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les perturbations causées par la mise en place des réseaux d'aqueduc et d'égout ont principalement touché les bordures nord et sud de la chaussée, de même que les intersections avec les rues transversales. Le réseau d'aqueduc alimente également une borne à incendie localisée sur le terre-plein central.

La construction de massifs, de puits d'accès et d'une chambre de transformation du réseau de la CSEM a entraîné des perturbations importantes sous les trottoirs nord et sud du boulevard René-Lévesque, de même que sous le terre-plein central et aux intersections.

Un conduit de gaz parcourt également le centre de la voie et se raccorde à un conduit situé dans l'axe de la rue Cartier.

Les services publics enfouis dans l'emprise du boulevard René-Lévesque sont représentés sur les feuillets 25h et 26h.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude est comprise dans la propriété de Pierre Monarque, dont les limites sont illustrées sur le plan de Charland (1801). L'ancien lit de la rivière Saint-Martin, qui s'écoulait à travers la propriété, pourrait être localisé sous le boulevard René-Lévesque, à l'ouest de l'avenue Papineau. Des vestiges d'ouvrages primitifs de canalisation ou de ponceaux pourraient également y être mis au jour.

L'ancienne terre agricole de Monarque a rapidement été lotie au cours des années suivantes, alors que la rue Papineau est devenu l'axe le long duquel s'est effectué ce développement. Les vestiges du cadre bâti qui se met progressivement en place entre le premier et le troisième quart du XIX^e siècle, à partir de l'ouverture de la rue Papineau en 1810, pourraient

avoir été préservés dans l'emprise du boulevard René-Lévesque, à l'intersection avec l'avenue Papineau. Toutefois, il est probable que la régénération du cadre bâti qui s'est opérée à partir du tournant du XX^e siècle ait eu un impact sur les vestiges des premières générations d'occupation. Des vestiges de ces premières occupations pourraient néanmoins avoir été préservés dans les espaces demeurés vacants à l'arrière des bâtiments de dernière génération, de même que sous les bâtiments ne comportant pas de cave. C'est notamment le cas dans la portion de l'avenue Papineau touchée par un élargissement en 1909.

Rappelons que les vestiges des bâtiments arasés lors de l'élargissement de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) comportent un intérêt archéologique certain, malgré la mise en place parfois récente de ce cadre bâti. La présence potentielle de ces vestiges devra également être prise en considération au moment de planifier des travaux impliquant des excavations dans ce secteur.

Principaux thèmes/fonctions : Cadre naturel, fonction résidentielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen de deux sondages (**H20A** et **H20B**) localisés dans la voie sud du boulevard René-Lévesque, dans le tracé d'enfouissement des lignes électriques.

Le sondage **H20A** pourrait recouper le tracé de la rivière Saint-Martin, tel qu'il est illustré par Adams en 1825 (feuillet 25c et 25h). En dépit de l'urbanisation et de la densification du cadre bâti qui ont marqué les décennies suivantes, cet espace est demeuré largement inoccupé jusqu'à l'élargissement de la rue Dorchester (figure 39; feuillets 25d à 25g).

Le sondage **H20B** est localisé de façon à recouper un bâtiment qui occupait la bordure est de la rue Papineau en 1825, ainsi que le terrain situé à l'arrière de ce bâtiment (feuillet 25c et 25h). Si les plans anciens suggèrent une régénération du bâti à cet emplacement au cours des décennies suivantes, l'absence de cave dans les bâtiments plus tardifs pourrait avoir facilité la préservation des vestiges de la première génération d'occupation. L'absence de constructions imposantes dans la cour arrière aurait également favorisé la préservation du tissu archéologique (figure 39; feuillets 25d à 25g).

Il est également recommandé de réaliser une surveillance archéologique des travaux d'excavation, en dehors des espaces touchés par l'inventaire et de ceux où les plans anciens n'indiquent la présence d'aucune occupation bâtie préalablement à l'ouverture de la rue Dorchester.

Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) retracer le lit de la rivière Saint-Martin et documenter des ouvrages de canalisation ou ponceaux;
- 2) documenter les témoins des occupations antérieures à l'ouverture de la rue Dorchester et à son élargissement, ainsi qu'à l'élargissement de l'avenue Papineau;
- 3) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, Ethnoscop 2010a et 2013, Linteau 1992 et Linteau et Robert 1973.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Boulevard René-Lévesque Est, entre la rue Cartier et l'avenue De Lorimier

Zone à potentiel archéologique	H21	Aire(s) d'intervention	H21A à H21C ; surveillance archéologique des travaux d'excavation
Plan(s)	Plan 4 ; feuillets 26a, 26b et 26d à 26h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	197 à 208, 216 et 217 (cadastre du quartier Sainte-Marie)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 27)

Site(s) archéologique(s) : BjFj-40

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin, à l'ouest de l'actuelle avenue Papineau. La zone à l'étude conserve une vocation agricole au début du XIX^e siècle, ce dont témoigne le plan de Charland (figure 31; feuillet 26b). Charland situe la zone à l'intérieur de deux propriétés terriennes appartenant à la veuve Fisher et à Sir John Johnson. C'est à l'intérieur du domaine de Johnson qu'est tracée, en 1831, la rue Sainte-Hélène, qui deviendra l'avenue Colborne puis De Lorimier. Cette route sera ouverte comme voie publique en 1842.

Le développement du faubourg, au cours des premières décennies du XIX^e siècle, est stimulé par l'industrialisation et par l'immigration. Toutefois, le secteur recoupé par le tronçon à l'étude demeure alors rural (figure 76).

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Sainte-Marie.

C'est au milieu du XIX^e siècle que débute le morcellement des anciens domaines agricoles traversés par la zone à l'étude, comme en fait foi le plan produit par Cane en 1846 (figure 34; feuillet 26d). Le terrain est loti et quelques bâtiments à vocation probablement résidentielle y sont distribués. Une rue est ouverte à l'emplacement où se trouve actuellement la voie nord du boulevard René-Lévesque, entre la rue Dorion et l'avenue De Lorimier. La rue Cartier (Gain ouverte comme voie publique en 1889) et l'avenue De Lorimier (Colborne) y sont représentées.

Un violent incendie frappe le faubourg en 1852, mais n'atteint pas la zone à l'étude (figure 35).

Les plans de Plunkett & Brady (1872) et de Goad (1890) témoignent d'une densification de l'occupation depuis le milieu du XIX^e siècle, tant en bordure des rues qu'en fond de lot (figures 36 et 37; feuillets 26e et 26f). Le cadre bâti illustré par Cane en 1846 semble s'être en partie régénéré. La rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), ouverte comme voie publique entre 1856 et 1865, s'étire à l'est jusqu'à l'avenue De Lorimier. La rue Dorion (Shaw ouverte comme voie publique en 1889) est également représentée. Les bâtiments de bois et de maçonnerie qui bordent la rue Dorchester semblent avoir une vocation principalement résidentielle. Dans ce cadre résidentiel s'insèrent toutefois quelques industries, dont la fabrique de pipes Bannerman, établie depuis 1858 sur l'îlot aujourd'hui défini par l'avenue De Lorimier (Colborne), les rues Érié et Dorion (Shaw) et le boulevard René-Lévesque (rue Dorchester). Les activités de Bannerman s'étendront, à partir de 1870, sur le terrain situé au sud de la rue Érié et cesseront définitivement en 1902.

XX^e siècle :

La vocation industrielle de l'ancien faubourg se consolide pendant la première moitié du XX^e siècle. La zone à l'étude est d'abord touchée par quelques reconstructions en bordure de la rue Dorchester (figure 38; feuillet 26g), avant que la construction du pont du Havre (renommé Jacques-Cartier en 1934) n'entraîne plusieurs expropriations et démolitions sur les îlots occupant la bordure ouest de l'avenue De Lorimier. Le plan produit par l'Underwriters' Survey Bureau en 1940 illustre le secteur après la construction du pont (figure 39).

En 1954, la rue Dorchester est élargie et transformée en boulevard, ce qui entraîne la démolition de nombreux bâtiments qui en occupaient la bordure sud (figure 75).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

BjFj-35

SANM, surveillance archéologique, 1987

Au cours de ces travaux, les murs de fondation maçonnés d'un bâtiment résidentiel situé à l'angle des rues De La Gauchetière et Dorion ont été mis au jour.

BjFj-36

SANM, surveillance archéologique, 1987

Ces travaux ont permis la mise au jour du mur maçonné de la fondation ouest d'un bâtiment et d'un drain en bois, de même que d'une couche de sol contenant des artefacts caractéristiques d'une occupation du milieu du XIX^e siècle.

BjFj-37

SANM, surveillance archéologique, 1987

Cette surveillance a permis le dégagement d'un mur de maçonnerie de pierres formant la fondation nord d'un bâtiment situé au coin sud-est des rues De La Gauchetière et Cartier.

BjFj-38

SANM, surveillance archéologique, 1987

Au cours de ces travaux, un mur de fondation maçonné a été mis au jour en bordure sud de la rue De la Gauchetière, entre la rue Cartier et l'avenue Papineau.

BjFj-40

SANM, surveillance archéologique, 1987

Cette surveillance a permis la mise au jour d'une fondation de maçonnerie de pierres, dans un terrain vacant situé du côté ouest de la rue Dorion.

BjFj-26

Ethnoscop, inventaire et surveillance archéologiques, 1987

Ces activités ont notamment révélé un important dépôt de pipes en terre cuite témoignant des activités de la fabrique Bannerman (1858 à 1907), où se succédaient des couches de rejets de fabrication, d'objets reliés à la cuisson des pipes et d'artefacts rattachés à des activités domestiques. L'analyse de ces témoins matériels n'a pas permis de les rattacher à une ou plusieurs étapes définies de l'histoire de la fabrique Bannerman. Ces données, combinées à l'analyse de la cartographie polyphasée, suggèrent que les vestiges de la fabrique sont

toujours en place à la limite nord-est du stationnement du site de Molson, sous le pont Jacques-Cartier. Un vestige de maçonnerie de pierres, vraisemblablement associé à un bâtiment occupé à partir des dernières décennies du XIX^e siècle, a également été dégagé.

Ethnoscop, inventaire et surveillance archéologiques, 2007

Ces travaux réalisés dans la portion ouest du site ont permis d'identifier ce qui pourrait être une fosse à macération d'argile. Ils ont également mené à la collecte de 12 842 fragments de pipes, 36 fragments de cassettes et 25 plaquettes de séparation. L'analyse de cette collection a permis de préciser la chronologie de la production de cette manufacture, de même que les modes de fabrication et l'origine des matières premières.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les perturbations causées par la mise en place des réseaux d'aqueduc et d'égout ont touché les bordures nord et sud de la chaussée, l'intersection avec la rue Dorion, de même que la portion de la voie sud du boulevard située à l'approche de l'avenue De Lorimier. Le réseau d'aqueduc alimente également deux bornes à incendie localisées sur le terre-plein central.

La construction de massifs, de puits d'accès et d'une chambre de transformation du réseau de la CSEM a entraîné des perturbations importantes sous les trottoirs nord et sud du boulevard René-Lévesque, de même que sous le terre-plein central et aux intersections.

Un conduit de gaz parcourt également le centre de la voie et se raccorde à un conduit situé dans l'axe de la rue Dorion.

Les services publics enfouis dans l'emprise du boulevard René-Lévesque sont représentés sur le feuillet 26h.

-Autres :

Pile du pont Jacques-Cartier à l'emplacement du terre-plein central.

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude est située dans un secteur qui est demeuré agricole jusqu'au deuxième quart du XIX^e siècle. Au cours des décennies suivantes, des voies de circulation sont ouvertes, les grands domaines sont lotis et quelques bâtiments à vocation principalement résidentielle sont construits (feuillet 26d). La construction de bâtiments de maçonnerie sur la bordure de la rue Dorchester (actuel boulevard René-Lévesque), à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, de même que la régénération du cadre bâti qui s'opère dans quelques secteurs au début du XX^e siècle, ont certainement eu un impact sur les vestiges de la première génération d'occupation résidentielle illustrée par Cane en 1846. Des vestiges de

ces premières occupations résidentielles pourraient néanmoins être toujours en place dans les espaces demeurés vacants à l'arrière des bâtiments de dernière génération, de même que sous les bâtiments ne comportant pas de cave.

La portion sud-est de la zone, qui recoupe le terrain situé à l'angle sud-ouest de l'avenue De Lorimier et de la rue Dorchester, pourrait receler des témoins matériels des activités de la première manufacture de pipes de Bannerman. Si la production tardive de Bannerman a été bien documentée par les travaux réalisés sur le site BjFj-26, situé au sud de la rue Érié, aucune intervention n'a encore touché l'emplacement de la première manufacture. Les ressources mises au jour dans cet emplacement, en documentant la production initiale de Bannerman et l'aménagement de la première manufacture, permettraient de compléter la séquence d'occupation du pipier dans ce secteur. Toutefois, l'enfouissement de deux conduits d'aqueduc, particulièrement d'un conduit de 84" qui traverse l'extrémité est de la zone du sud-ouest au nord-est, pourrait y avoir profondément bouleversé le tissu archéologique.

Rappelons que les vestiges des bâtiments arasés lors de l'élargissement de la rue Dorchester (boulevard René-Lévesque) comportent un intérêt archéologique certain, malgré la mise en place parfois récente de ce cadre bâti. La présence potentielle de ces vestiges devra donc être prise en considération au moment de planifier des travaux impliquant des excavations dans ce secteur.

Principales fonctions : Résidentielle, industrielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de réaliser un inventaire au moyen de trois sondages (**H21A** à **H21C**) dont l'emplacement recouperait celui de la première manufacture de pipes de Bannerman. Bien que le potentiel archéologique de cet espace soit considérablement amoindri par la présence du réseau d'aqueduc, la valeur des vestiges qui pourraient y être mis au jour est suffisante pour justifier une expertise (feuille 26h).

Il est également recommandé de procéder à une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, dans la portion sud du boulevard René-Lévesque (feuille 26h). Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations antérieures à l'ouverture de la rue Dorchester et à son élargissement;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Boulevard René-Lévesque Est entre l'avenue De Lorimier et la rue Parthenais

Zone à potentiel archéologique	H22	Aire(s) d'intervention	Surveillance archéologique des travaux d'excavation
Plan/feuillet (s)	Plan 4 ; feuillets 29a à 29g	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	1576, 1577 et 1581 (cadastre du quartier Sainte-Marie)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 28)

Site(s) archéologique(s) : BjFj-114

Bien(s) culturel(s) : Prison des Patriotes Au-Pied-du-Courant (immeuble patrimonial classé)

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin, à l'ouest de l'actuelle avenue Papineau. La zone à l'étude conserve une vocation agricole au début du XIX^e siècle, ce dont témoigne le plan de Charland (figure 31; feuillet 29b). Charland situe la zone à l'intérieur des propriétés de Sir John Johnson et de Charles Demers. C'est à l'intérieur du domaine de Johnson qu'est tracée, en 1831, la rue Sainte-Hélène, qui deviendra l'avenue Colborne puis De Lorimier. Cette route sera ouverte comme voie publique en 1842.

Bien que le développement du faubourg, au cours des premières décennies du XIX^e siècle, soit stimulé par l'industrialisation et par l'immigration, le secteur recoupé par la zone à l'étude demeure essentiellement rural, comme en témoigne le plan de Jobin de 1834 (figure 76). En bordure sud de la zone toutefois, la prison dont la construction s'est amorcée en 1831 est représentée. Cette prison sera ouverte vers 1836.

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Sainte-Marie.

Au milieu du XIX^e siècle, l'industrialisation et l'immigration ont profondément transformé l'ancien faubourg, comme en témoigne le plan produit par Cane en 1846 (figure 34; feuillet 29c). Dans la zone à l'étude, quelques bâtiments se sont ajoutés en bordure de la prison, dont un situé à l'angle nord-est du terrain pourrait être recoupé par le boulevard René-Lévesque. La rue Parthenais est désormais ouverte, au nord du tronçon à l'étude.

Un violent incendie frappe le faubourg en 1852, mais n'atteint pas la zone à l'étude (figure 35).

Si le plan de Plunkett & Brady (1872) témoigne d'une densification de l'occupation dans l'ensemble du faubourg, le secteur recoupé par la zone à l'étude a peu changé (figure 36; feuillet 29d). Les constructions que Cane (1846) situait autour de la prison ont été vraisemblablement remplacées, alors que les terrains en bordure nord et nord-est sont toujours vacants. Ces terrains accueilleront respectivement les ateliers de la *Canadian Pacific Railway* (à partir de 1883 et jusqu'en 1904) et la *Dominion Oil Cloth* (à partir de 1872). Le plan de Goad de 1890 illustre le secteur à la suite de ces transformations (figure 77; feuillet 29e). La voie du *Canadian Pacific Railway* (CPR) forme la limite est de la zone à l'étude. Des bâtiments en bois situés à l'extrémité sud des installations de la CPR seraient recoupés par la zone.

XX^e siècle :

La vocation industrielle de l'ancien faubourg se consolide pendant la première moitié du XX^e siècle. L'avenue De Lorimier et la rue Parthenais accueillent toujours de nombreuses industries, parmi lesquelles la *Canadian Bronze Co. Limited* se trouve dans les limites de la zone à l'étude (figures 78 et 79; feuillet 29f). Quant à l'ancienne prison, fermée depuis 1912, elle abrite à partir de 1921 la Commission des liqueurs du Québec. De nombreux bâtiments, dont des entrepôts, un lavoir à bouteilles, un garage et une chambre des chaudières, sont érigés sur le site entre 1912 et 1940.

La construction du pont du Havre (renommé Jacques-Cartier en 1934), au début de la décennie 1930, n'aura aucun impact immédiat sur le cadre bâti de la zone à l'étude.

La deuxième moitié du XX^e siècle est marquée par un déclin de l'industrie dans ce secteur et par une série de démolitions.

En 1986, dans le cadre de la construction d'un tronçon de l'autoroute Ville-Marie, la rue Dorchester est prolongée à l'est de l'avenue De Lorimier, ce qui entraîne l'expropriation de terrains et la démolition de nombreux bâtiments qui en occupaient la bordure sud (figures 80 et 81).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

BjFj-114

Ethnoscop, inventaire et surveillance archéologiques, 2002

Ces travaux ont permis de mettre au jour le niveau de l'ancienne cour de la prison, les vestiges d'une structure de maçonnerie de pierres à fonction indéterminée et de canalisations de maçonnerie de briques rattachées à la prison, de même qu'un assemblage d'artefacts témoignant des dernières décennies d'activité de la prison.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Le tronçon à l'étude est traversé par deux conduits d'aqueduc, dont la mise en place a certainement eu un impact profond sur le tissu archéologique. L'un parcourt le centre de la voie, alors que l'autre la traverse d'est en ouest et alimente une borne à incendie localisée sur le trottoir nord. Un conduit d'égout occupe également le centre de la voie.

La construction de massifs et de puits d'accès du réseau de la CSEM a entraîné des perturbations importantes sous les trottoirs nord et sud du boulevard René-Lévesque, de même qu'aux intersections.

Les services publics enfouis dans l'emprise du boulevard René-Lévesque sont représentés sur le plan feuillet 29g.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude est demeurée agricole jusqu'au deuxième quart du XIX^e siècle, au moment où était érigée la prison qui allait occuper la portion sud de l'îlot jusqu'au premier quart du

XX^e siècle. Au nord s'est développé un des noyaux industriels du quartier, avec l'implantation, à partir du troisième quart du XIX^e siècle, de la *Dominion Oil Cloth*, de la *Canadian Pacific Railway* (CPR), puis encore de la *Canadian Bronze Co. Limited*. L'ouverture du boulevard René-Lévesque, qui s'inscrit dans la vague de désindustrialisation et de démolitions qui marque la fin du XX^e siècle, allait donner au secteur sa configuration actuelle.

L'impact, sur le tissu archéologique, de la mise en place des services publics souterrains semble avoir été profond, de sorte que le potentiel archéologique de ce tronçon doit être considéré comme faible.

Ce potentiel archéologique touche aux activités de la prison des Patriotes, dont des vestiges pourraient être mis au jour sous la forme notamment de murs d'enceinte et d'un petit bâtiment qui en occupait l'angle nord-est en 1846. Toutefois, il est probable que ces constructions aient été en grande partie bouleversées par des constructions postérieures, en particulier la longue structure maçonnée illustrée sur les plans de Goad (1890 et 1912), à l'extrémité sud du terrain occupé par la CPR, et les bâtiments érigés par la Commission des liqueurs du Québec (feuillet 29e et 29f).

Quant aux vestiges des industries occupant la portion nord de l'îlot, il est probable que les constructions de la *Canadian Bronze Co. Limited* aient éradiqué les composantes plus anciennes (notamment celles de la *Canadian Pacific Railway*). Bien que la mise en place des industries autour de la zone à l'étude soit récente, leur présence n'en a pas moins été structurante dans le quartier, tout au long du XX^e siècle. Les vestiges associés à ces ensembles industriels comportent donc un intérêt archéologique certain.

Principales fonctions : Institutionnelle, industrielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser (feuillet 29g). Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations antérieures à l'ouverture du boulevard René-Lévesque, particulièrement ceux en lien avec les activités de la CPR;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Archéotec 2003, Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, Ethnoscop 1987, 2003a, 2010a et 2013, Linteau 1992 et Linteau et Robert 1973.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue Cartier entre le boulevard René-Lévesque Est et la rue Sainte-Catherine

Zone à potentiel archéologique	H23	Aire(s) d'intervention	Surveillance archéologique des travaux d'excavation
Plan/feuille(s)	Plan 4 ; feuillets 26a, 26b, 26d à 26h, 27a, 27b, 27d à 27h	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	444 (cadastre du quartier Sainte-Marie)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 29)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin, à l'ouest de l'actuelle avenue Papineau. La zone à l'étude conserve une vocation agricole au début du XIX^e siècle, ce dont témoigne le plan de Charland (figure 31; feuillets 26b et 27b). Charland situe la zone aux limites de deux propriétés terriennes appartenant à Pierre Monarque et à la veuve Fisher. La rivière Saint-Martin, qui s'écoule du nord-est au sud-ouest, traverse la zone à l'étude à un emplacement aujourd'hui situé entre les rues Sainte-Rose et Sainte-Catherine.

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Sainte-Marie.

Le plan de Cane de 1846, qui témoigne de l'urbanisation de l'ancien faubourg au cours des premières décennies du XIX^e siècle, montre que les anciens domaines agricoles ont été lotis en bordure de la zone à l'étude. Une voie est ouverte à l'emplacement de l'actuelle rue Cartier (Gain), entre la rue Notre-Dame (St. Mary) et l'actuelle rue Sainte-Rose, et quelques bâtiments occupent les lots situés sur sa bordure. La rivière Saint-Martin n'y est pas représentée (figure 34; feuillets 26d et 27d).

Le plan de Plunkett & Brady de 1872 témoigne d'une densification lente de l'occupation en bordure du tronçon à l'étude (figure 36; feuillets 26e et 27e). Le tracé de la rue Cartier (Gain) y est représenté, mais la rue elle-même ne semble pas encore s'étirer au nord de l'actuelle rue Sainte-Rose (Blake). La rivière Saint-Martin y est de nouveau perceptible. La rue Cartier sera ouverte comme voie publique en 1889.

La vocation industrielle et résidentielle du secteur recoupé par le tronçon à l'étude s'affirme, comme le montre le plan de Goad de 1890 (figure 37; feuillets 26f et 27f). Quelques bâtiments se sont ajoutés sur les bordures de la rue Cartier (Gain), au sud de la rue Sainte-Rose. Plus au nord, en bordure de la rue Sainte-Catherine (qui s'étend désormais dans ce secteur), deux imposants bâtiments en bois érigés après 1872 recourent le tronçon à l'étude. Leur fonction n'est pas claire, mais il est probable qu'ils appartiennent à un ensemble à vocation industrielle. La rivière Saint-Martin, probablement canalisée, n'est plus représentée.

XX^e siècle :

Sur le plan de Goad de 1912, la rue Cartier est désormais ouverte jusqu'à la rue Sainte-Catherine et ses bordures sont densément occupées (figure 78; feuillets 26g et 27g).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

MTL08-25-8

Arkéos, inventaire archéologique, 2008

L'intérêt de cette intervention, réalisée à l'intersection de l'avenue De Lorimier et de la rue Sainte-Catherine, réside notamment dans la découverte des vestiges d'une structure en bois, qui correspond à la culée nord du ponceau qui traversait la rivière Saint-Martin dans l'emprise de l'avenue De Lorimier. Bien que l'horizon humique du sol naturel y ait été mis au jour, aucun élément topographique rattaché à l'ancienne rivière n'y a été observé.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Les perturbations causées par la mise en place des réseaux d'aqueduc et d'égout sont profondes, alors que deux conduits parcourent le centre du tronçon à l'étude. Le réseau d'aqueduc alimente également une borne à incendie localisée sur le trottoir ouest.

La construction de massifs et de puits d'accès du réseau de la CSEM a entraîné des perturbations importantes, principalement sous le trottoir est et aux intersections.

Enfin, un conduit de gaz parcourt la bordure est de la voie.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue Cartier sont représentés sur les plans feuillets 26h et 27h.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude est aux limites de deux propriétés terriennes appartenant à Pierre Monarque et à la veuve Fisher, lesquelles sont illustrées sur le plan de Charland (1801). L'ancien lit de la rivière Saint-Martin, qui s'écoulait à travers ces deux domaines, pourrait être localisé sous la rue Cartier, à un emplacement que Charland (1801) situe au nord de l'actuelle rue Sainte-Rose et que Plunkett & Brady (1872) placent plutôt au sud, tout comme l'étude du cadre naturel ancien présentée dans la sectiondu présent rapport. Des vestiges d'ouvrages primitifs de canalisation ou de ponceaux pourraient également y être mis au jour.

Les terres agricoles ont été loties au cours des années suivantes et la rue Cartier, progressivement ouverte. Au dernier quart du XIX^e siècle, un ensemble de bâtiments à vocation probablement industrielle occupait l'emplacement de la rue projetée, mais a rapidement été démoli par la suite. Les vestiges de deux longs bâtiments en bois pourraient toujours être en place sous la rue Cartier.

Toutefois, la présence de nombreux services publics souterrains a pour effet de limiter le potentiel archéologique à la portion est de la rue Cartier.

Principaux thèmes/fonctions : Cadre naturel, fonction industrielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser aux extrémités nord et sud de la zone (feuillet 26h et 27h). Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) retracer le lit de la rivière Saint-Martin et documenter des ouvrages de canalisation ou ponceaux;
- 2) documenter les témoins des occupations antérieures à l'ouverture de la rue Cartier;
- 3) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Arkéos 2010a, Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, Ethnoscop 2010a et 2013, Linteau 1992 et Linteau et Robert 1973.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue Parthenais entre le boulevard René-Lévesque Est et la rue Sainte-Catherine

Zone à potentiel archéologique	H24	Aire(s) d'intervention	Surveillance archéologique des travaux d'excavation
Plan/feuillet (s)	Plan 4 ; feuillets 29a à 29g et 30a à 30g	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	1572 à 1574 et 1576A (cadastre du quartier Sainte-Marie)

Occupation actuelle : Voie publique (photo 30)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin, à l'ouest de l'actuelle avenue Papineau. La zone à l'étude conserve une vocation agricole au début du XIX^e siècle, ce dont témoigne le plan de Charland (figure 31; feuillets 29b et 30b). Charland situe la zone à l'étude à l'intérieur de la propriété de Charles Demers, qui s'étire vers le nord depuis le fleuve. Un bâtiment situé dans un terrain enclos, à la limite est de la propriété de Demers, pourrait être recoupé par le tronçon à l'étude.

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Sainte-Marie.

Au milieu du XIX^e siècle, l'industrialisation et l'immigration ont profondément transformé l'ancien faubourg, comme en témoigne le plan produit par Cane en 1846. La rue Parthenais, désormais ouverte, s'étire au nord d'une place publique. Le morcellement des terrains situés sur ses bordures a été amorcé, surtout dans le secteur où se situe la zone à l'étude (figure 34; feuillets 29c et 30c). De grandes propriétés occupées par quelques bâtiments et vergers s'y partagent l'espace.

Ce cadre a peu changé en 1872, comme l'illustre le plan de Plunkett & Brady (figure 36; feuillets 29d et 30d) sur lequel on peut tout de même observer quelques reconstructions en bordure de la rue Parthenais. La rue Sainte-Catherine est désormais ouverte à la limite nord de la zone à l'étude.

À partir du dernier quart du XIX^e siècle, l'implantation d'industries marquera l'identité de ce secteur, comme en témoigne le plan de Goad de 1890 (figure 77; feuillets 29e et 30e). Alors que la *Dominion Oil Cloth* occupe le terrain à l'ouest de la rue Parthenais depuis 1872, la bordure est de la rue montre un cadre bâti clairsemé. À l'exception de la banque qui occupe l'angle sud-est des rues Parthenais et Sainte-Catherine, la vocation des bâtiments semble être résidentielle. La petite rue Rivet a été ouverte entre les rues Parthenais et Fullum.

XX^e siècle :

Le plan de Goad de 1912 montre que la *Dominion Oil Cloth* occupe désormais les terrains à l'ouest et à l'est de la rue Parthenais (figure 78; feuillets 29f et 30f). En bordure est de la rue, le terrain situé au nord de la rue Rivet est toujours occupé par des bâtiments aux dimensions modestes, à vocation principalement résidentielle.

La *Dominion Oil Cloth* demeurera l'une des industries dominantes du secteur au cours des décennies suivantes, comme en témoigne le plan produit par l'Underwriters Survey Bureau en 1940 (figure 79), et ce, jusqu'à sa fermeture pendant la deuxième moitié du XX^e siècle.

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

Aucune intervention archéologique n'a été réalisée à l'intérieur ou à proximité du tronçon à l'étude.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

La mise en place des réseaux d'aqueduc et d'égout a entraîné des perturbations profondes dans la moitié ouest de la voie, ainsi qu'aux intersections. Le réseau d'aqueduc alimente également une borne à incendie localisée sur le trottoir ouest.

La construction de massifs et de puits d'accès du réseau de la CSEM a entraîné des perturbations importantes, principalement sous le trottoir ouest et aux intersections.

Enfin, un conduit de gaz parcourt la bordure est de la voie.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue Parthenais sont représentés sur les feuillets 29g et 30g.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude est située à l'intérieur d'un domaine agricole dont le propriétaire, au début du XIX^e siècle, était Charles Demers. Bien que la précision du plan de Charland, qui illustre la propriété en 1801, ne soit pas absolue, les vestiges d'un bâtiment situé à la limite est de cette propriété pourraient se trouver aujourd'hui sous la rue Parthenais.

Toutefois, les perturbations rattachées à l'enfouissement des réseaux d'aqueduc, d'égout et de la CSEM ont pour effet de limiter le potentiel archéologique à la portion est de la rue Parthenais.

Principales fonctions : Agro-domestique

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à une surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser dans la portion centrale de la zone (feuillets 29g et 30g). Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins des occupations antérieures à l'ouverture de la rue Parthenais;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Archéotec 2003, Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, Ethnoscop 2010a et 2013, Linteau 1992 et Linteau et Robert 1973.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Rue Parthenais entre le boulevard De Maisonneuve et le terrain du poste Delorimier

Zone à potentiel H25 Aire(s) d'intervention Aucune
archéologique intervention n'est
recommandée.

Plan(s) Plan 4 ; Lot(s) cadastral(aux) ---
feuilles 31a à ancien(s)
31g, 32a à 32g
et 33a à 33g

Occupation actuelle : Voie publique (photo 31)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin, à l'ouest de l'actuelle avenue Papineau. La zone à l'étude conserve une vocation agricole au début du XIX^e siècle, ce dont témoigne le plan de Charland (figure 31; feuilles 31b, 32b et 33b). Charland situe la zone à l'intérieur de la propriété de Charles Demers, qui s'étire vers le nord depuis le fleuve. La rivière Saint-Martin, qui s'écoule du nord-est au sud-ouest, traverse la zone à l'étude à un emplacement aujourd'hui situé à l'est du poste Delorimier.

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Sainte-Marie.

Sur le plan produit par Cane en 1846, la rue Parthenais est désormais ouverte et les terres qui en occupent les bordures semblent toujours avoir une vocation agricole. La rivière Saint-Martin n'y est pas représentée (figure 34; feuillets 31c, 32c et 33c).

Si l'ancien faubourg s'est urbanisé depuis le premier quart du XIX^e siècle, sous l'impulsion de l'industrie et de l'immigration, en 1872 le secteur recoupé par la zone à l'étude est encore peu touché par ce développement. Le plan de Plunkett & Brady montre que la division des anciennes terres agricoles y a néanmoins été amorcée. Un très long bâtiment destiné à la fabrication de cordage (« Rope Walk ») occupe la bordure ouest de la rue Parthenais. La rivière Saint-Martin est de nouveau représentée et recoupe la zone à l'étude, à un emplacement cette fois situé entre le boulevard De Maisonneuve et la rue Logan (figure 36; feuillets 31d, 32d et 33d). L'actuel boulevard De Maisonneuve (rue Mignonne) et la rue Logan y sont projetés.

La rivière Saint-Martin n'est plus représentée sur le plan de Goad de 1890 et a probablement été canalisée (figure 77; feuillets 31e, 32e et 33e). Le cadre bâti en bordure de la rue Parthenais est dominé par les installations d'une fabrique de verre, par quelques bâtiments résidentiels et par un terrain où s'élève une prison pour femmes. L'actuel boulevard De Maisonneuve (rue Mignonne) et la rue Logan sont représentés.

XX^e siècle :

Les premières décennies du XX^e siècle voient se consolider la fonction industrielle en bordure du tronçon à l'étude, comme le montrent les plans de Goad (1912) et d'Underwriters' Survey Bureau (1940). La prison pour femmes et les bâtiments résidentiels sont toujours présents au nord de la rue Logan (figures 78 et 79; feuillets 31f, 32f et 33f).

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES :

MTL08-25-8

Arkéos, inventaire archéologique, 2008

L'intérêt de cette intervention, réalisée à l'intersection de l'avenue De Lorimier et de la rue Sainte-Catherine, réside notamment dans la découverte des vestiges d'une structure en bois, qui correspond à la culée nord du ponceau qui traversait la rivière Saint-Martin dans l'emprise de l'avenue De Lorimier. Bien que l'horizon humique du sol naturel y ait été mis au jour, aucun élément topographique rattaché à l'ancienne rivière n'y a été observé.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Le centre de la voie est occupé par un conduit d'aqueduc et par un conduit d'égout, dont l'enfouissement a dû entraîner des perturbations profondes du tissu archéologique. Le réseau d'aqueduc alimente également deux bornes à incendie localisées sur le trottoir ouest.

Les perturbations rattachées à la construction de massifs et de puits d'accès du réseau de la CSEM concernent principalement le trottoir ouest et les intersections, en plus de conduits d'alimentation d'édifices situés en bordure est de la rue.

Enfin, un conduit de gaz parcourt la bordure est de la voie entre le boulevard De Maisonneuve et la rue Logan, tandis qu'un deuxième conduit longe la bordure ouest du tronçon situé au nord de la rue Logan.

Les services publics enfouis dans l'emprise de la rue Parthenais sont représentés sur les feuillets 31g, 32g et 33g.

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à l'étude était située dans un domaine agricole dont Charles Demers était le propriétaire au début du XIX^e siècle, comme en témoigne le plan de Charland (1801). L'ancien lit de la rivière Saint-Martin, qui s'écoulait à travers ce domaine, pourrait être localisé sous la rue Parthenais, à un emplacement que Charland (1801) situe à l'est du poste Delorimier et que Plunkett & Brady (1872) situe plutôt entre le boulevard De Maisonneuve et la rue Logan. Des vestiges d'ouvrages primitifs de canalisation ou de ponceaux pourraient également y être mis au jour.

La présence de services publics souterrains a pour effet de limiter le potentiel archéologique de ce tronçon de la rue Parthenais. Des portions résiduelles de sol en place pourraient néanmoins être mises au jour dans le tiers est et sous le trottoir est de la rue.

Principaux thèmes/fonctions : Cadre naturel

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

En raison des perturbations du sous-sol occasionnées par l'enfouissement de services publics, aucune intervention archéologique n'est recommandée dans le cadre des travaux prévus par Hydro-Québec.

Ouvrages consultés : Arkéos 2010a, Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, Ethnoscop 2010a et 2013, Linteau 1992 et Linteau et Robert 1973.

RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMIER ET LIGNES SOUTERRAINES

ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE HISTORIQUE

Secteur : Stationnement et terrain vacant en bordure du poste Delorimier

Zone à potentiel archéologique	H26	Aire(s) d'intervention	H26A à H26C ; surveillance archéologique des travaux d'excavation.
Plan(s)	Plan 4 ; feuillets 33a à 33g	Lot(s) cadastral(aux) ancien(s)	1492 (cadastre du quartier Sainte-Marie)

Occupation actuelle : Espace vacant, dont une partie est occupée par un stationnement (photo 32)

Site(s) archéologique(s) : Aucun répertorié

Bien(s) culturel(s) : Aucun répertorié

CHRONOLOGIE DE L'OCCUPATION :

XVII^e-XVIII^e siècles :

Le tronçon à l'étude est situé aux limites du faubourg Québec ou Sainte-Marie, qui se développe à l'est de la ville fortifiée, le long du chemin de Québec (ensuite appelé Sainte-Marie, puis Notre-Dame). Ce secteur, occupé dès le XVII^e siècle, gardera longtemps une vocation agricole. Les plans de Chaussegros de Léry (1717) et de Labrosse (1761) illustrent le secteur au XVIII^e siècle (figures 21 et 30). La zone à l'étude est située dans la côte Sainte-Marie, largement au nord de l'espace habité du faubourg qui se concentre au sud de la rivière Saint-Martin.

XIX^e siècle :

La population du faubourg augmente depuis la fin du XVIII^e siècle, mais est toujours concentrée entre le fleuve et la rivière Saint-Martin, à l'ouest de l'actuelle avenue Papineau. La zone à l'étude conserve une vocation agricole au début du XIX^e siècle, ce dont témoigne le plan de Charland (figure 31; feuillet 33b). Charland situe la zone à l'étude à l'intérieur de la propriété de Sir John Johnston, qui s'étire vers le nord depuis le fleuve.

Dans le cadre d'un redécoupage municipal effectué au cours de la décennie 1840, la zone à l'étude est intégrée au quartier Sainte-Marie.

Bien que l'industrialisation et l'immigration aient profondément transformé l'ancien faubourg, au milieu du XIX^e siècle le secteur recoupé par la zone à l'étude est encore peu touché par ce développement. Sur le plan de Cane produit en 1846, les rues Parthenais et Colborne (actuelle avenue De Lorimier tracée à l'intérieur du domaine de Johnson en 1831, puis ouverte comme voie publique en 1842) sont représentées. Les terrains sont lotis en bordure de la rue Colborne (figure 34; feuillet 33c). Aucun bâtiment n'occupe la zone à l'étude.

Quelques décennies plus tard, en 1872, le plan de Plunkett & Brady montre un cadre similaire à celui illustré par Cane en bordure de la zone à l'étude (figure 36; feuillet 33d). La rivière Saint-Martin, qui y forme une boucle, coule au nord et à l'est de la zone. Le terrain en bordure ouest de la rue Parthenais est occupé par une fabrique de cordes, de même que par un petit bâtiment assorti d'une dépendance à l'arrière. Ce petit bâtiment se situerait à l'extrémité est de la zone à l'étude. Sur ce plan est également projetée la rue Logan.

Ce cadre se transforme au cours du dernier quart du XIX^e siècle, sous l'impulsion de l'industrie. Sur le plan de Goad produit en 1890, la portion ouest de la zone à l'étude est désormais occupée par l'ensemble de la *Metropolitan Rolling Mill & Nail Factory*. L'extrémité est de la zone recoupe une série de bâtiments dont la vocation est probablement résidentielle (figure 77; feuillet 33e).

XX^e siècle :

Les plans de Goad (1912) et du Underwriters Survey Bureau (1940) montrent que la fonction industrielle se consolide en bordure de la zone à l'étude pendant les premières décennies du XX^e siècle (figures 78 et 79; feuillet 33f). Dans la portion ouest de la zone, l'ensemble la *Metropolitan Rolling Mill & Nail Factory* a été remplacé par celui de la *Standard Shirt Co.*, alors que des bâtiments résidentiels en rangée en occupent toujours la portion est. Quant à la portion nord de la zone, les ensembles de la *Consolidated Lithographing Co. Ltd.* et de la *Aethna Biscuit Co. Ltd.* y ont été implantés entre 1890 et 1912, ainsi que des habitations en rangée.

Le plan du Underwriter's Survey Bureau de 1954 est le premier à illustrer le secteur après la construction de l'actuel poste de Lorimier, réalisée en 1948-1949 (figure 82). Une « power station » a également été construite au sud du nouveau poste, entre l'ensemble d'entrepôts occupant la portion sud-est du terrain et les anciennes installations de la *Standard Shirt Co.*, désormais occupées par la *Canadian Converters Co. Ltd.*.

À partir de la fin de la décennie 1960, le terrain situé au nord de l'actuel poste De Lorimier, auparavant occupé par la *Consolidated Lithographing Co. Ltd.* et de la *Aethna Biscuit Co. Ltd.* accueille dorénavant une teinturerie (figure 83). Celle-ci serait détruite peu après 2000.

DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTALES :

Ethnoscop, inventaire archéologique, 2007

Dans le cadre de travaux de construction d'une ligne souterraine de transport entre les postes Berri et De Lorimier, un inventaire a été réalisé sur le terrain situé au sud-ouest de l'actuel poste De Lorimier, ainsi qu'en bordure ouest de l'avenue De Lorimier, dans le prolongement de la rue Logan. Des dépôts témoignant de l'occupation industrielle du secteur, notamment de la présence de la *Dominion Glass Co. Ltd.* et de l'usine de savon de J. Barsalou, y ont été relevés sur un sol naturel arasé.

Études environnementales, 1992 à 2012

Les études environnementales réalisées entre 1992 et 2012 fournissent quelques données supplémentaires sur l'état du sous-sol. Les données les plus significatives pour la présente étude sont celles issues des travaux de caractérisation et de réhabilitation des sols réalisés par DDH en 2004 et 2005, puis des forages réalisés par Inspec-Sol en 2012. Ces travaux ont porté spécifiquement sur le terrain où sera érigé le nouveau poste De Lorimier.

L'étude de caractérisation effectuée par DDL a notamment soulevé l'impact probable sur le sous-sol de la présence de réservoirs de produits pétroliers (un souterrain et quatre hors-terre) et de deux chambres de bouilloire associés aux occupations industrielles du site. Un total de 16 tranchées de caractérisation, dont la profondeur variait de 0,30 m à 4,00 m, a été excavé, sans toutefois que ne soit précisée la composition des sols. Les travaux de réhabilitation réalisés en 2005 ont permis le retrait des sols contaminés dans trois secteurs du site du futur poste De Lorimier, sur une profondeur de 0,50 à 6,00 m.

Des forages réalisés par Inspec-Sol en 2012 ont atteint une profondeur variant de moins 0,61 m à 6,35 m. Une fois de plus, la composition des sols rencontrés n'est pas précisée. Soulignons toutefois que contrairement à ce qui est affirmé dans la synthèse produite par Génivar, les forages dont la profondeur est moindre ont probablement buté sur des vestiges architecturaux, et non sur le roc.

PERTURBATIONS CONNUES :

-Services publics souterrains :

Quelques conduits d'alimentation électrique recoupent la portion nord-est de la zone à l'étude (feuillet 33g).

-Autres :

Aucune visible

POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE :

La zone à potentiel archéologique H26 correspond au terrain vacant situé sur le pourtour de l'actuel poste De Lorimier et où seront exécutés des travaux de construction d'un nouveau poste et d'une ligne souterraine de transport. La limite sud de cette zone a été établie en fonction de la limite de propriété de la *Metropolitan Rolling Mill & Nail Factory*, qui sera touchée par l'enfouissement de la ligne de transport.

Le potentiel archéologique de cette zone est principalement rattaché au cadre industriel qui se met en place au troisième quart du XIX^e siècle, notamment avec l'implantation de la *Metropolitan Rolling Mill & Nail Factory*, puis de la *Standard Shirt Co.* (remplacée par la *Canadian Converters Co. Ltd.*), dont les vestiges pourraient toujours être en place sous le stationnement qui occupe les portions ouest et sud-ouest de la zone. La bordure est de la zone est plutôt susceptible de receler les vestiges de bâtiments à vocation résidentielle érigés en bordure de la rue Parthenais, à partir du troisième quart du XIX^e siècle. Toutefois, les vestiges de la maison et de la dépendance illustrés sur le plan de Plunkett & Brady (1872) ont probablement été éradiqués lors de l'agrandissement du complexe de la *Consolidated Lithographing Co. Ltd.*

Dans la portion nord, les travaux de construction du nouveau poste De Lorimier pourraient mettre au jour des vestiges des industries implantées à partir du tournant du XX^e siècle, soit imprimerie puis une teinturerie. Il est probable, par ailleurs, que l'occupation industrielle y ait profondément bouleversé le sous-sol et éradiqué les traces de la présence de la rivière Saint-Martin, qui coulait à l'emplacement de l'actuelle rue Disraéli.

Principaux thèmes/fonctions : Cadre naturel, fonctions industrielle et résidentielle

PLAN D'INTERVENTION (objectif et méthodologie) :

Il est recommandé de procéder à un inventaire archéologique au moyen de trois sondages (H26A, H26B et H26C) positionnés à l'intérieur du complexe de la *Consolidated Lithographing Co. Ltd.* tel qu'il est illustré en 1912 (feuillet 33f), de façon à documenter l'organisation spatiale et les activités des premières étapes d'existence de l'imprimerie.

Il est également recommandé de procéder à une surveillance archéologique des travaux d'excavation pour l'enfouissement des lignes de transport. Le tracé prévu pour ces lignes de transport recoupe l'ancienne propriété de la *Metropolitan Rolling Mill & Nail Factory*, une des premières industries dont la présence est documentée sur la zone H26 (feuillet 33e). Les objectifs de la surveillance sont les suivants :

- 1) documenter les témoins de l'occupation de la *Metropolitan Rolling Mill & Nail Factory*;
- 2) assurer, le cas échéant, la protection des ressources archéologiques.

Ouvrages consultés : Benoit et Gratton 1992, Burgess 1997, DDH 2004 et 2005, Ethnoscop 2008e, 2010a et 2013, Genivar 2013, Linteau 1992, Linteau et Robert 1973 et Maxxam 2012.

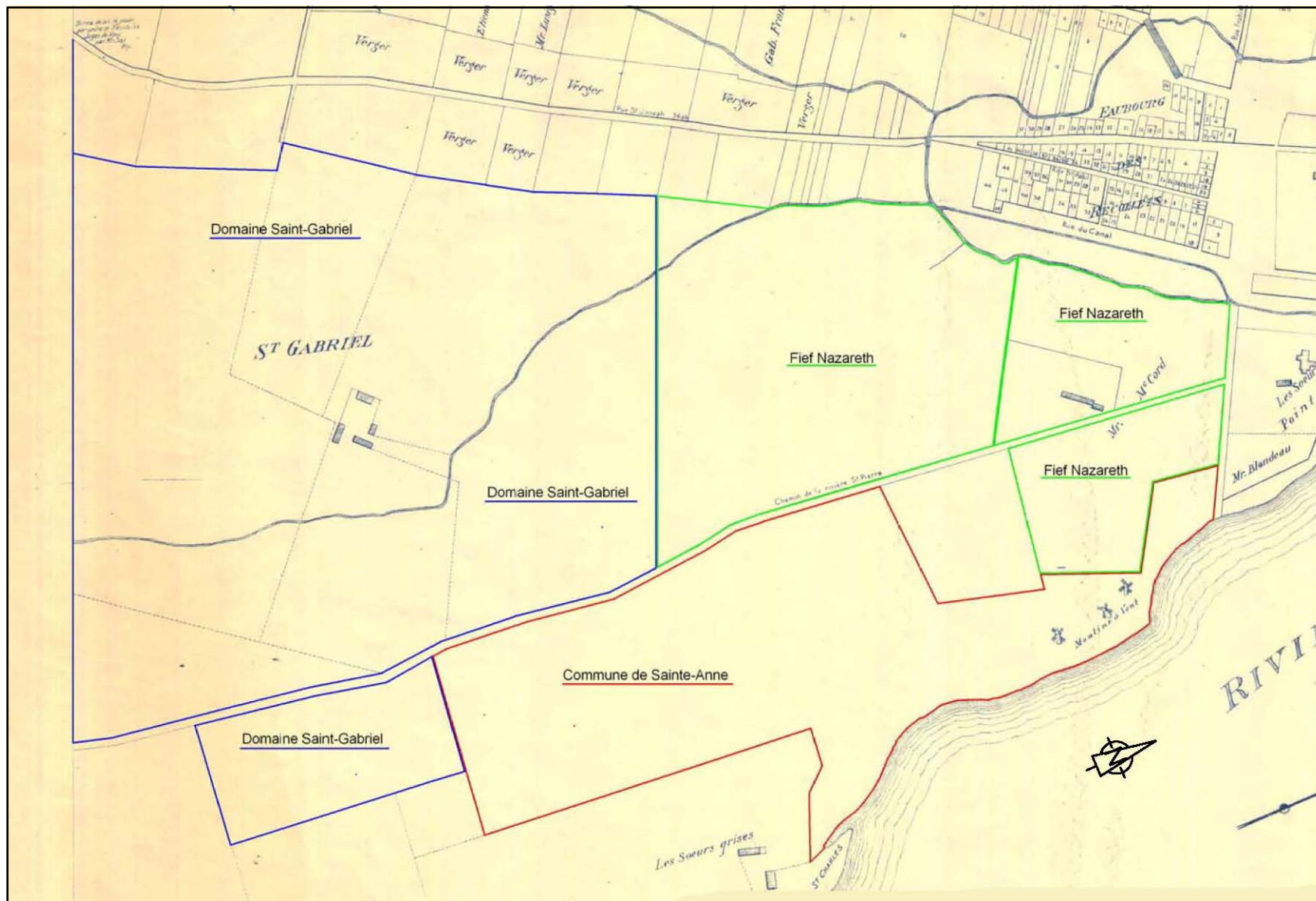


Figure 4 : Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BAnQ G 3454 M65 1801 C4).
Extrait où sont illustrées les composantes territoriales à l'origine de Griffintown.

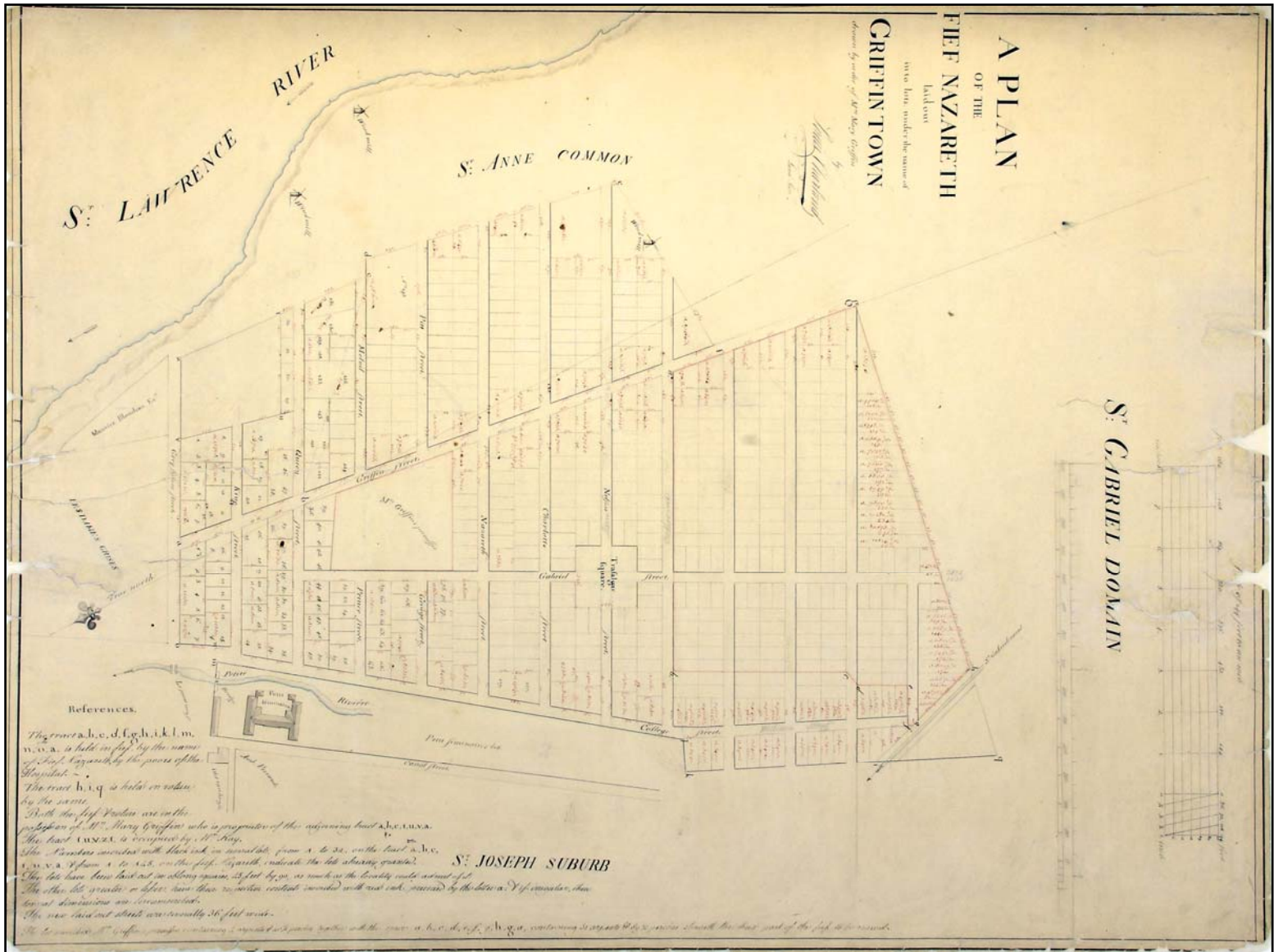


Figure 5 : Louis Charland, Plan de lotissement, 1805 (Archives de la Ville de Montréal VM66-S3-P011).

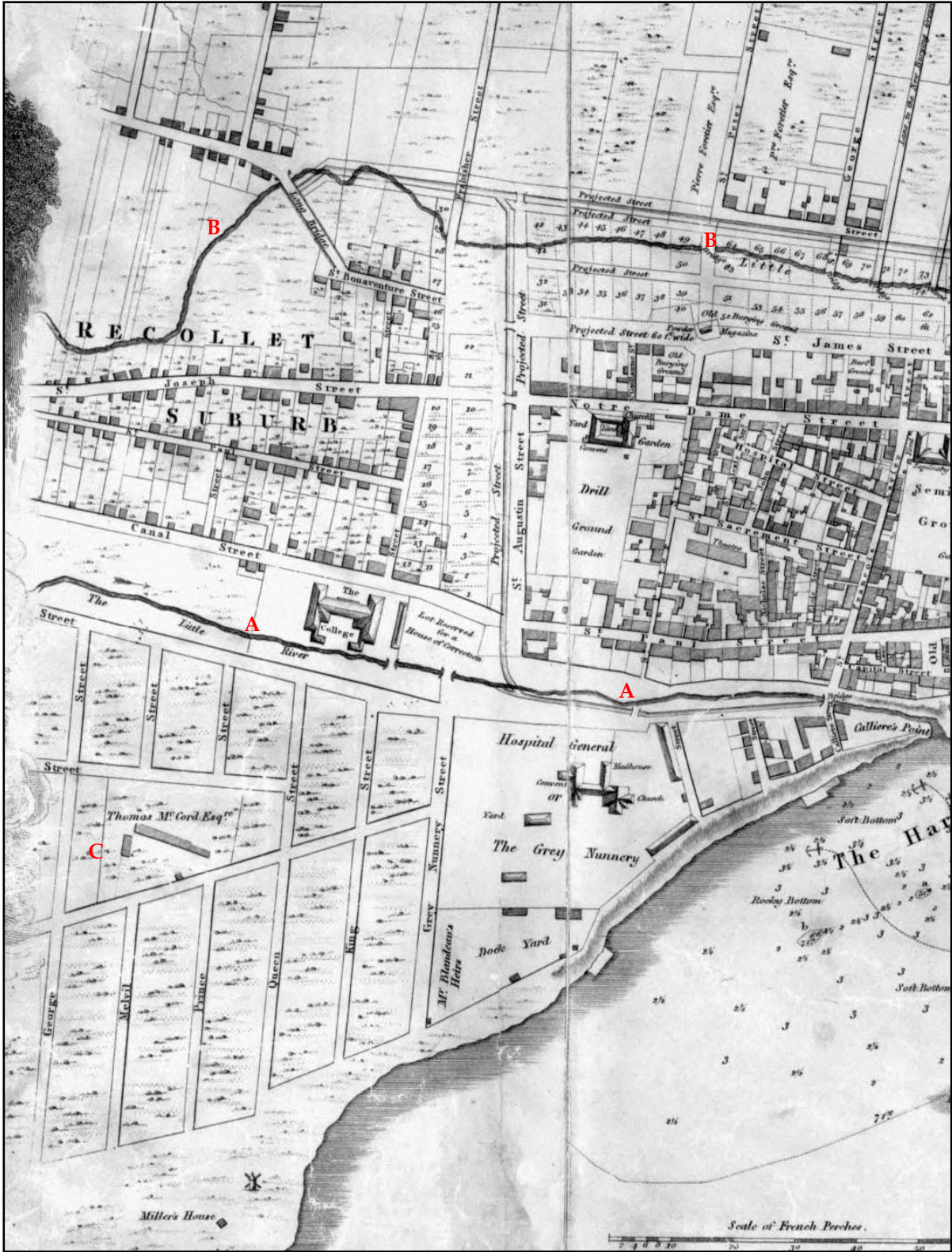


Figure 6 : Joseph Bouchette, « Town of Montreal with the Rocks, Shoals, Soundings & c. In the Harbour », 1815 (Éditions Élysée).
 Extrait montrant le faubourg des Récollets et Griffintown.
 A-Petite rivière Saint-Pierre; B-Rivière Saint-Martin; C-Domaine de Thomas McCord



Figure 7 : John Adams, « Map of the City and Suburbs of Montreal », 1825 (BAHQ G 3454 M65 1825 A32 CAR).
 A-Petite rivière Saint-Pierre; B-Briqueterie Smith; C-Rivière Saint-Martin; D-Ruisseau Prud'homme



Figure 8 : James Cane, « Topographical and pictorial map of the city of Montreal », 1846 (BA nQ G 3454 M65 1846 C35 CAR).

Extrait montrant le quartier Sainte-Anne.

A-Petite rivière Saint-Pierre; B-Ruisseau Prud'homme



Figure 9 : 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).
Extrait montrant le quartier Sainte-Anne.
A-Petite rivière Saint-Pierre

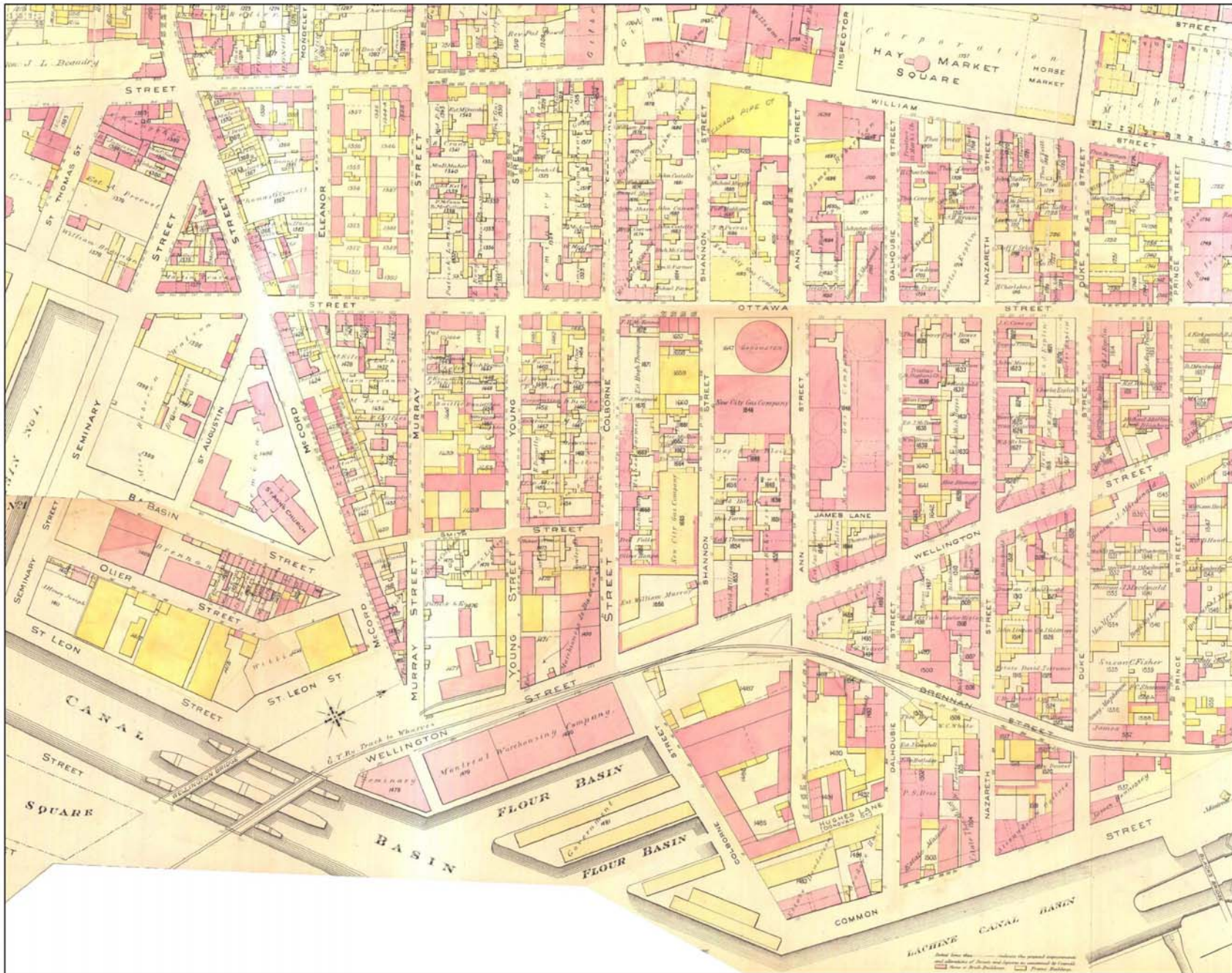


Figure 10 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal. Part of St. Ann's Ward », 1890 (BAHQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR). Extrait montrant la portion du quartier Sainte-Anne traversée par l'aire d'étude.

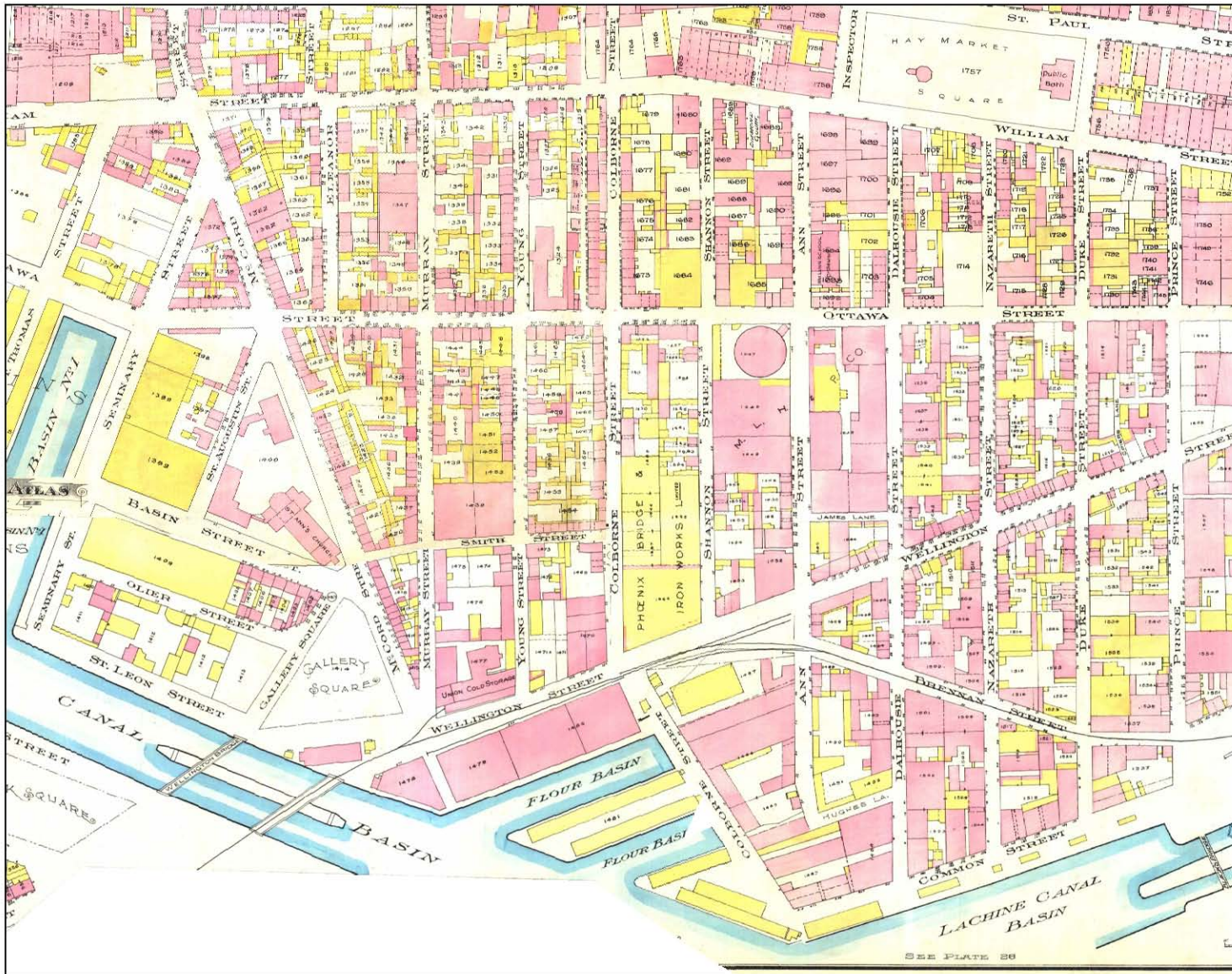


Figure 11 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. Ann's Ward », 1912 (BAHQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).

Extrait montrant la portion du quartier Sainte-Anne traversée par l'aire d'étude.



Figure 12 : Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant la portion du quartier Sainte-Anne traversée par l'aire d'étude (BAnQ MIC/A1319 CAR).

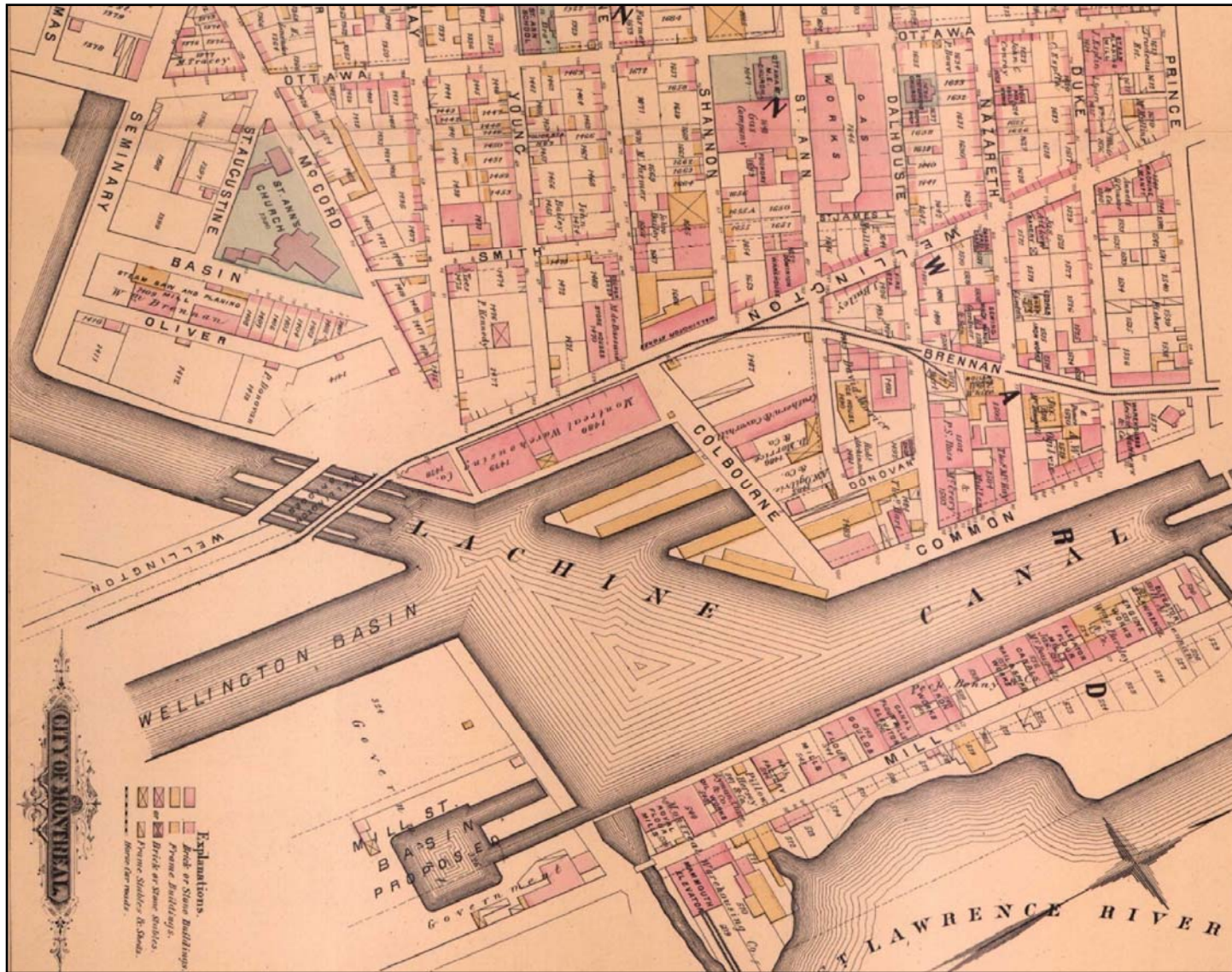


Figure 13 : Henry Whitmer Hopkins, « City of Montreal », 1879 (BA nQ G/1144/M65G475/H6/1879CAR).
Extrait montrant une partie du quartier Sainte-Anne.



Figure 14 : Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BA nQ G 3454 M65 1801 C4).
 Extrait montrant le faubourg Saint-Antoine.
 A-Rivière Saint-Martin; B-Ruisseau Prud'homme; C-Axe du boulevard René-Lévesque (approximatif)

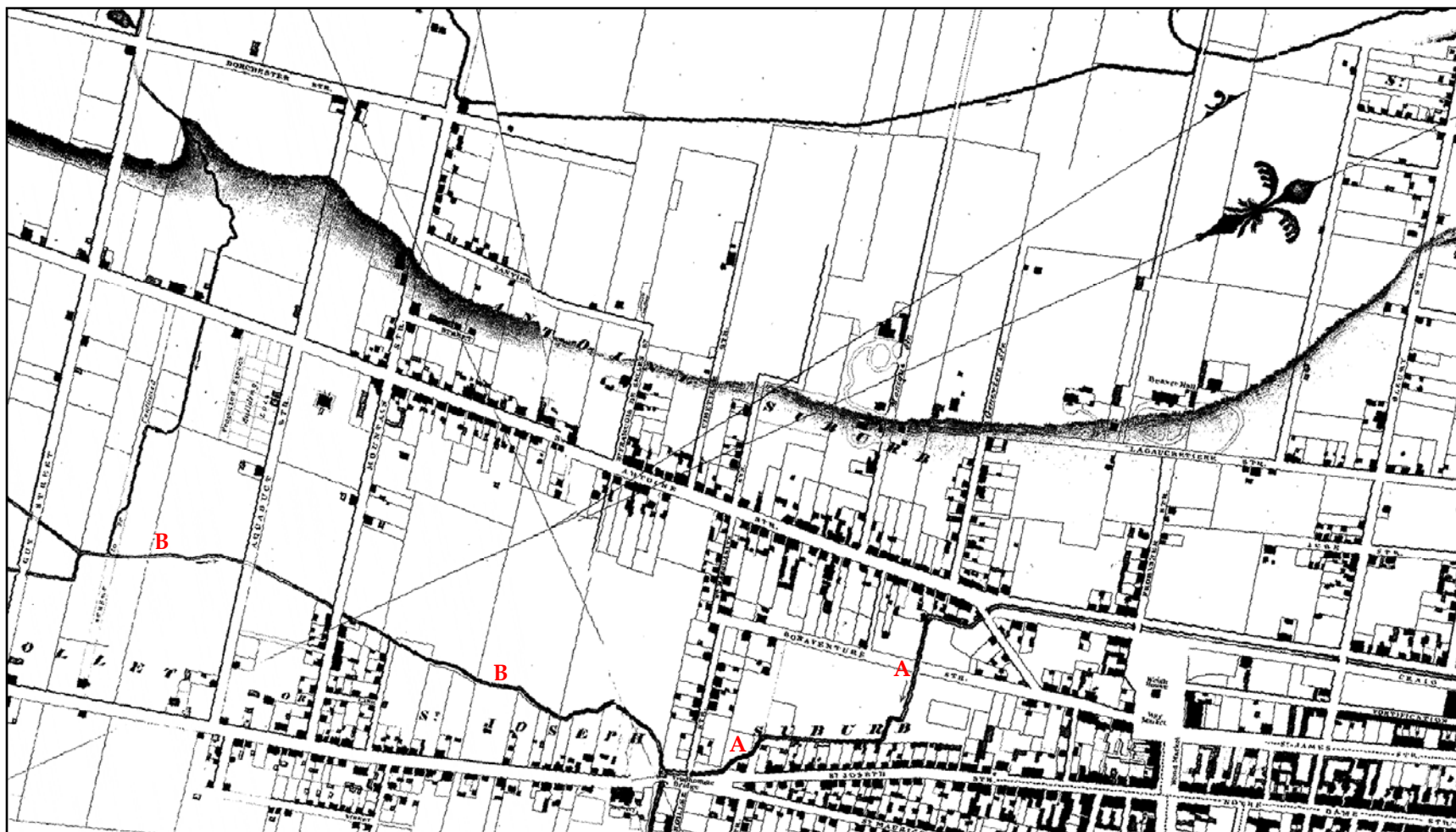


Figure 15 : John Adams, « Map of the City and Suburbs of Montreal », 1825 (BAHQ G 3454 M65 1825 A32 CAR).
 Extrait montrant le faubourg Saint-Antoine.
 A-Rivière Saint-Martin; B-Ruisseau Prud'homme



Figure 16 : James Cane, « Topographical and pictorial map of the city of Montreal », 1846 (BAHQ G 3454 M65 1846 C35 CAR).
Extrait montrant le quartier Saint-Antoine.
A-Ruisseau Prud'homme

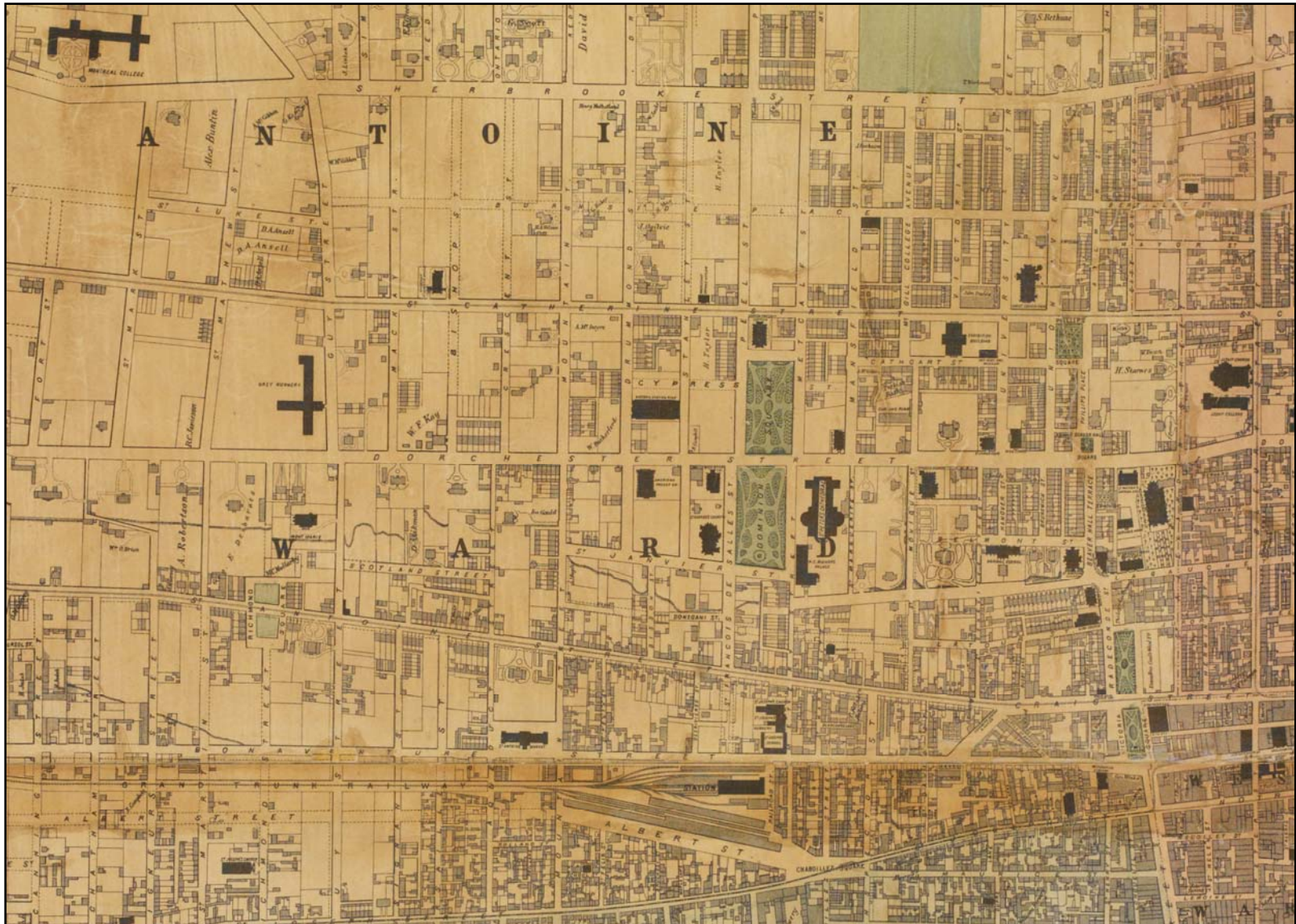


Figure 17 : Plunkett & Brady, « Plan of the City of Montreal made by order of the mayor aldermen and citizens », 1872 (BAHQ G/3454/M65/1872/P58 CAR).
Extrait montrant le quartier Sainte-Anne.

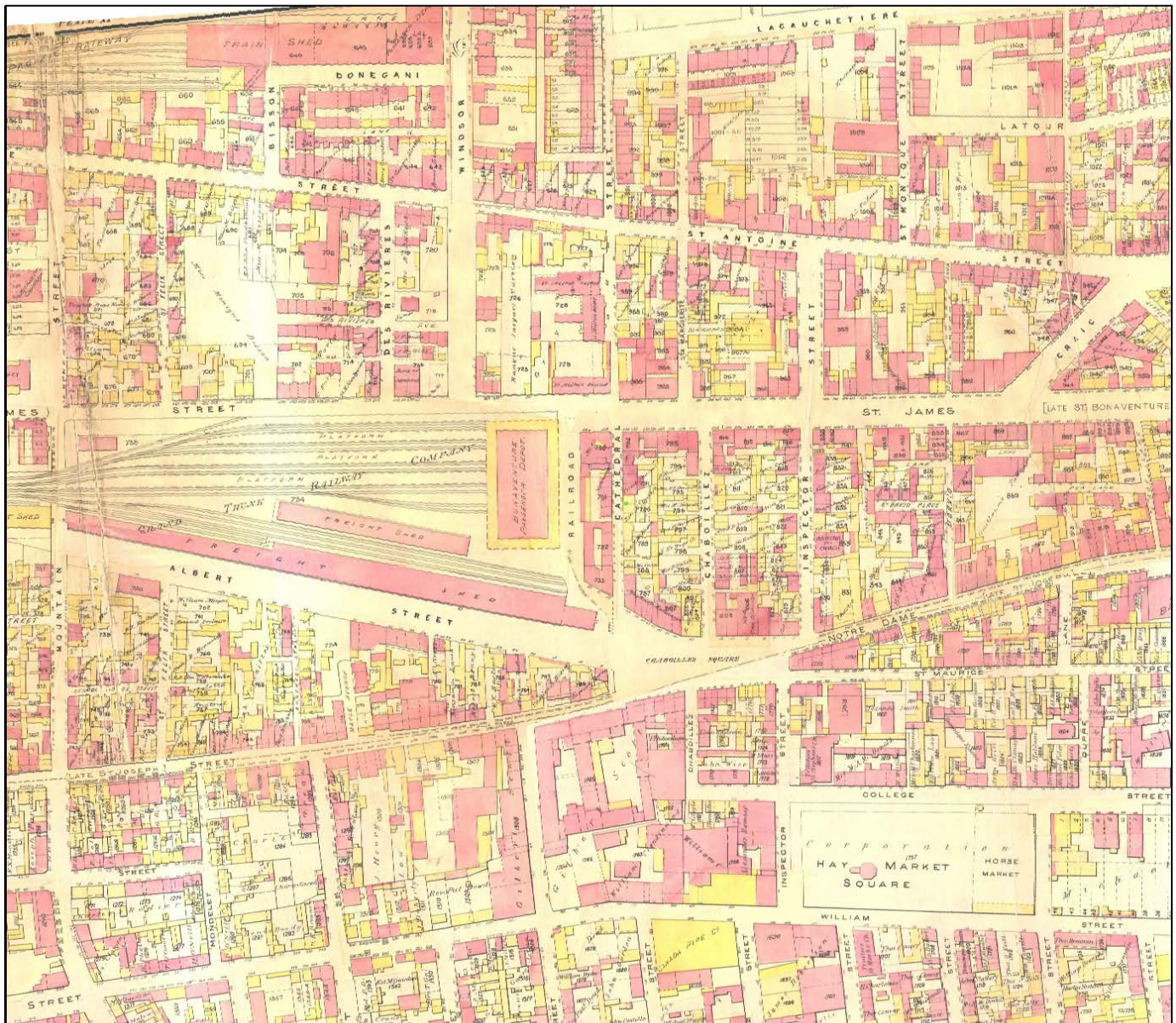


Figure 18 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1.Part of St. Ann's Ward; Montreal Atlas, Vol. 1.Part of St. Antoine's Ward », 1890 (BAHQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).
 Extrait montrant les portions des quartiers Sainte-Anne et Saint-Antoine traversées par l'aire d'étude.

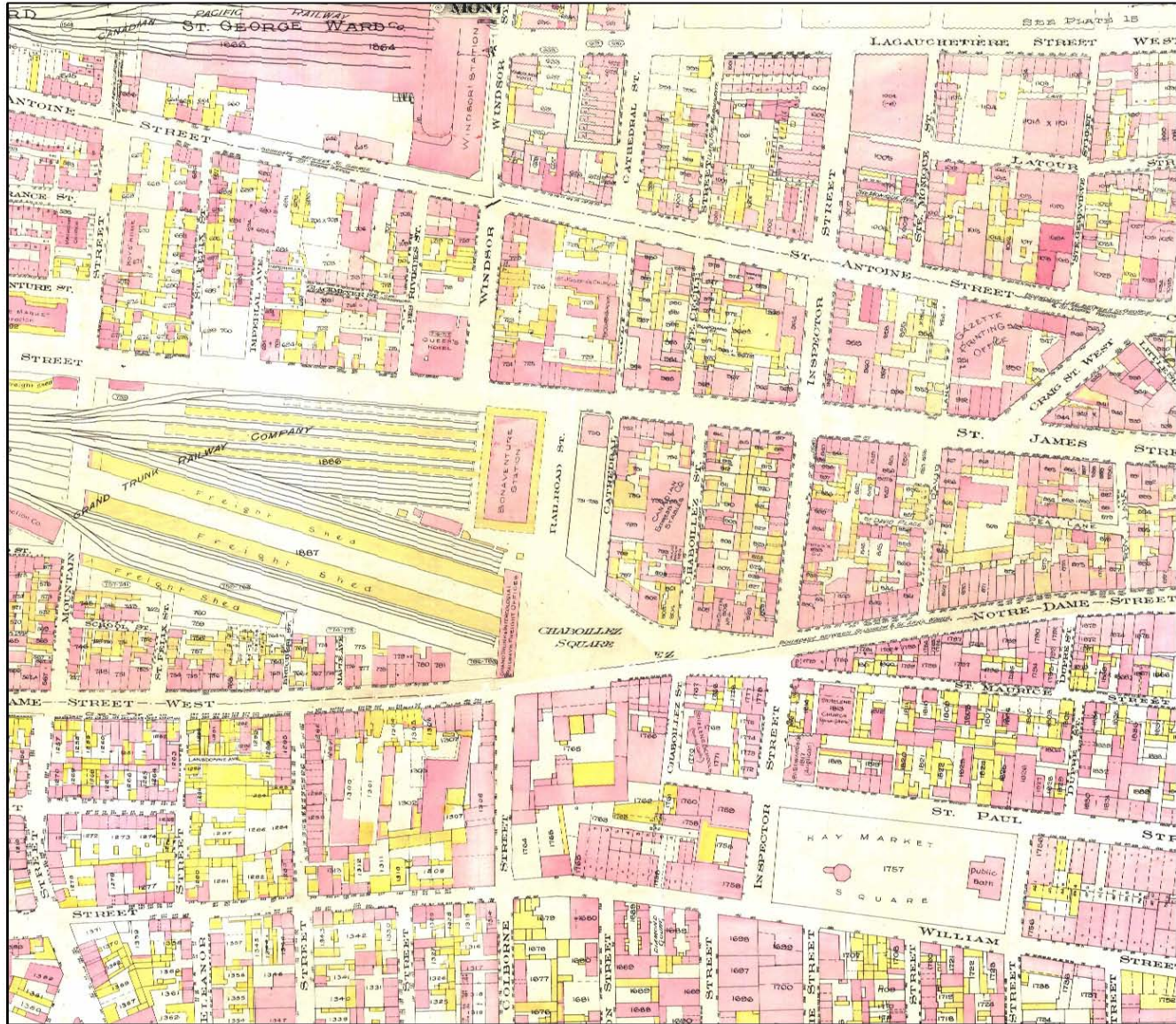


Figure 19: Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. Ann's Ward; Montreal Atlas, Vol. 1. Part of St. Antoine's Ward », 1912 (BAHQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).

Extrait montrant les portions des quartiers Sainte-Anne et Saint-Antoine traversées par l'aire d'étude.

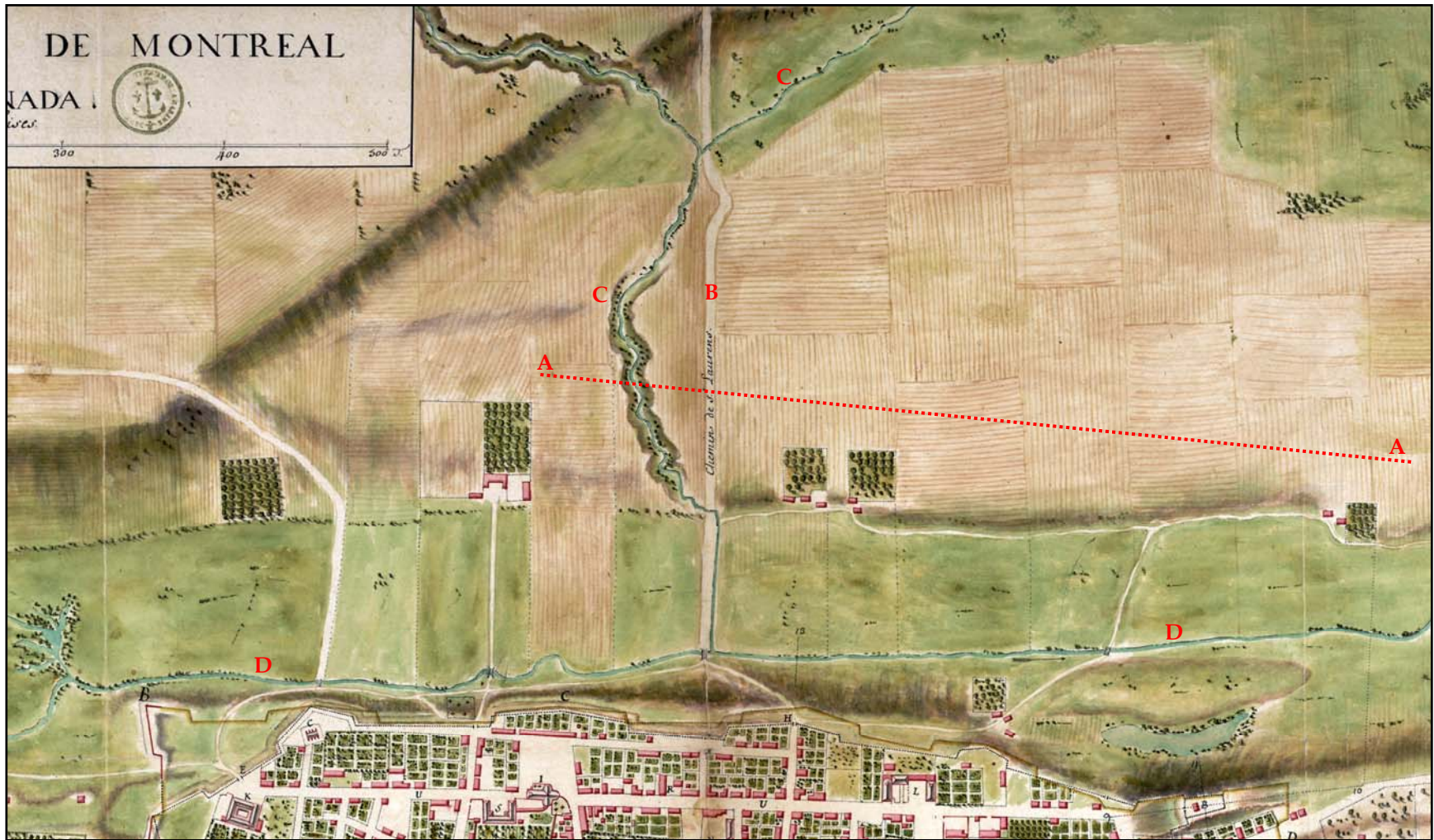


Figure 20 : Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, « Plan de la ville de Montréal en Canada », 1717 (BAnQ NMC 18246).
A-Axe du boulevard René-Lévesque (approximatif); B-Actuel boulevard Saint-Laurent; C-Ruisseau de la Côte-à-Baron;
D-Rivière Saint-Martin

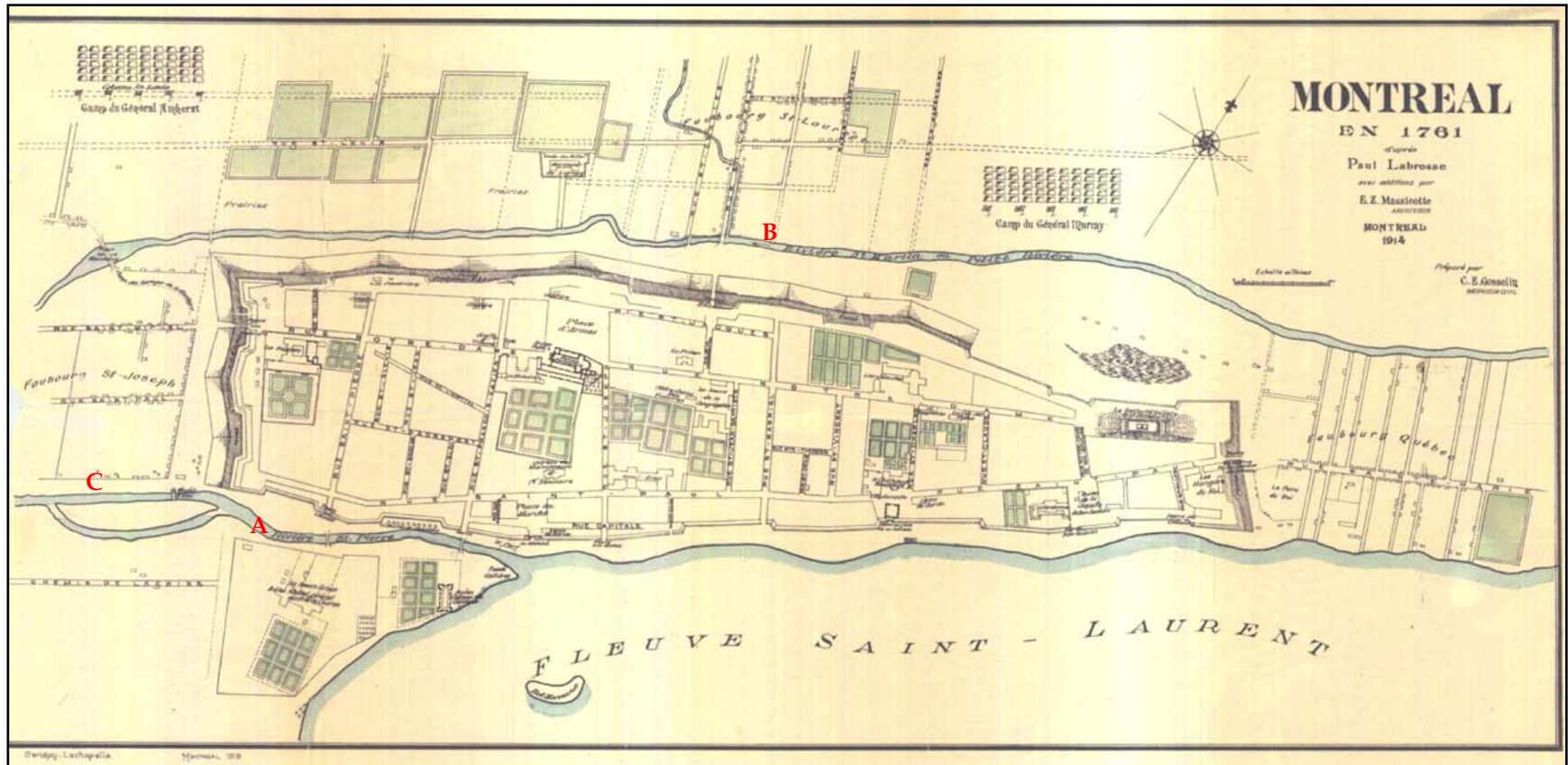


Figure 21 : Paul Labrosse, «Montréal en 1761 » (BAnQ G/3454/M65S1/1914/G67 CAR).
 A-Petite rivière Saint-Pierre; B-Rivière Saint-Martin; C-Canal des Sulpiciens



Figure 22 : Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BAHQ G 3454 M65 1801 C4).
Extrait montrant le faubourg Saint-Laurent.
A-Axe du boulevard René-Lévesque; B-Boulevard Saint-Laurent; C-Ruisseau de la Côte-à-Baron; D-Rivière Saint-Martin



Figure 23 : Joseph Bouchette, « Town of Montreal with the Rocks, Shoals, Soundings & c. In the Harbour », 1815 (Éditions Élysée).
 A-Axe du boulevard René-Lévesque; B-Boulevard Saint-Laurent; C-Ruisseau de la Côte-à-Baron; D-Rivière Saint-Martin

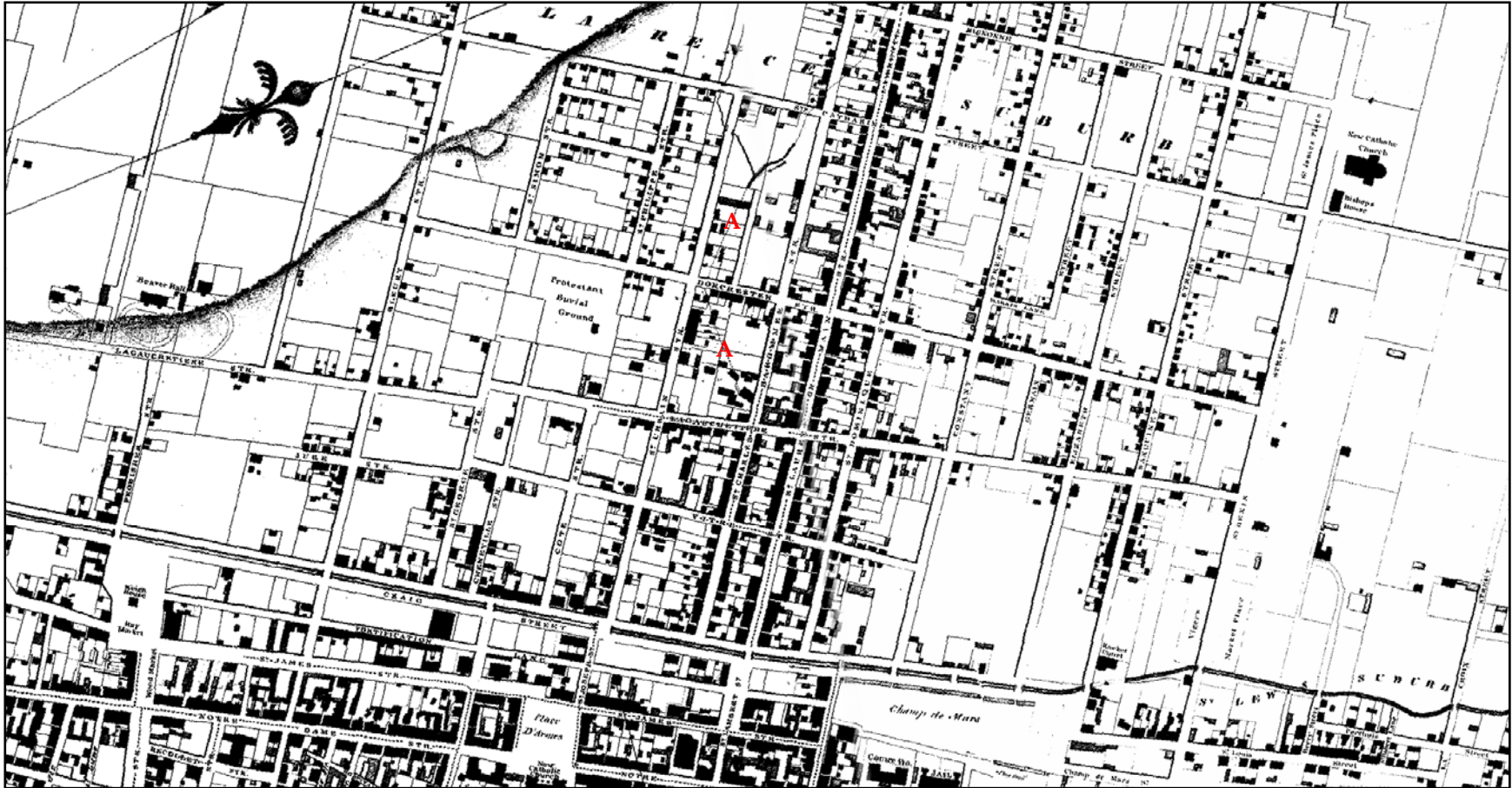


Figure 24 : John Adams, « Map of the City and Suburbs of Montreal », 1825 (BAHQ G 3454 M65 1825 A32 CAR).
A-Ruisseau de la Côte-à-Baron



Figure 25 : James Cane, « Topographical and pictorial map of the city of Montreal », 1846 (BA nQ G 3454 M65 1846 C35 CAR).
Extrait montrant le quartier Saint-Laurent.

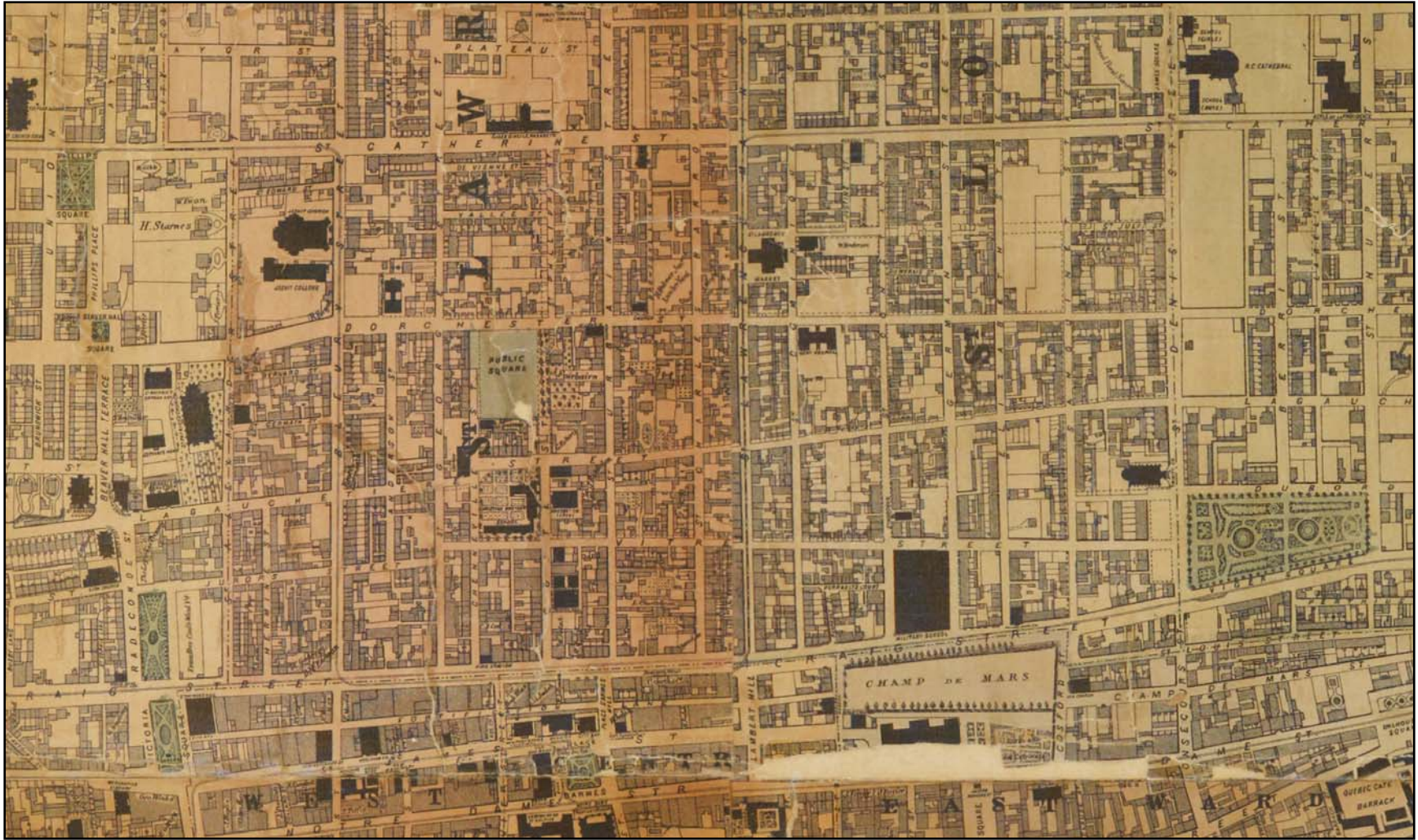


Figure 27: Plunkett & Brady, « Plan of the City of Montreal made by order of the mayor aldermen and citizens », 1872 (BAHQ G/3454/M65/1872/P58 CAR).
Extrait montrant le quartier Saint-Laurent.

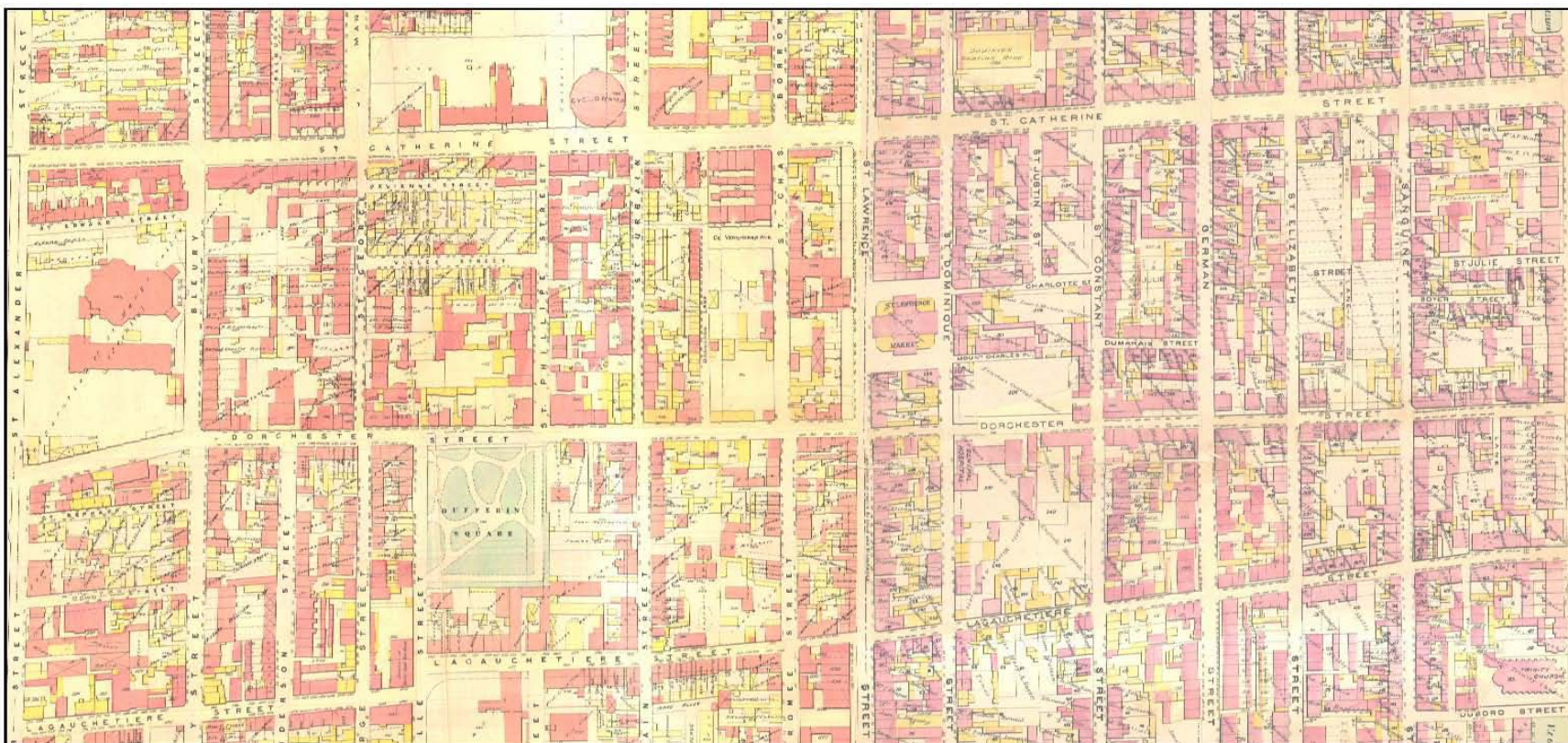


Figure 28 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1. Part of St. Lawrence Ward; Montreal Atlas, Vol. 1. Part of St. Louis Ward », 1890 (BAnQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).
Extrait montrant les portions des quartiers Saint-Laurent et Saint-Louis traversées par l'aire d'étude.

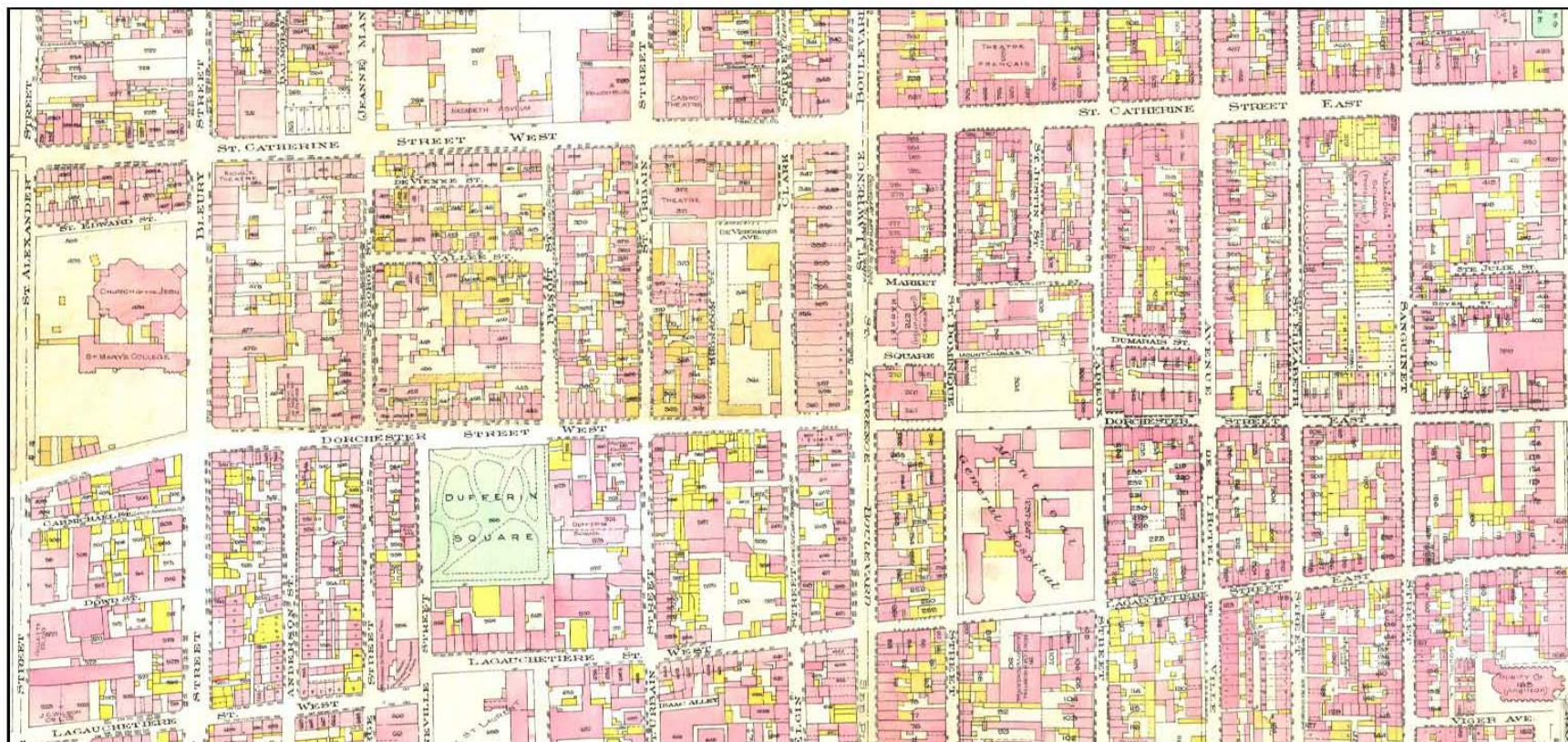


Figure 29 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. Lawrence Ward; Montreal Atlas, Vol. 1. Part of St. Louis Ward », 1912 (BAHQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).
 Extrait montrant les portions des quartiers Saint-Laurent et Saint-Louis traversées par l'aire d'étude.



Figure 30 : Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, « Plan de la ville de Montréal en Canada », 1717 (BAnQ NMC 18246).
Extrait montrant le faubourg Sainte-Marie.
A-Rivière Saint-Martin; B-Rue Notre-Dame; C-Axe du boulevard René-Lévesque (approximatif)



Figure 31 : Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BA nQ G 3454 M65 1801 C4).
 Extrait montrant le faubourg Saine-Marie.
 A-Rivière Saint-Martin; B-Axe du boulevard René-Lévesque

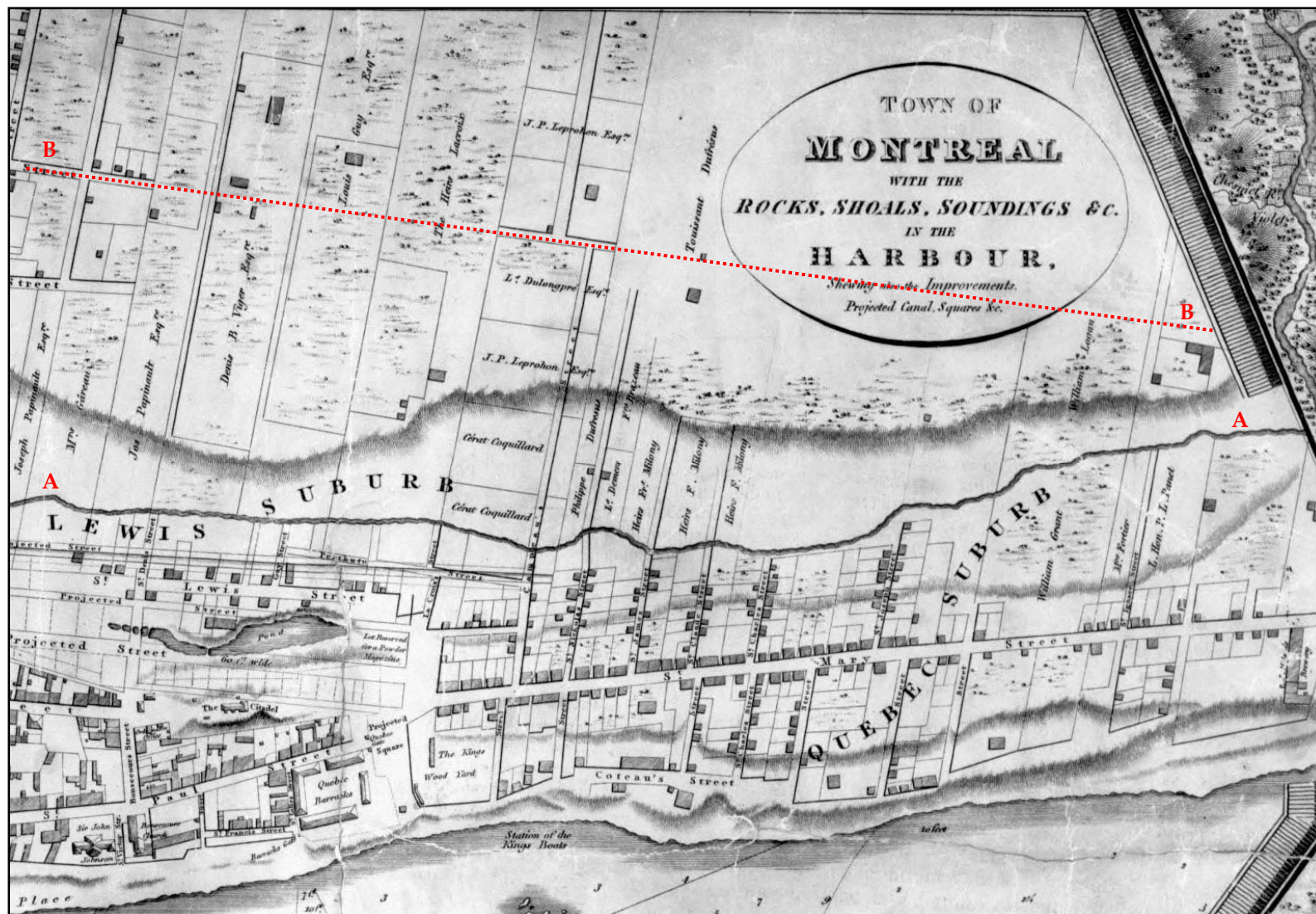


Figure 32 : Joseph Bouchette, « Town of Montreal with the Rocks, Shoals, Soundings & c. In the Harbour », 1815 (Éditions Élysée).
 Extrait montrant le faubourg Sainte-Marie.
 A-Rivière Saint-Martin; B-Axe du boulevard René-Lévesque



Figure 33 : John Adams, « Map of the City and Suburbs of Montreal », 1825 (BAHQ G 3454 M65 1825 A32 CAR).
 Extrait montrant le faubourg Sainte-Marie.
 A-Rivière Saint-Martin; B-Axe du boulevard René-Lévesque



Figure 34 : James Cane, « Topographical and pictorial map of the city of Montreal », 1846 (BANQ G 3454 M65 1846 C35 CAR).
Extrait montrant les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie.

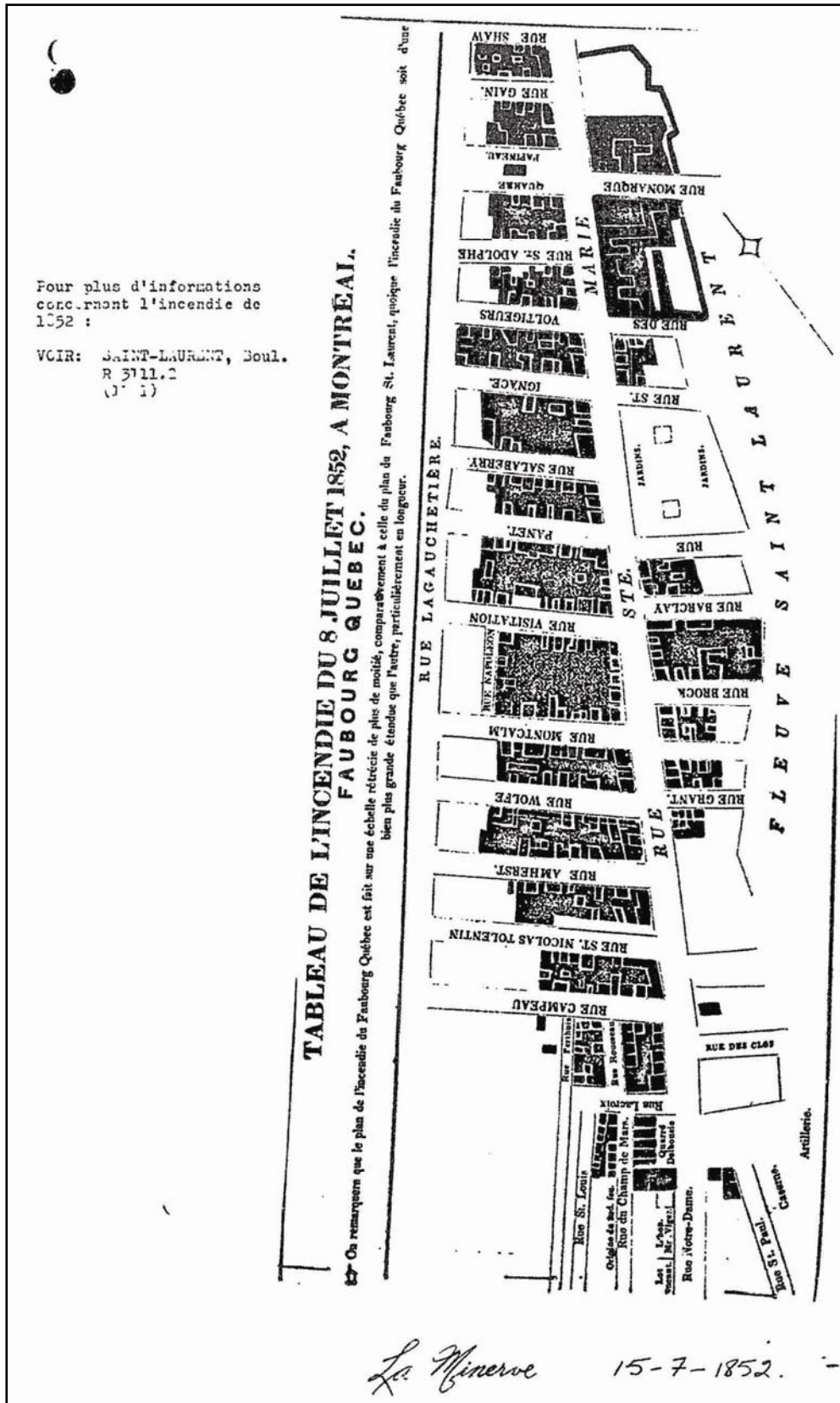


Figure 35 : « Tableau de l'incendie du 8 juillet 1852 » (*La Minerve*, 15 juillet 1852).

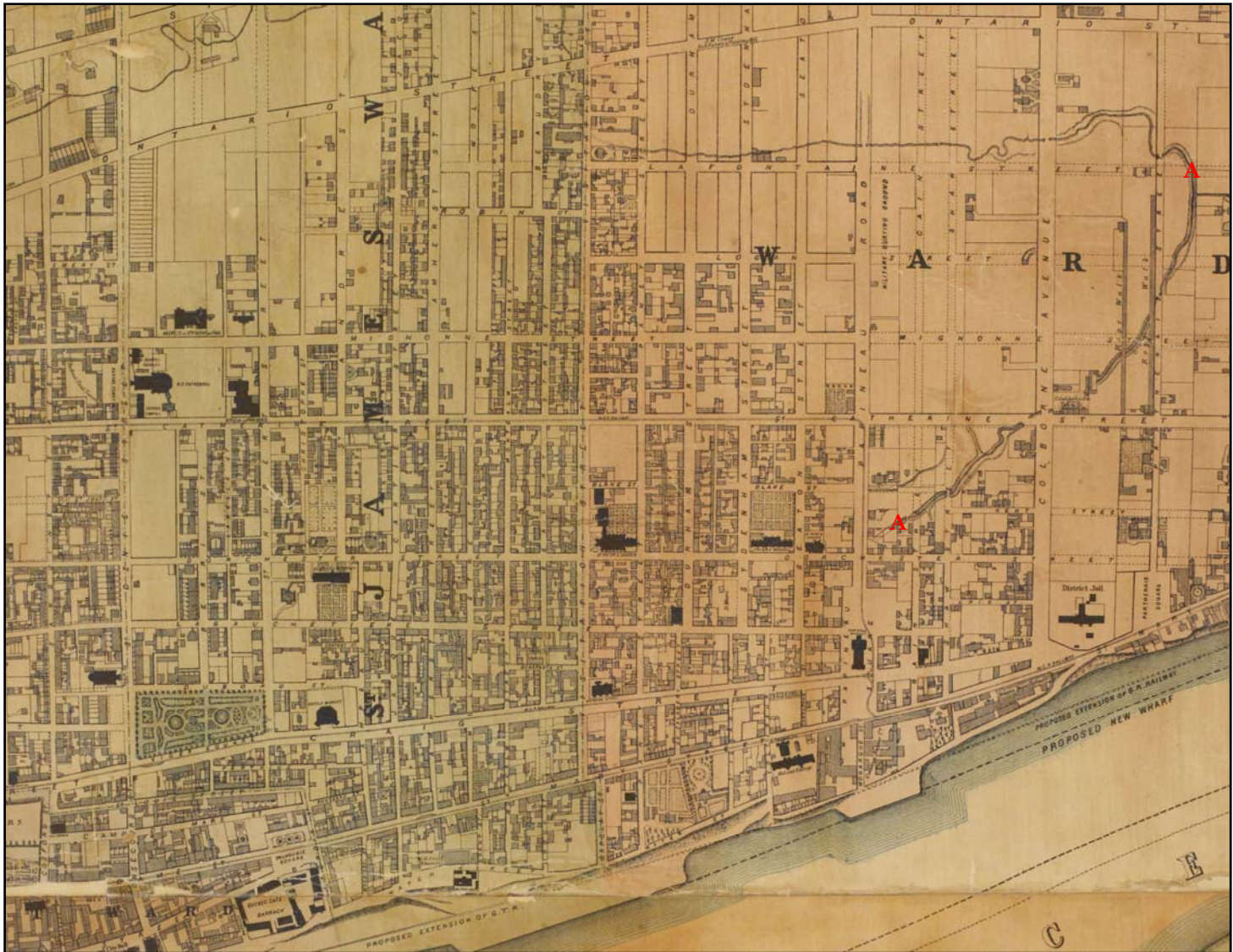


Figure 36 : Plunkett & Brady, « Plan of the City of Montreal made by order of the mayor aldermen and citizens », 1872 (BAnQ G/3454/M65/1872/P58 CAR).
 Extrait montrant les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie.
 A-Rivière Saint-Martin

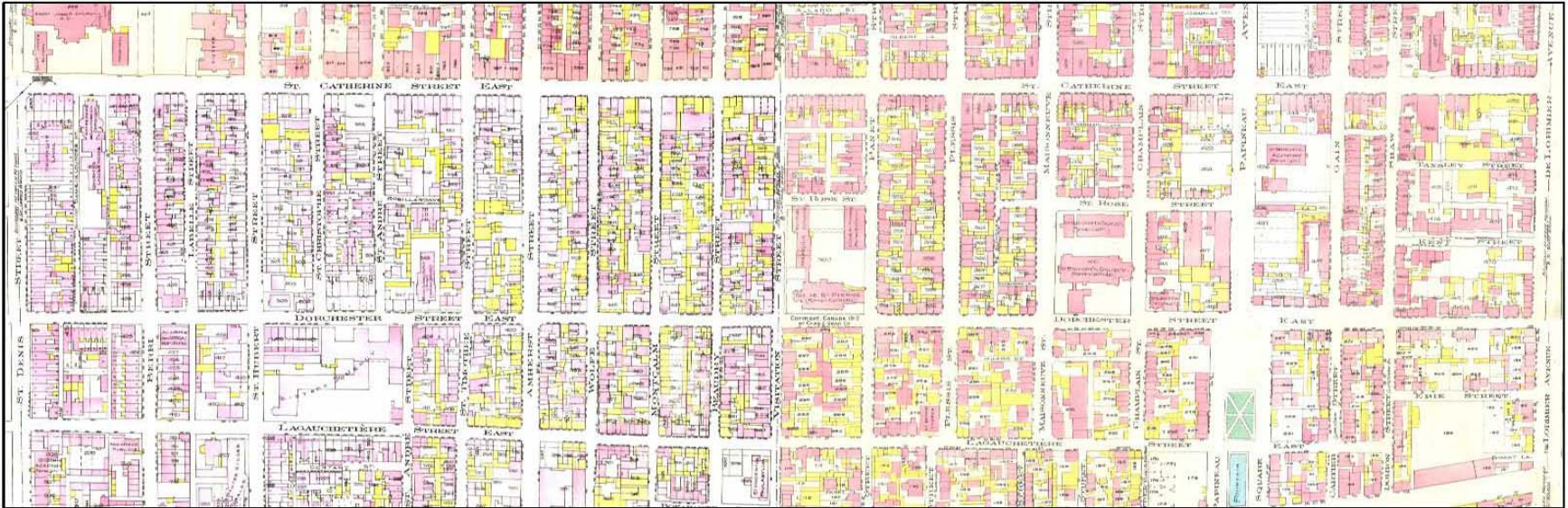


Figure 38 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. James Ward; Montreal Atlas, Vol. 1. Part of St. Mary's Ward », 1912 (BAnQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).
 Extrait montrant les portions des quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie traversées par l'aire d'étude.

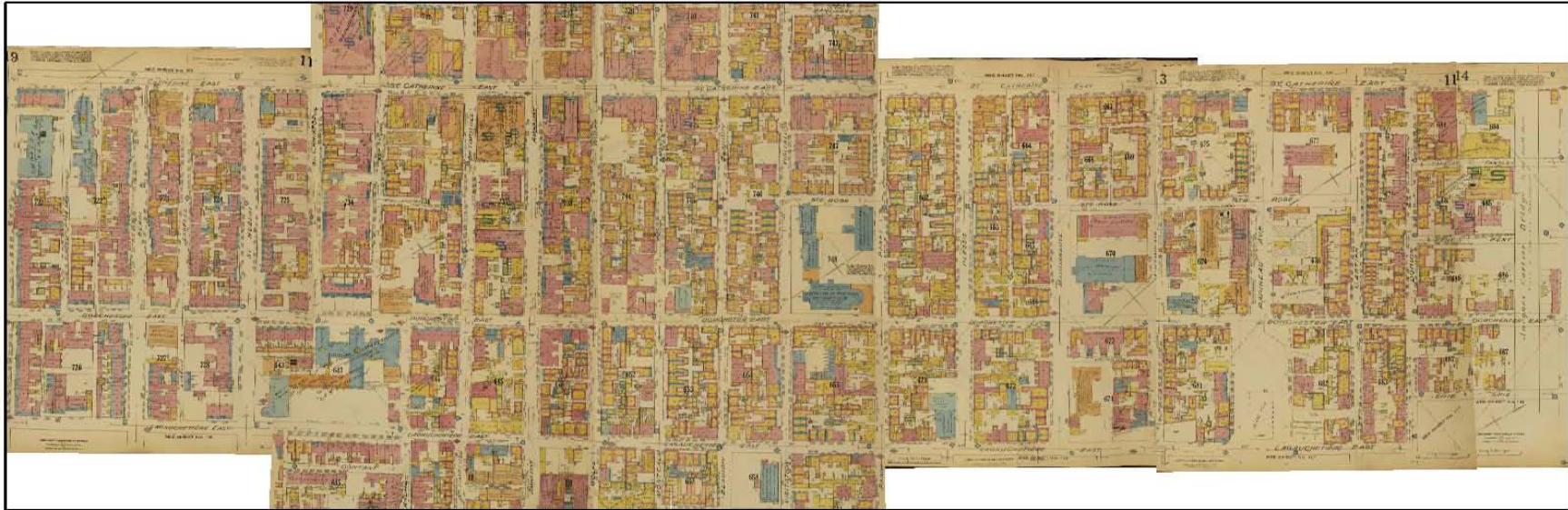


Figure 39 : Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant les quartiers Saint-Jacques et Sainte-Marie (BANQ MIC/A1319 CAR).

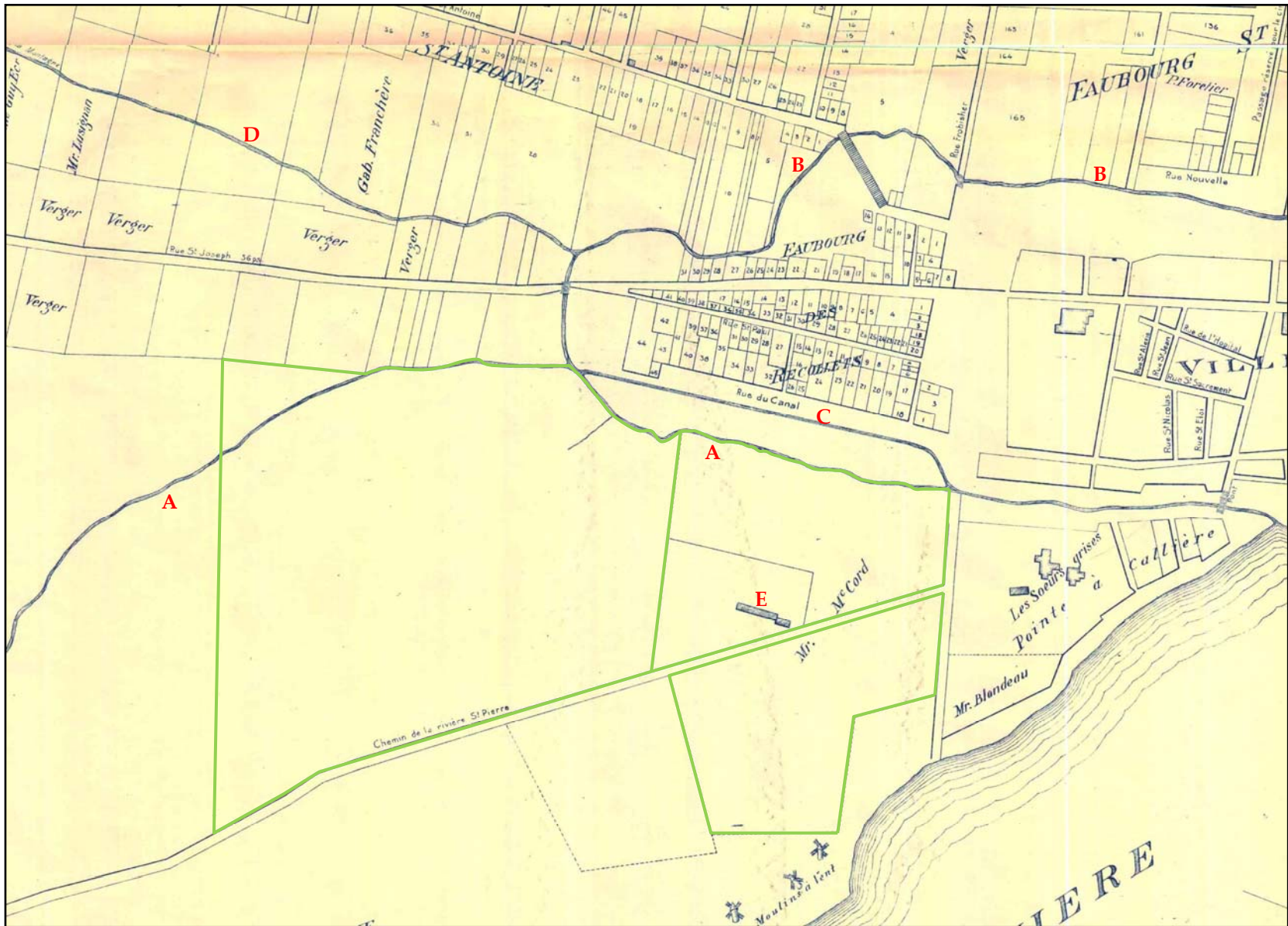


Figure 40 : Louis Charland, « Plan de la ville et cité de Montréal », 1801 (BAnQ G 3454 M65 1801 C4).
 Extrait montrant le faubourg des Récollets et Griffintown.
 A-Petite rivière Saint-Pierre; B-Rivière Saint-Martin; C-Canal des Sulpiciens; D-Ruisseau Prud'homme;
 E-Domaine de Thomas McCord (grange des Pauvres)

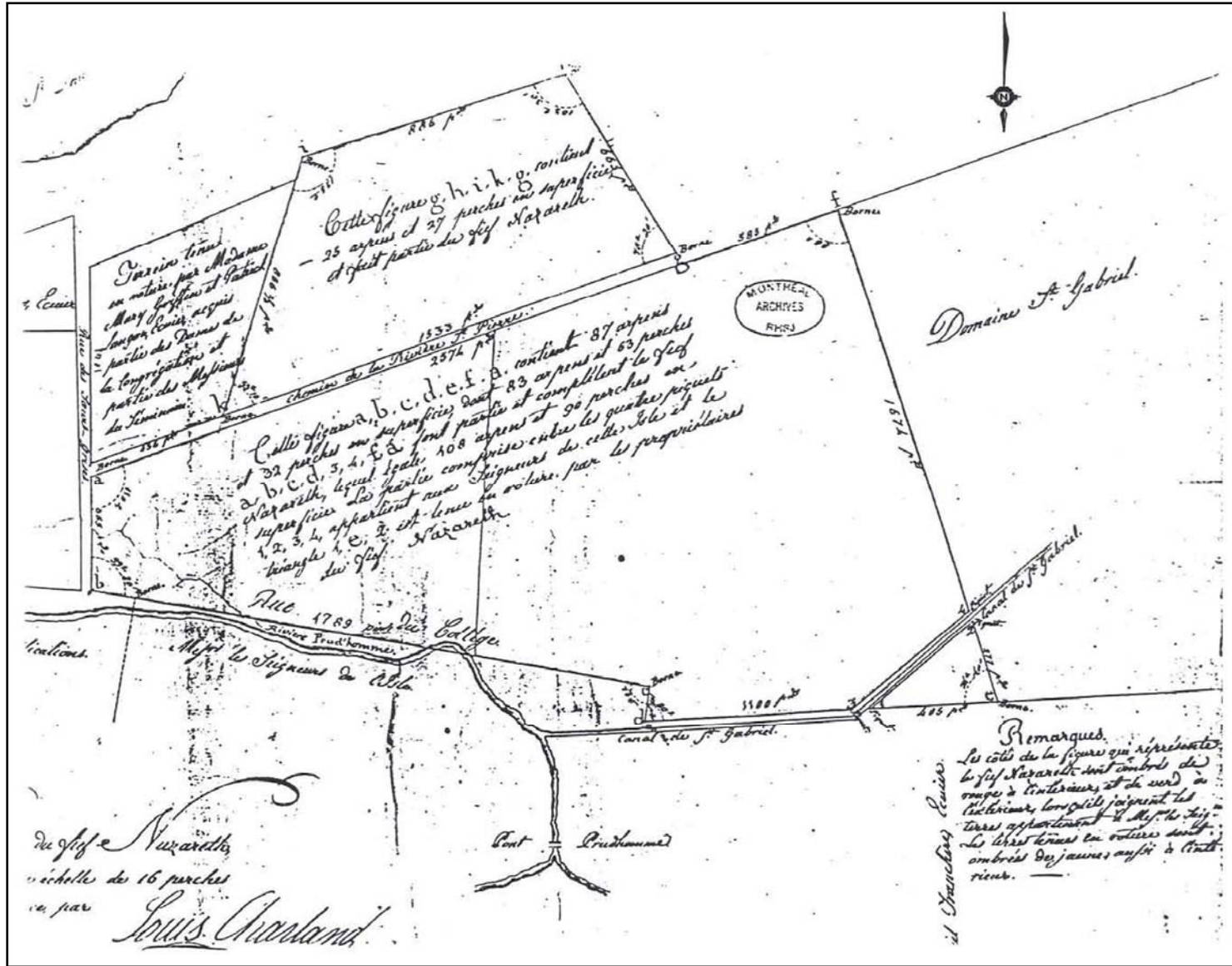


Figure 41 : Louis Charland, « Plan du fief Nazareth », 1804 (Centre Canadien d'Architecture).



Figure 42 : Gaspard-Joseph Chaussegros de Léry, « Plan de la ville de Montréal en Canada », 1717 (BAnQ NMC 18246).

Extrait montrant le faubourg des Récollets.

A-Petite rivière Saint-Pierre; B-Rivière Saint-Martin; C-Canal des Sulpiciens;

D-Moulin des Sulpiciens; E-Faubourg des Récollets;

F-Deux bâtiments de la grange des Pauvres (?)

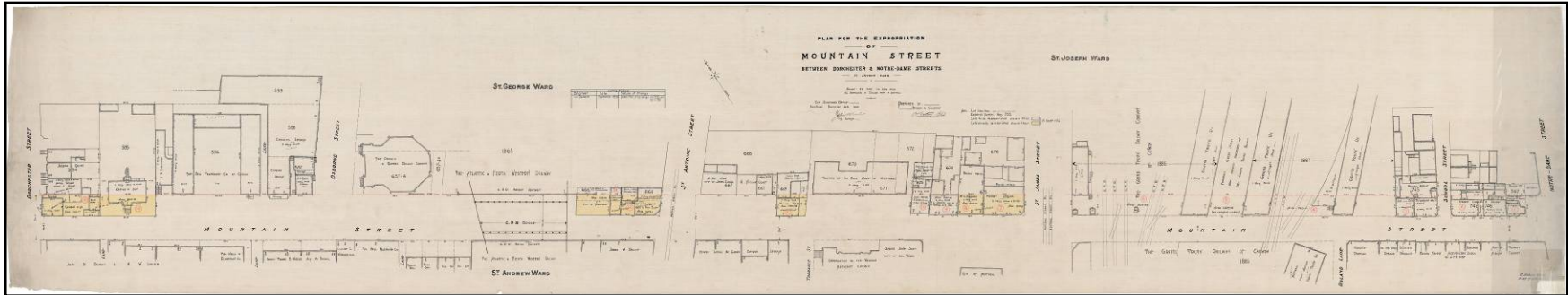


Figure 43 : « Plan for the Expropriation of Mountain street between Notre-Dame & Dorchester streets », 1909 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, M-59-Saint-Antoine).

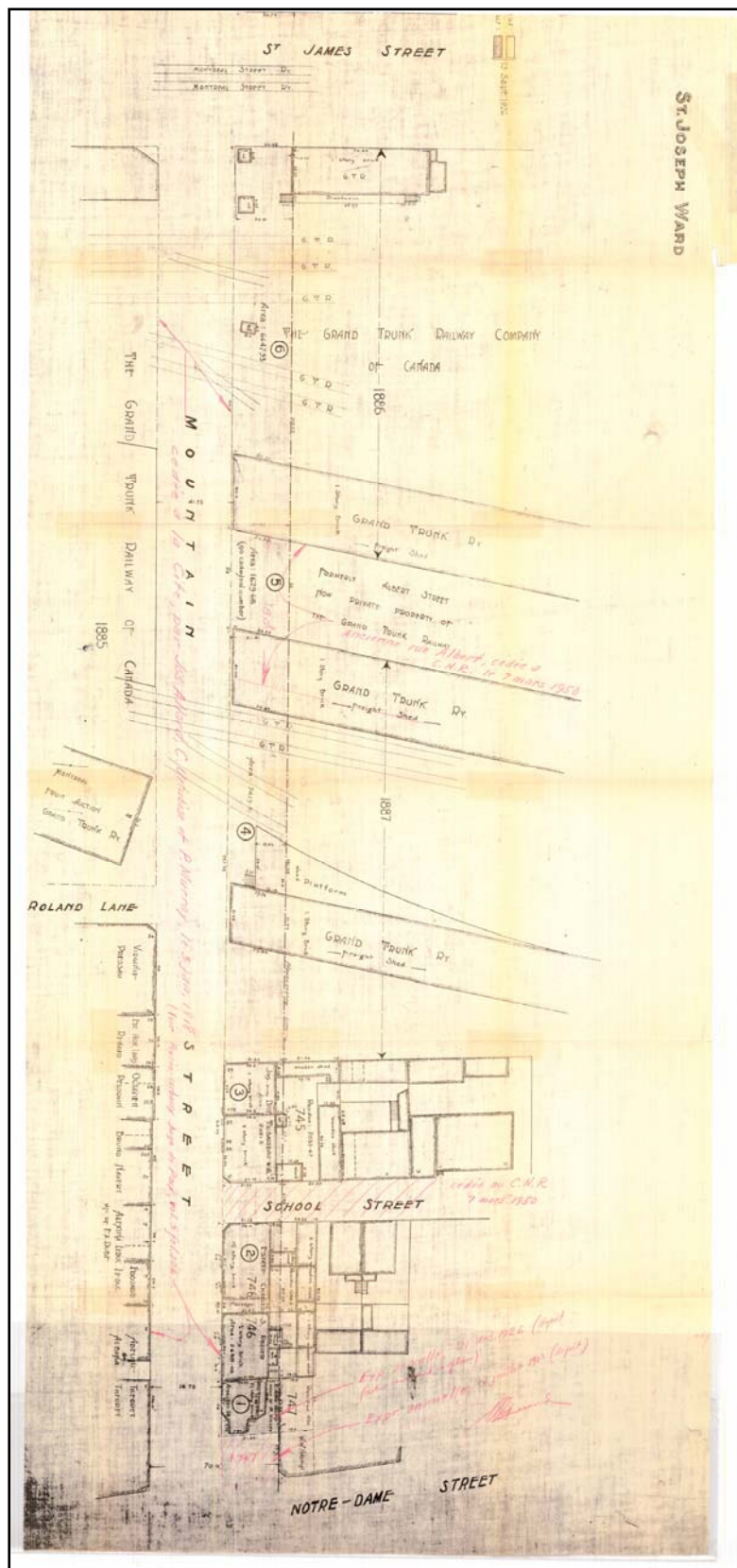


Figure 44 : « Plan montrant les terrains expropriés-pour l'élargissement de la rue de la Montagne » (Division de Géomatique de la Ville de Montréal).



Figure 45 : Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant les portions des quartiers Sainte-Anne et Saint-Antoine traversées par la zone d'étude (BAHQ MIC/A1319 CAR).

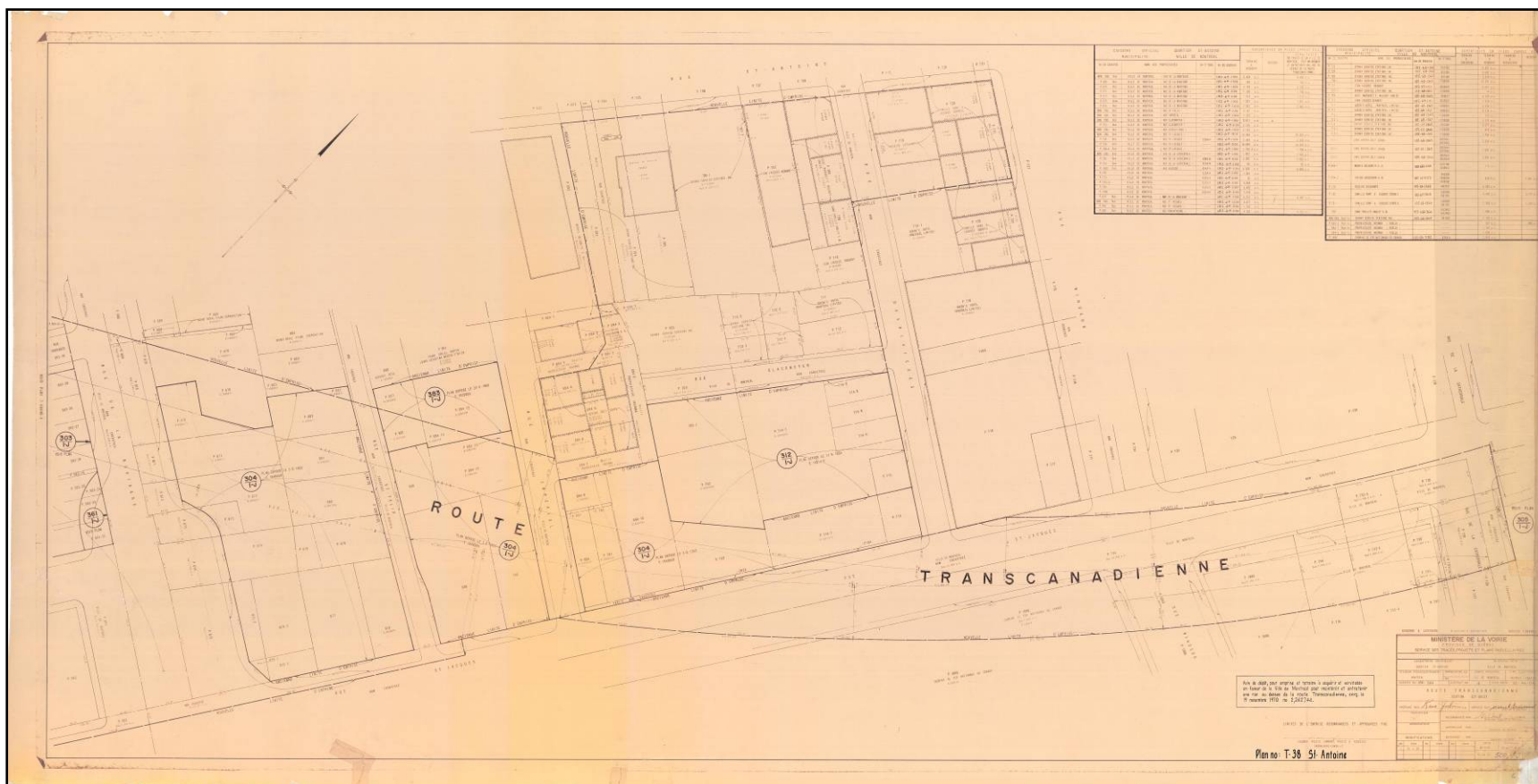


Figure 46 : « Plan montrant les terrains expropriés pour la construction de l'autoroute Ville-Marie », 1970 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, T-38-Saint-Antoine).

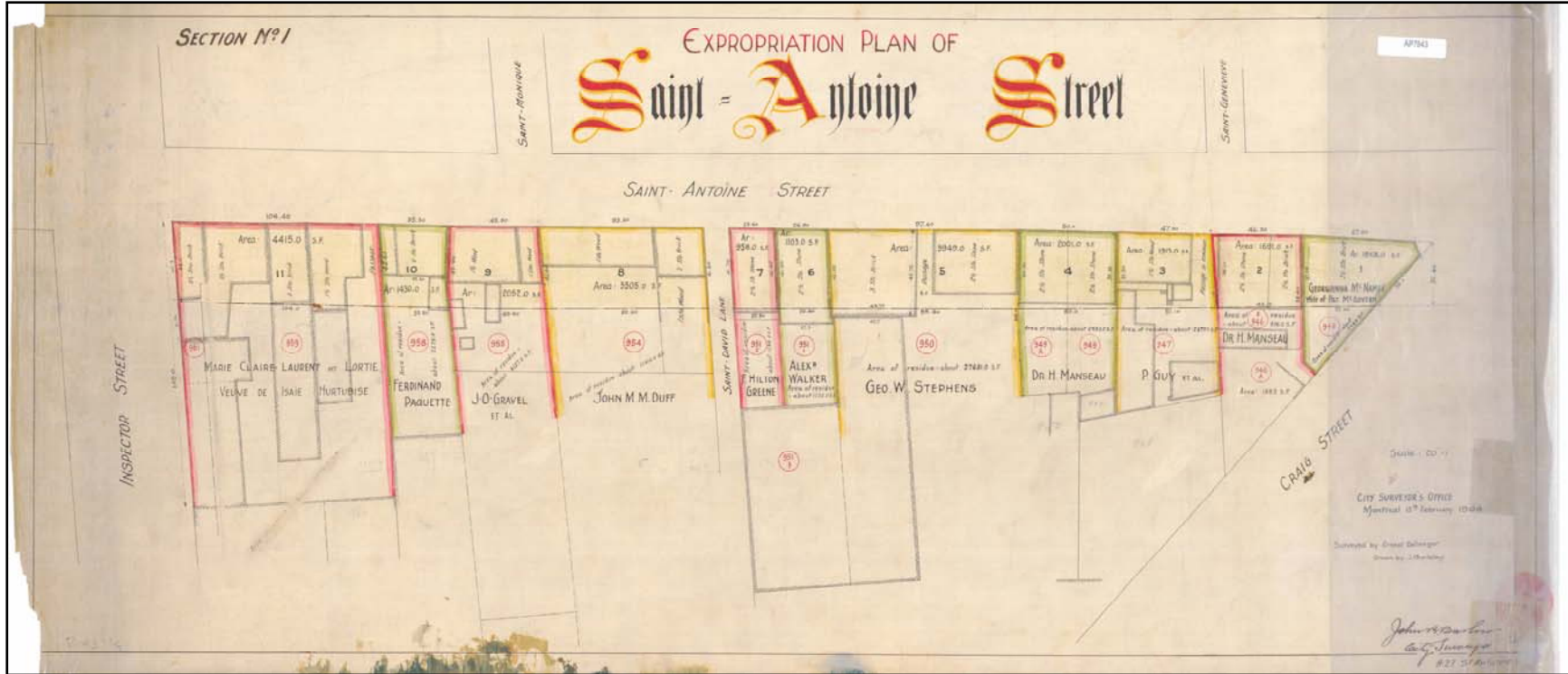


Figure 47 : « Expropriation Plan of Saint-Antoine Street. Section n° 1 », 1904 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, A-27-Saint-Antoine).

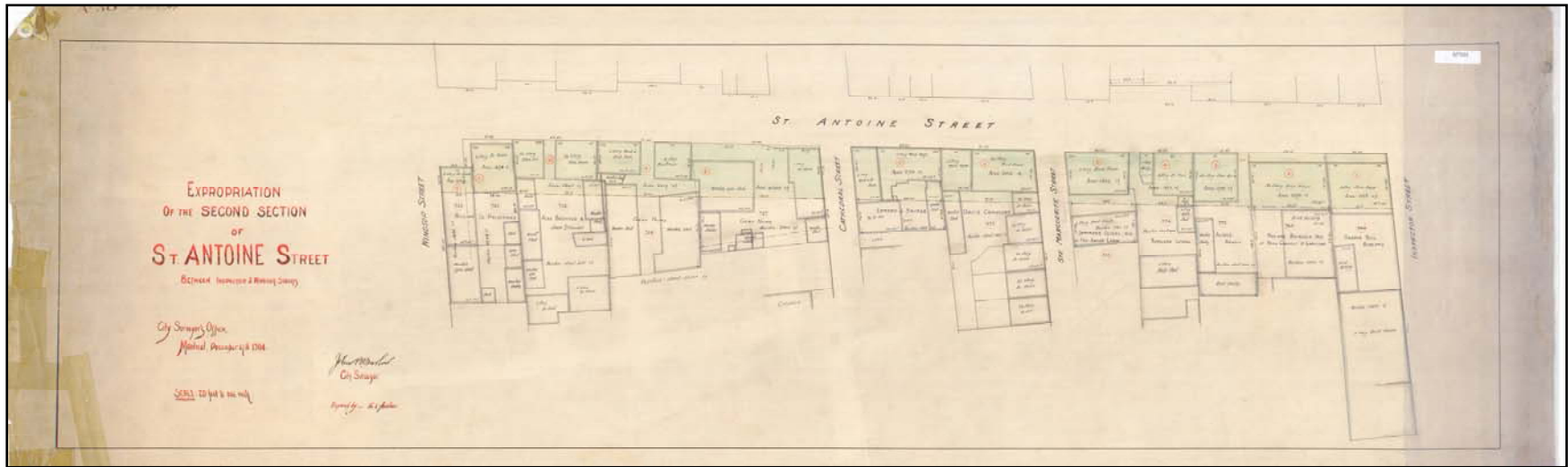


Figure 48 : « Expropriation of the Second Section of Saint-Antoine Street », 1904 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, A-30-Saint-Antoine).

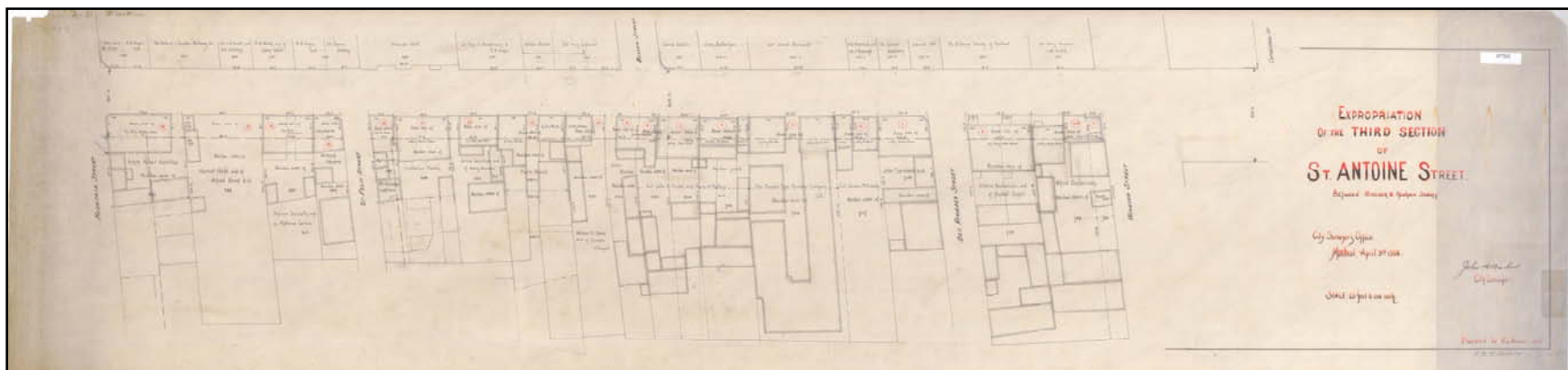


Figure 49 : « Expropriation of the Third Section of Saint-Antoine Street », 1906 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, A-31-Saint-Antoine).

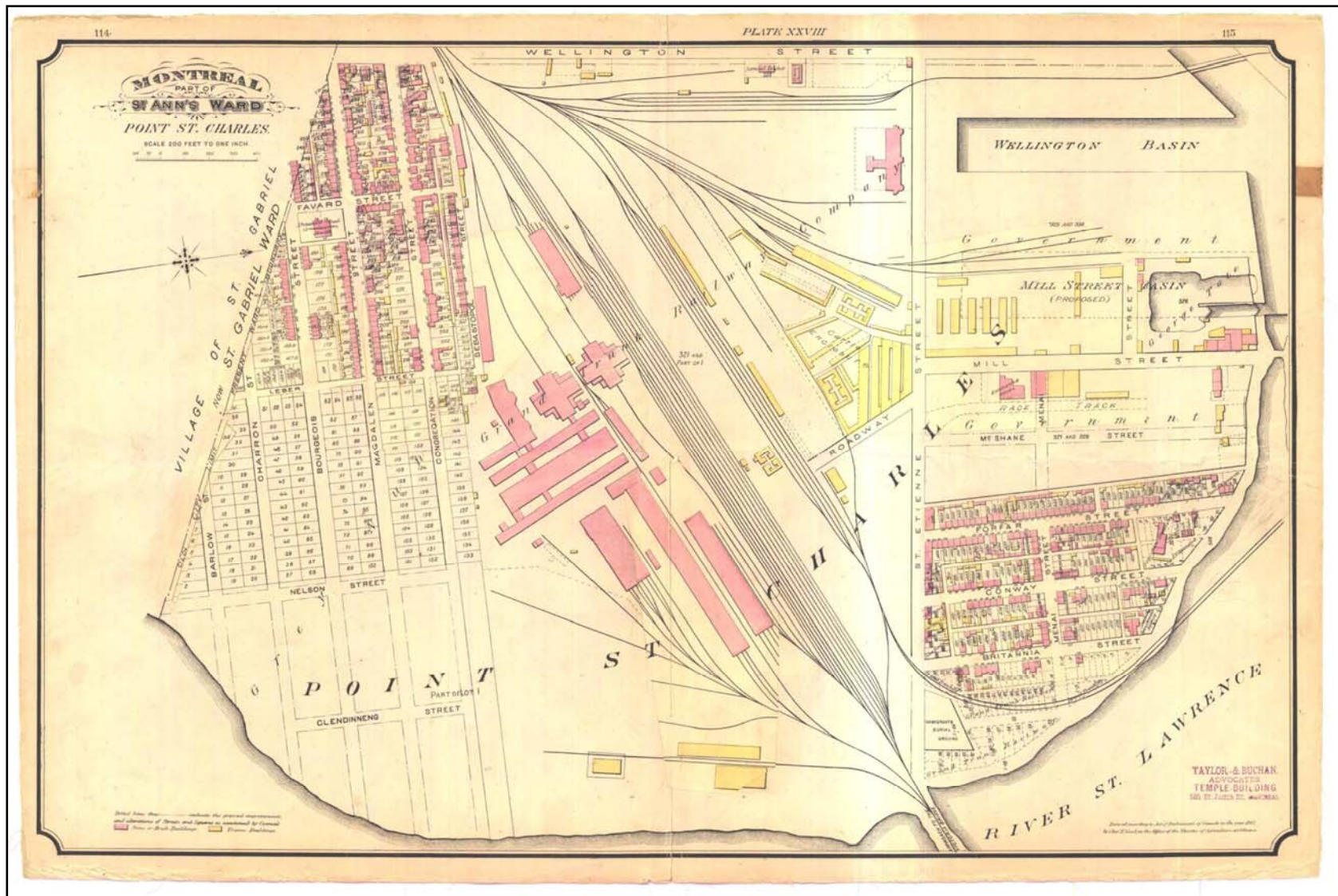


Figure 50 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1. Part of St. Ann's Ward. Point St. Charles », 1890 (BAHQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).
 Extrait montrant la portion du quartier Sainte-Anne traversée par la zone H6.

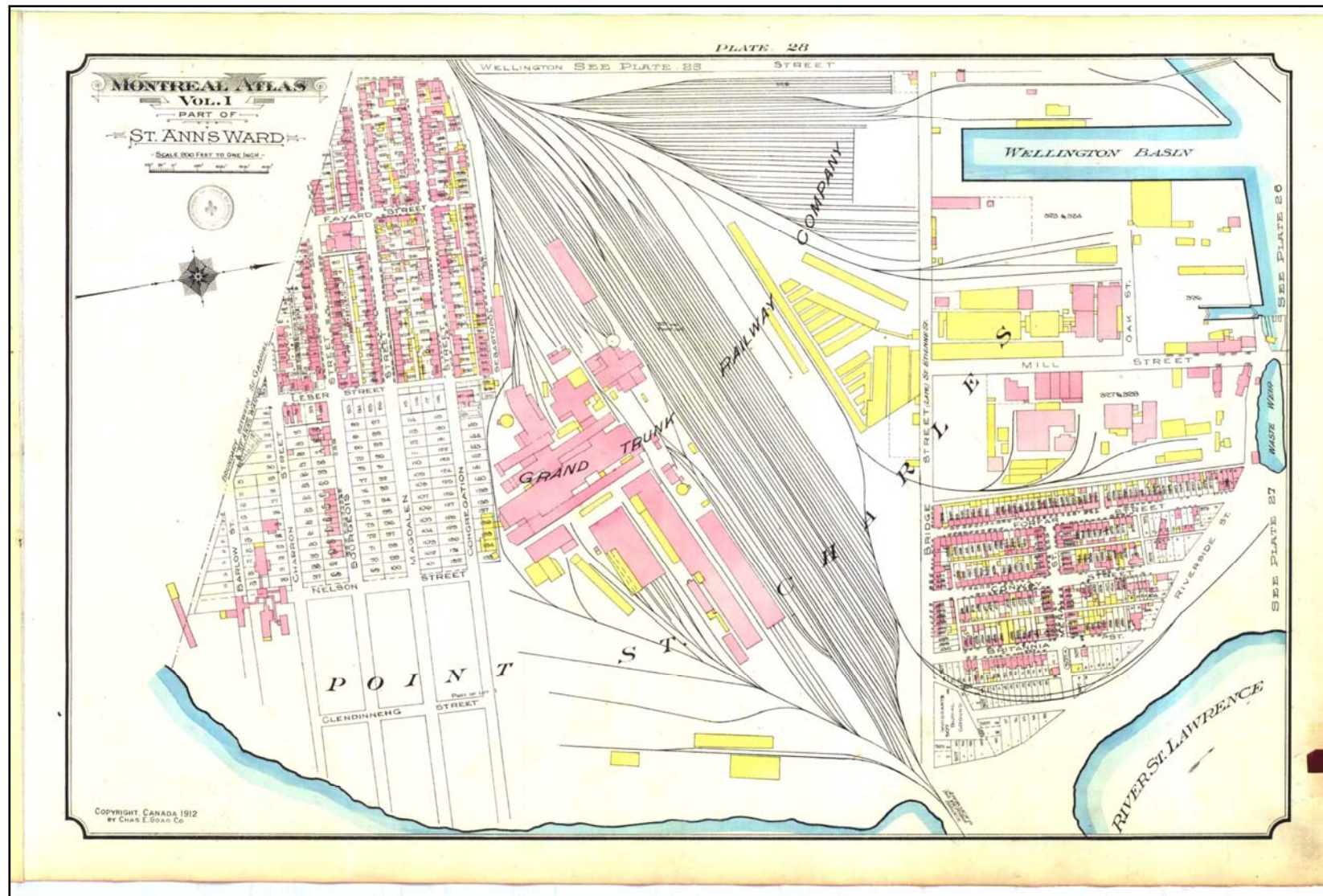


Figure 51 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. Ann's Ward », 1912 (BANQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).

Extrait montrant la portion du quartier Sainte-Anne traversée par la zone H6.

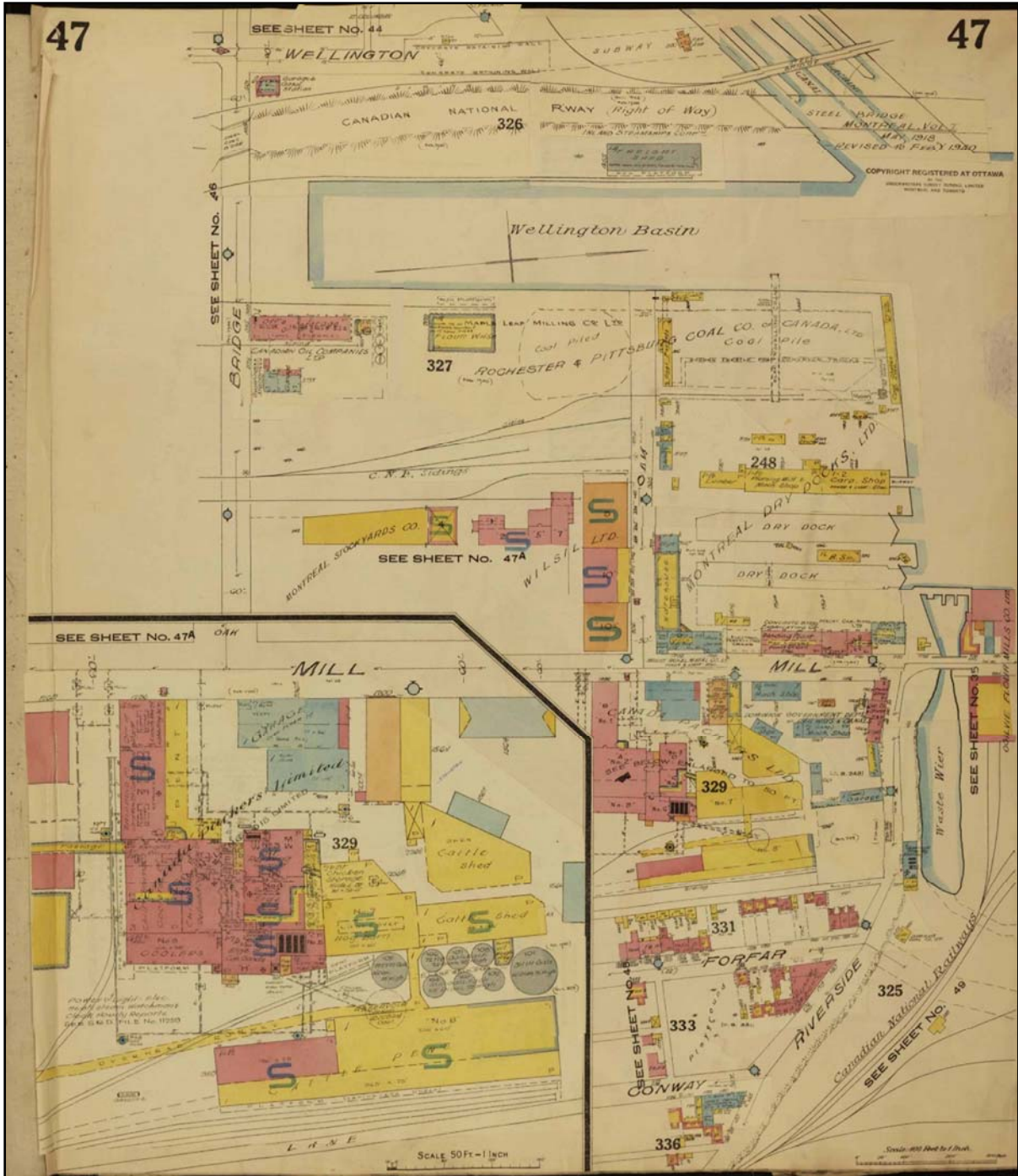


Figure 52 : Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant la portion du quartier Sainte-Anne traversée par la zone H6 (BAHQ MIC/A1319 CAR).

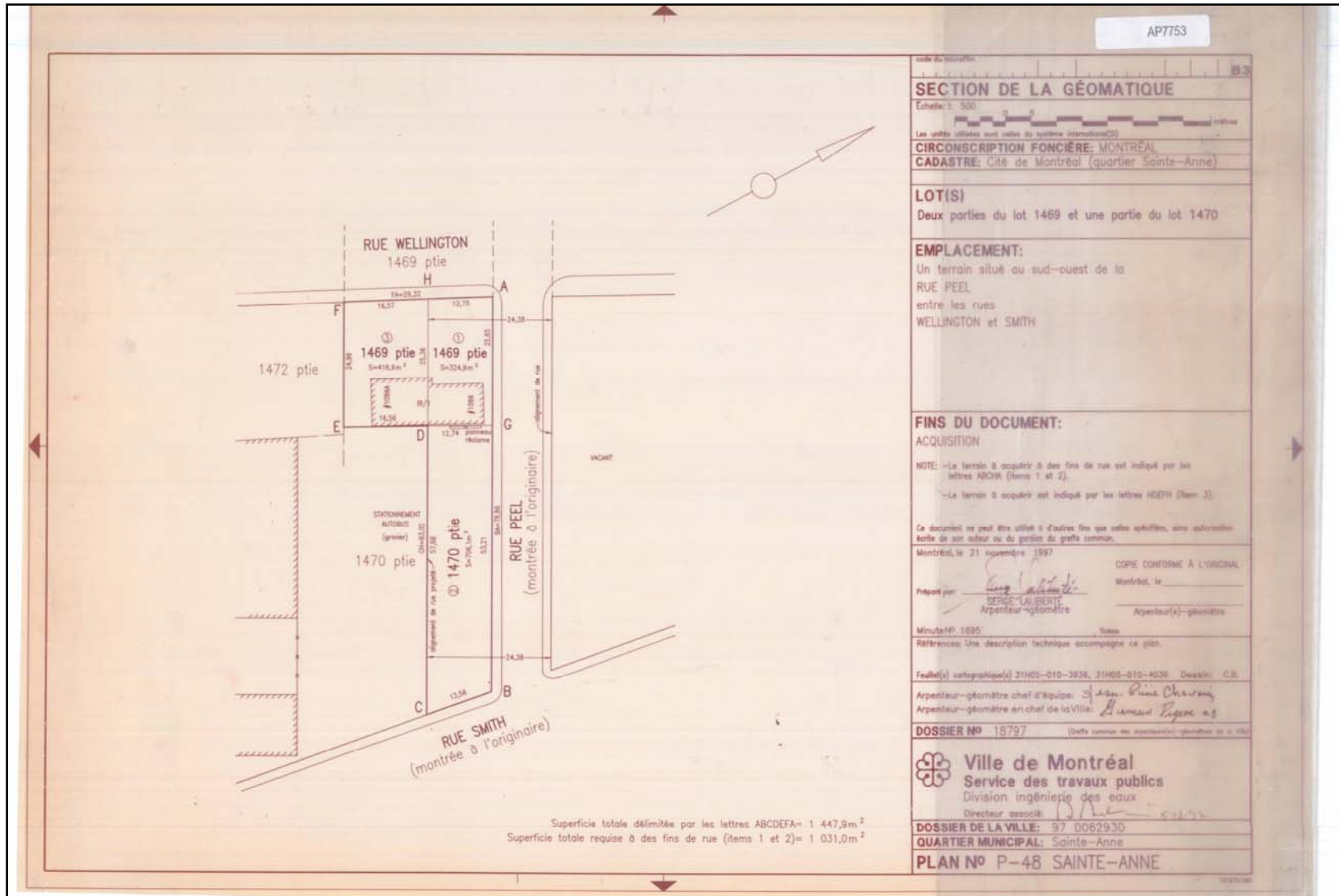


Figure 54 : « Plan montrant les terrains expropriés pour l'élargissement de la rue Peel », 1997 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, P-48-Sainte-Anne).

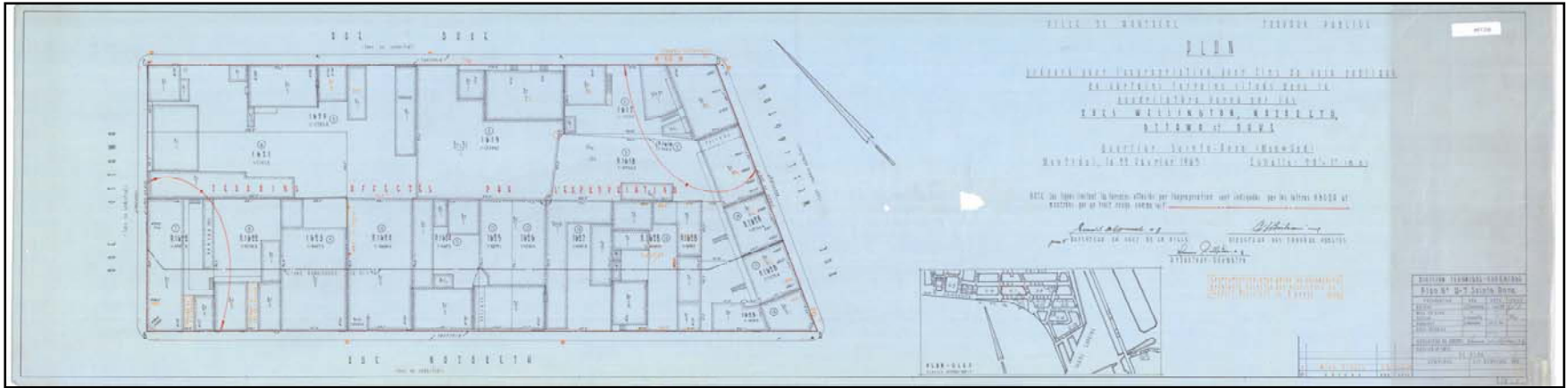


Figure 55 : « Plan préparé pour l'expropriation, pour fins de voie publique, de certains terrains situés dans le quadrilatère borné par les rues Wellington, Nazareth, Ottawa et Duke », 1965 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, U-7-Sainte-Anne).

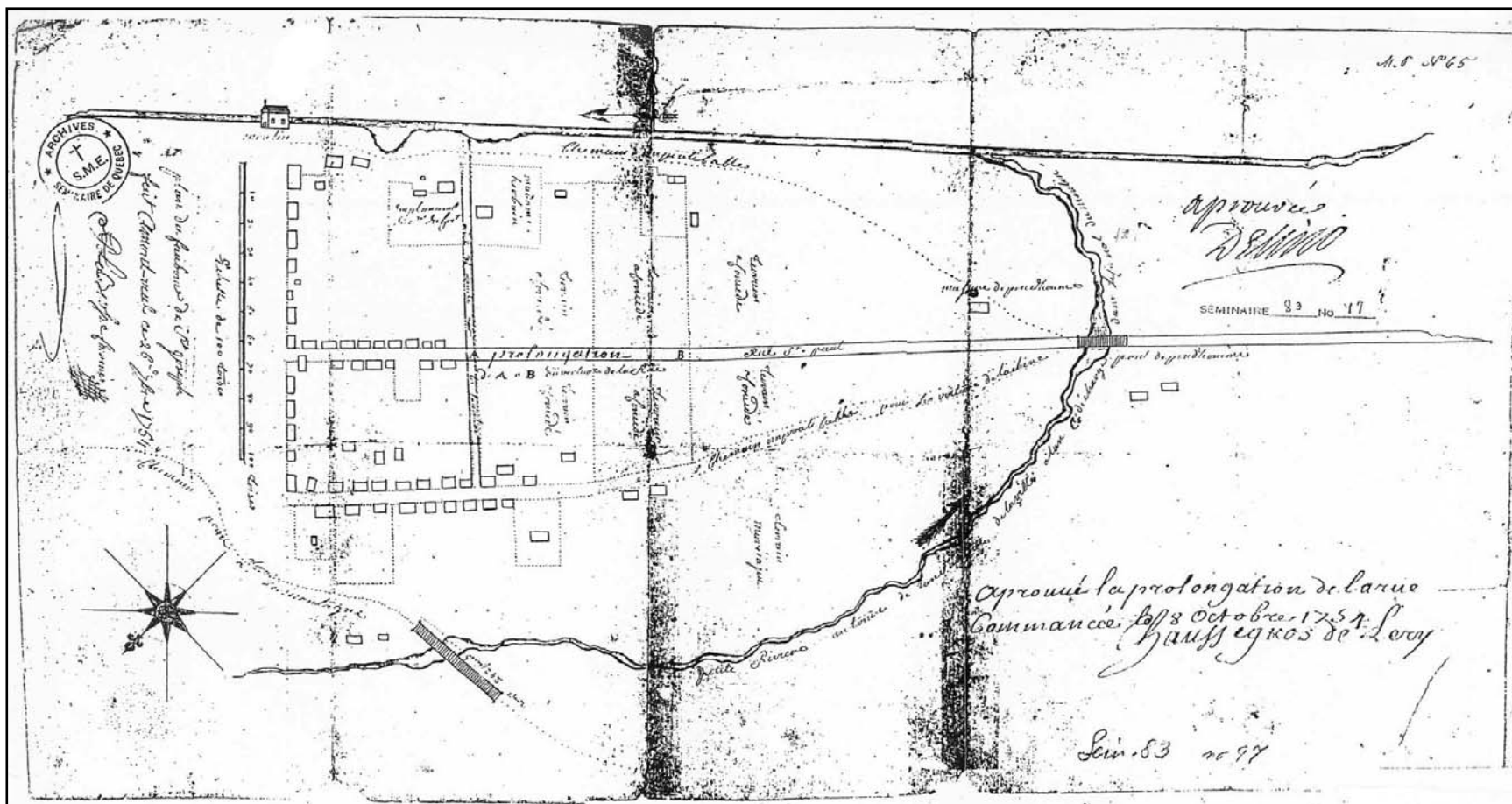


Figure 56 : Paul Labrosse, « Plan du faubourg St Joseph », 1754 (ASQ, Séminaire 83, n° 98).

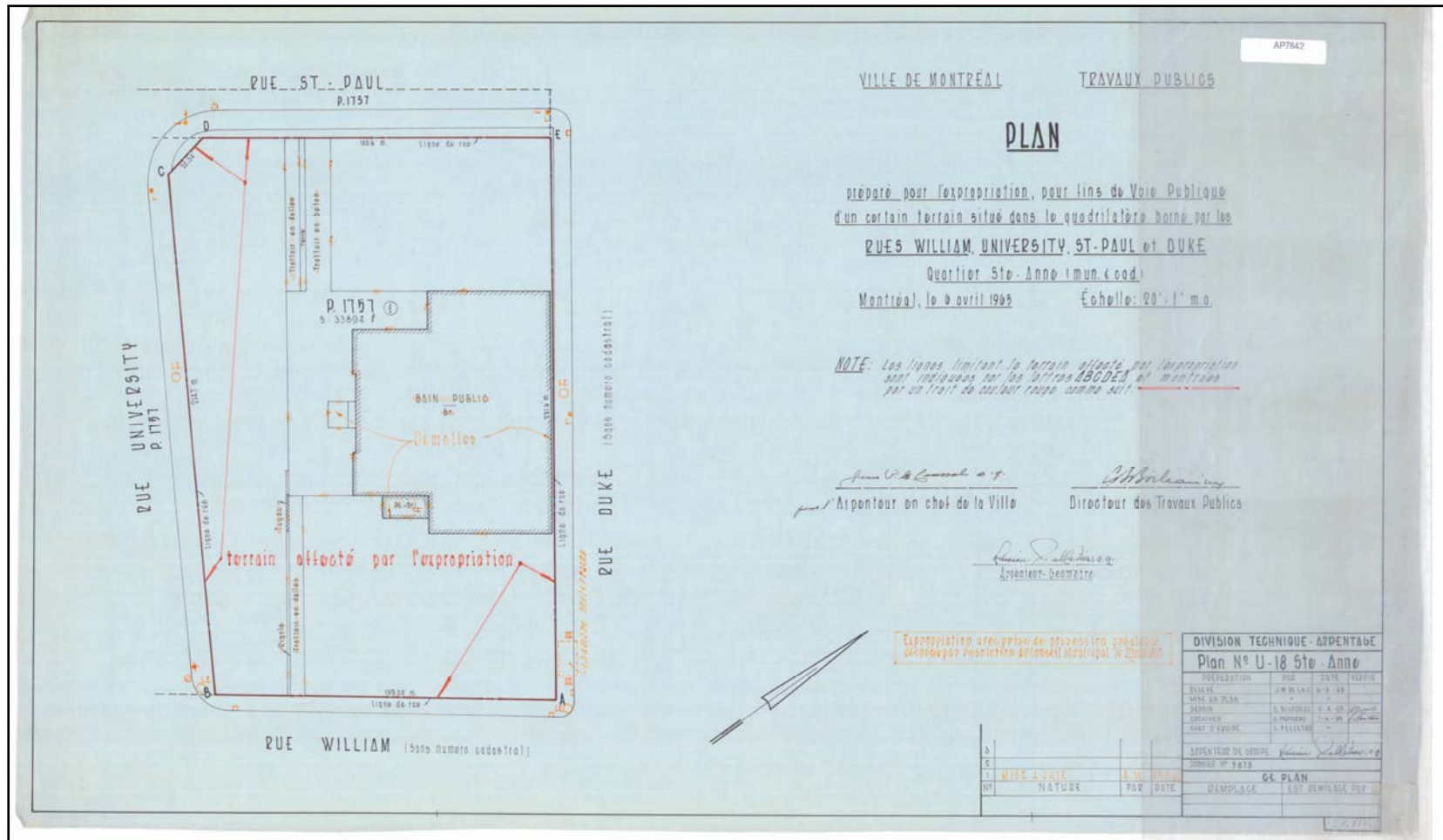


Figure 57 : « Plan préparé pour l'expropriation, pour fins de voie publique, de certains terrains situés dans le quadrilatère borné par les rues William, University, St-Paul et Duke », 1965 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, U-18-Sainte-Anne).

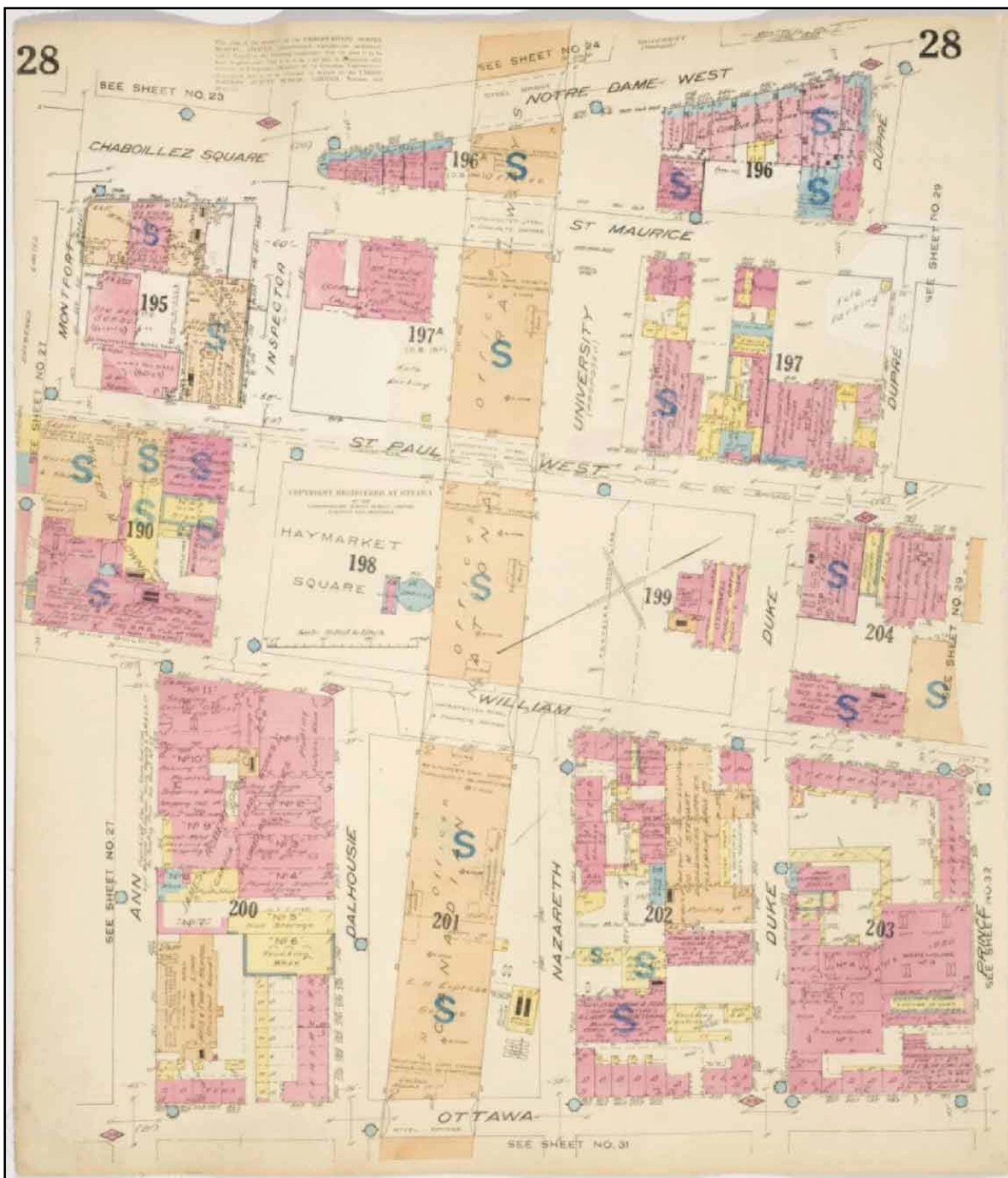


Figure 58 : Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1950, montrant la portion du quartier Sainte-Anne traversée par les zones H10 et H11 (BAHQ 0003699649).

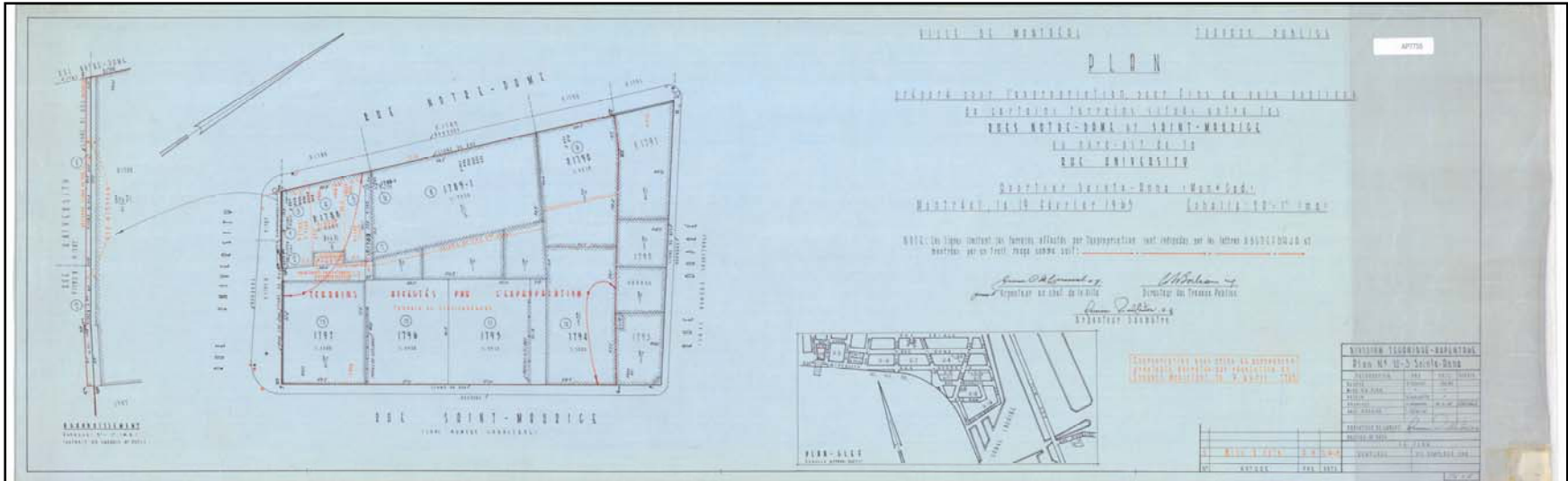


Figure 59 : « Plan préparé pour l'expropriation, pour fins de voie publique, de certains terrains situés entre les rues Notre-Dame et Saint-Maurice, au nord-est de la rue University, » 1965 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, U-3-Sainte-Anne).

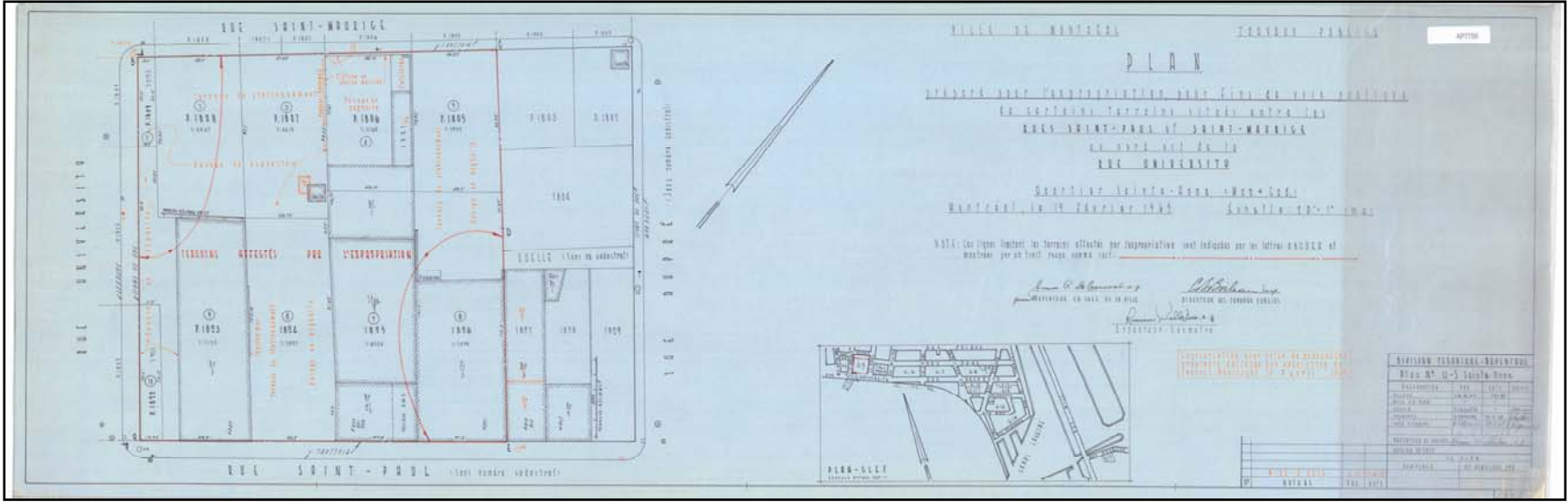


Figure 60 : « Plan préparé pour l'expropriation, pour fins de voie publique, de certains terrains situés entre les rues Saint-Paul et Saint-Maurice, au nord-est de la rue University », 1965 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, U-5-Sainte-Anne).

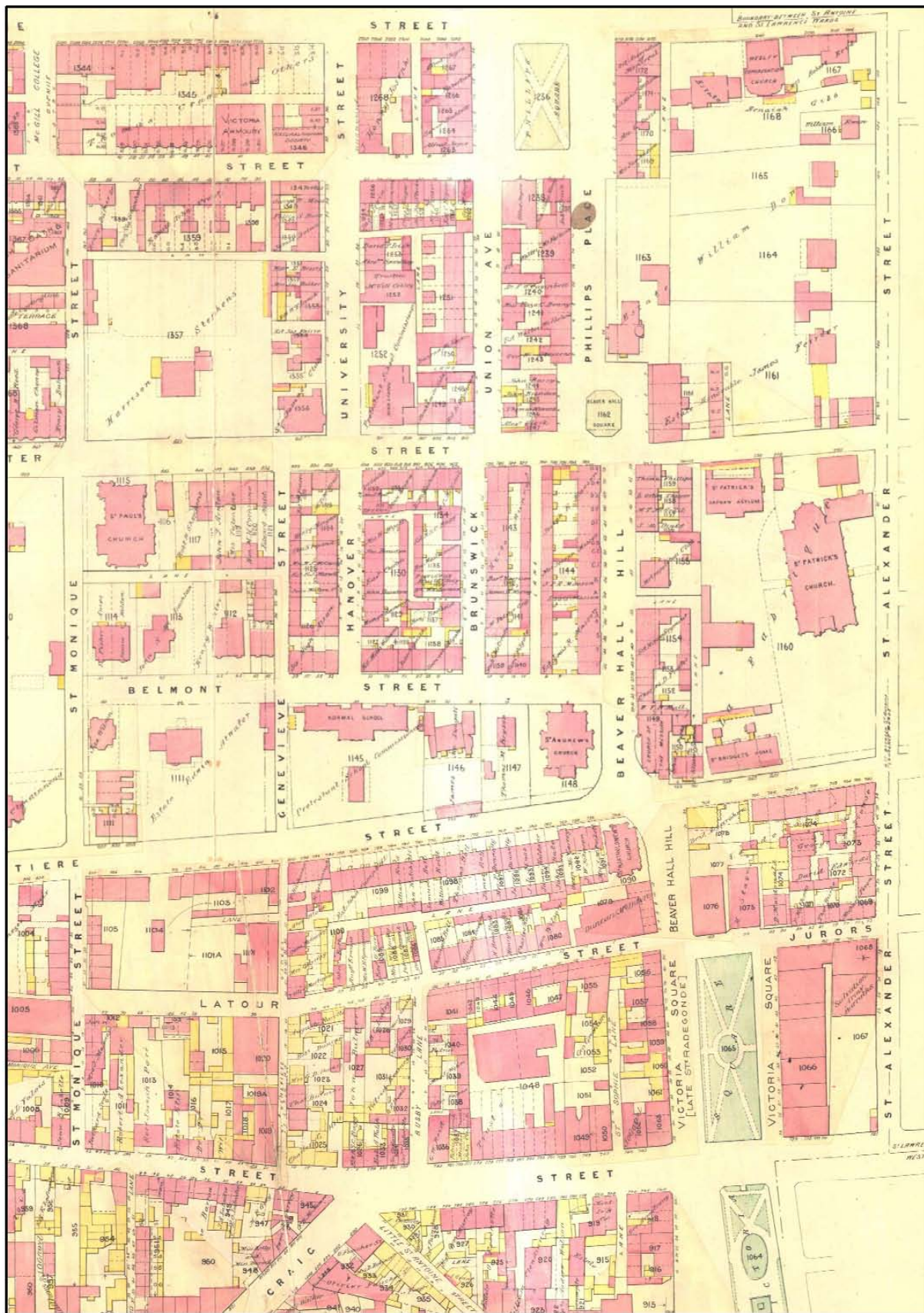


Figure 61 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1. Part of St. Antoine's Ward », 1890 (BAHQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).

Extrait montrant la portion du quartier Saint-Antoine traversée par les zones H12 et H13.

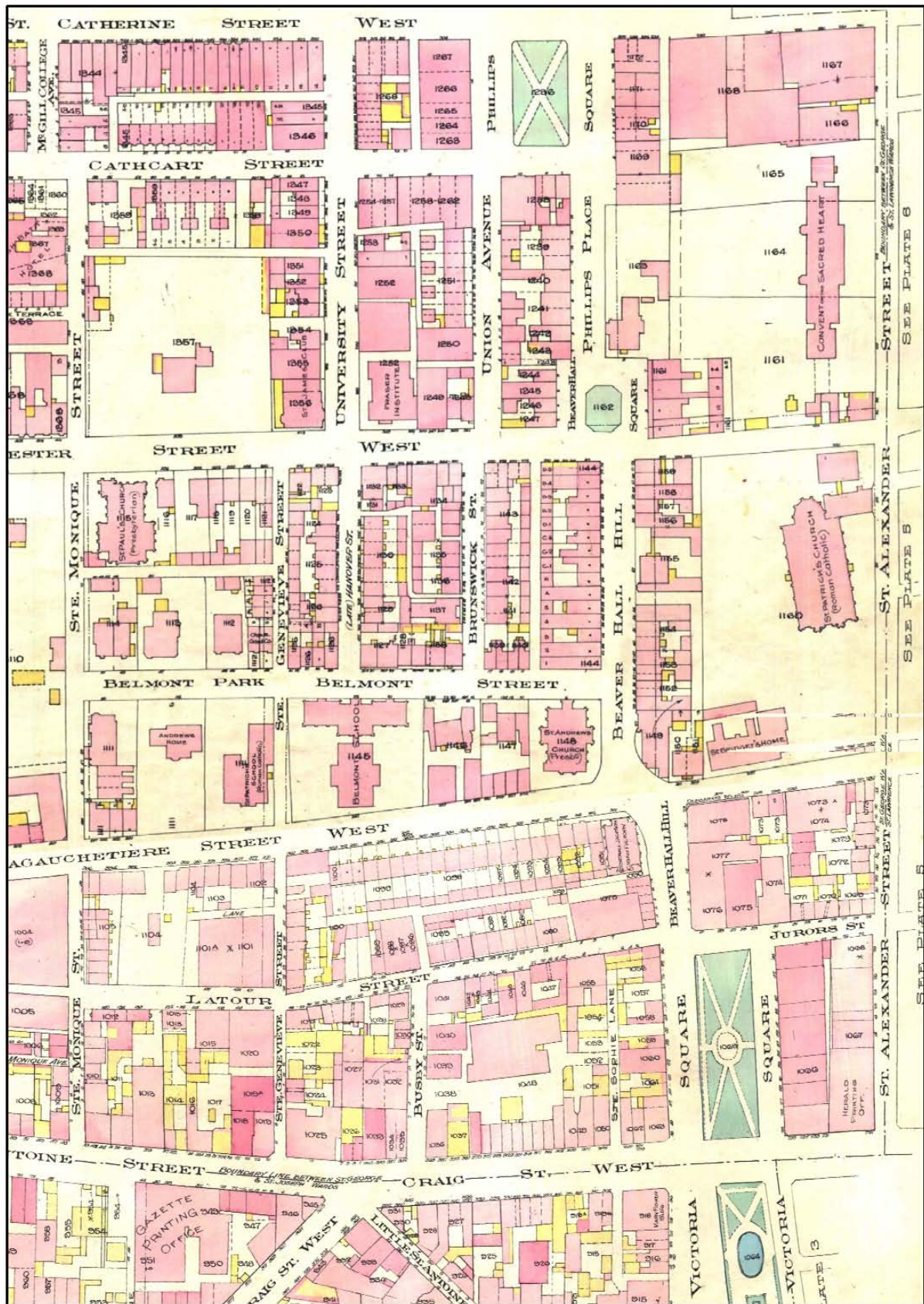


Figure 62 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. Antoine's Ward », 1912 (BANQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR).
 Extrait montrant la portion du quartier Saint-Antoine traversée par les zones H12 et H13.



Figure 63 : Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant la portion du quartier Saint-Antoine traversée par les zones H12 et H13 (BAHQ MIC/A1319 CAR).

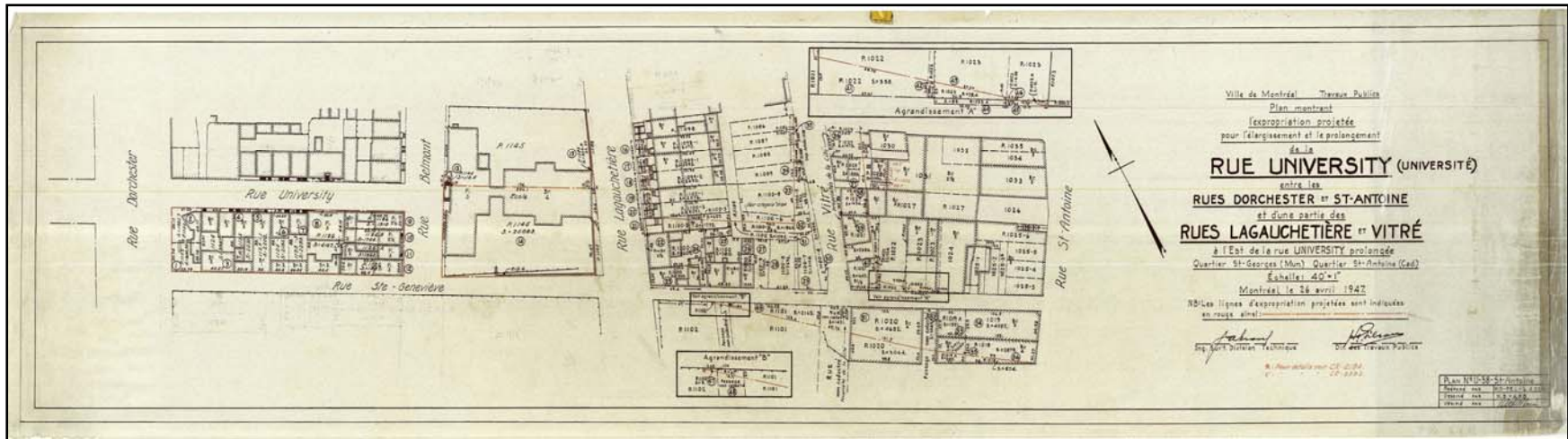


Figure 64 : « Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement et le prolongement de la rue University entre les rues Dorchester et Saint-Antoine et d'une partie des rues La Gauchetière et Vitré à l'est de la rue University prolongée », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, U-38-Saint-Antoine).

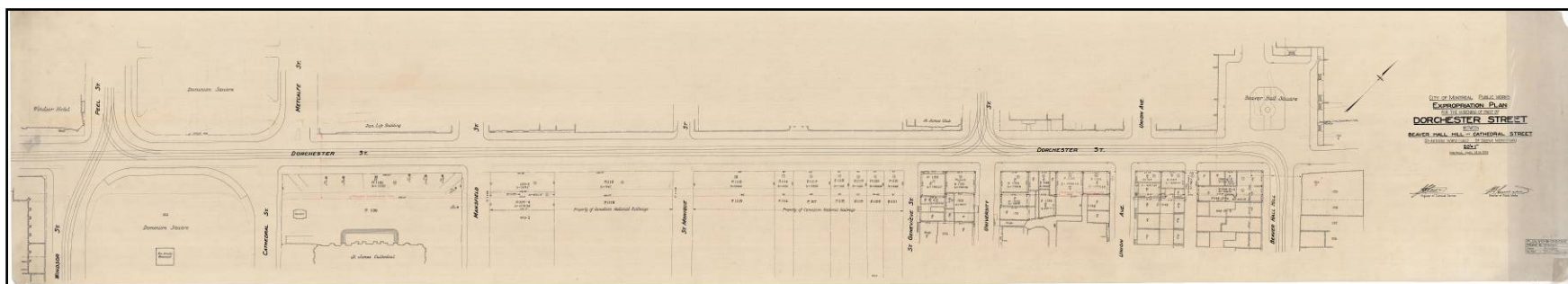


Figure 65 : « Expropriation plan for the widening of part of Dorchester street between Beaver Hall hill and Cathedral street » (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-58-Saint-Antoine).

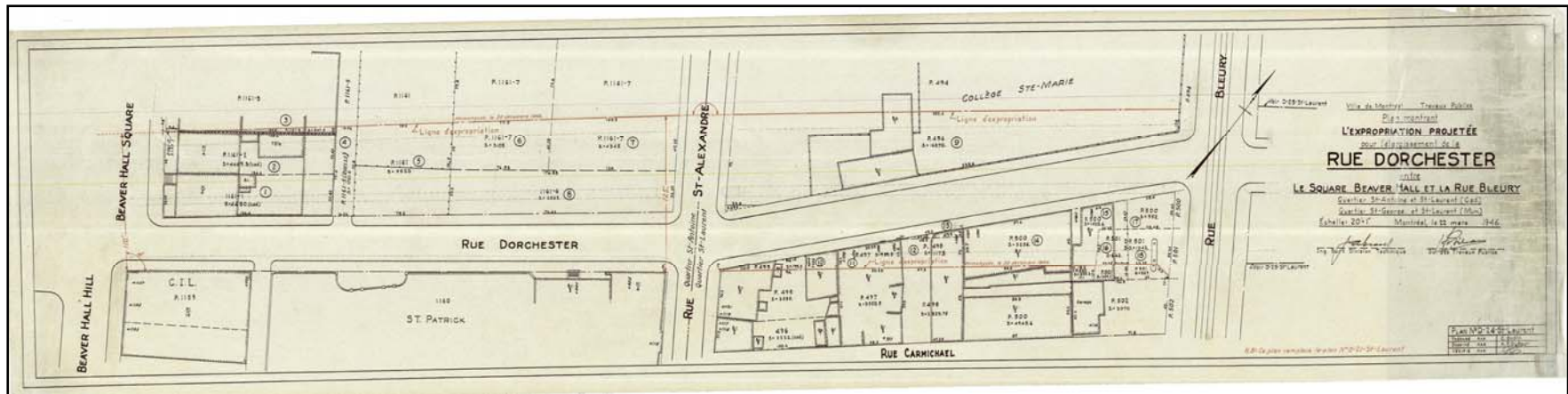


Figure 66 : « Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre le Square Beaver Hall et la rue Bleury », 1946 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-25-Saint-Laurent).

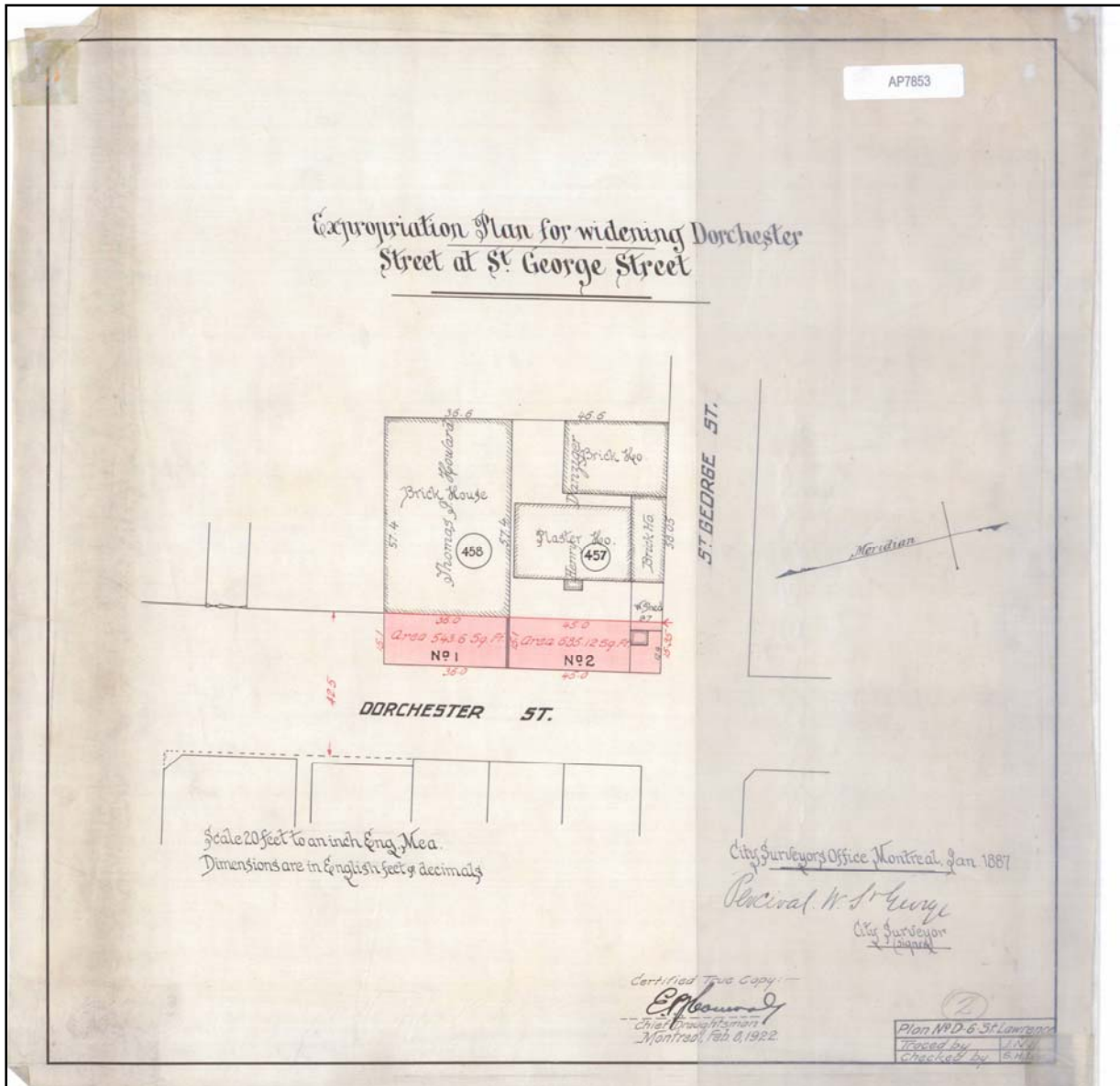


Figure 67 : « Expropriation plan for widening Dorchester Street at St. George Street », 1887 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-6-Saint-Laurent).

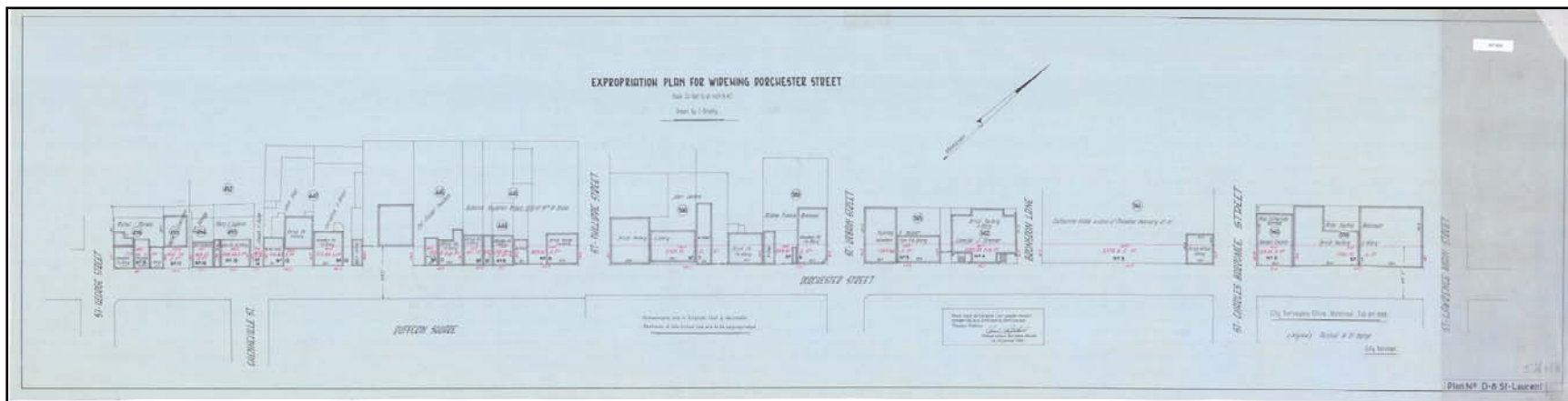


Figure 68 : « Expropriation plan for widening Dorchester Street », 1888 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-8-Saint-Laurent).



Figure 69 : Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1940, montrant les portions des quartiers Saint-Laurent et Saint-Louis traversées par la zone d'étude (BAHQ MIC/A1319 CAR).

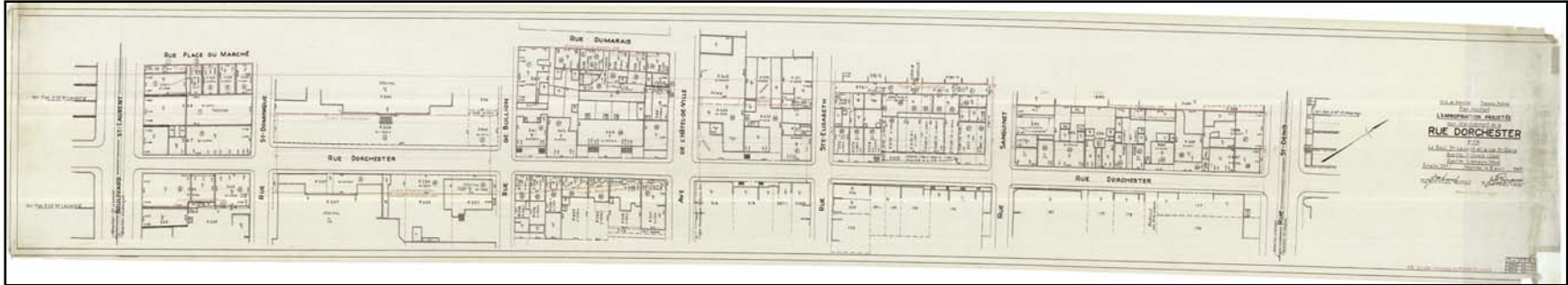


Figure 71 : « Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre le Boul. St-Laurent et la rue St-Denis », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-36-Saint-Laurent).

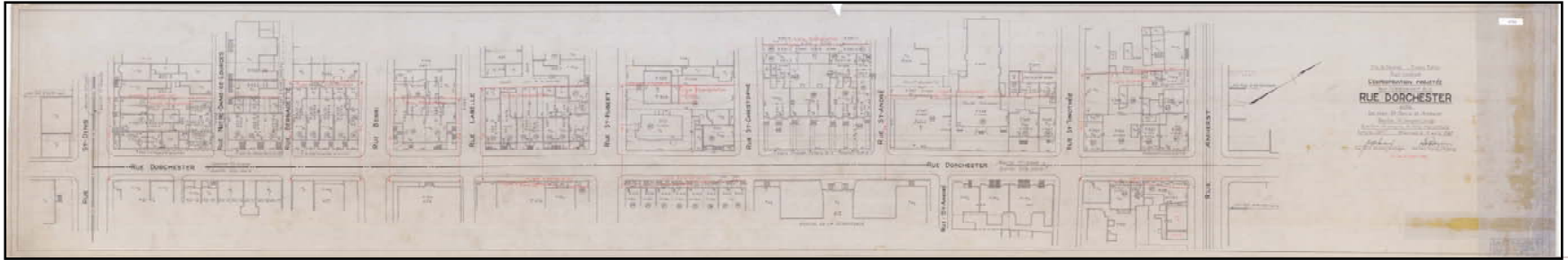


Figure 72 : « Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre les rues St-Denis et Amherst », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-47-Saint-Jacques).

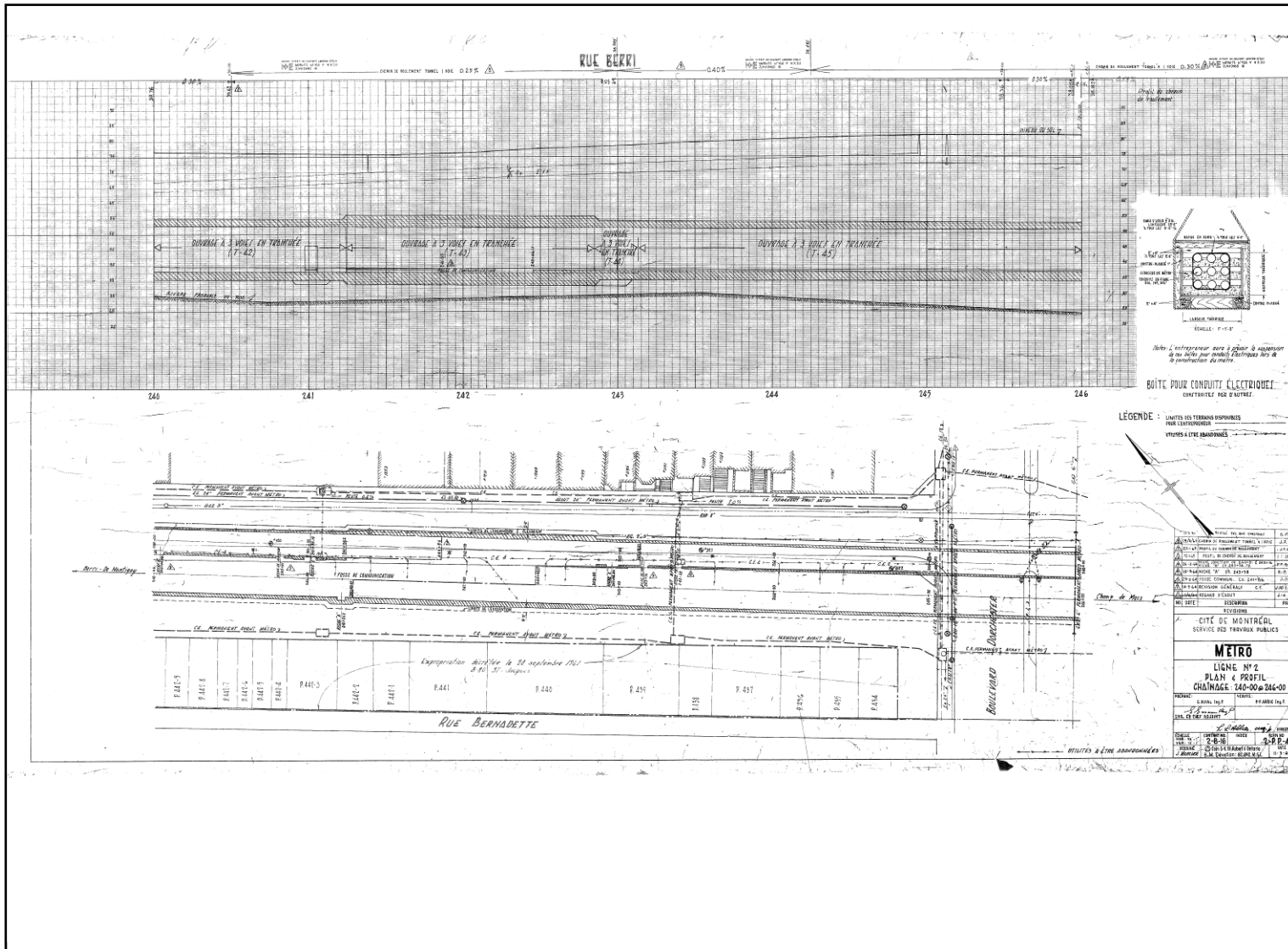


Figure 73 : Métro, ligne n° 2, plan & profil, chaînage 240+00 à 246+00, 1964 (Archives de la STM).

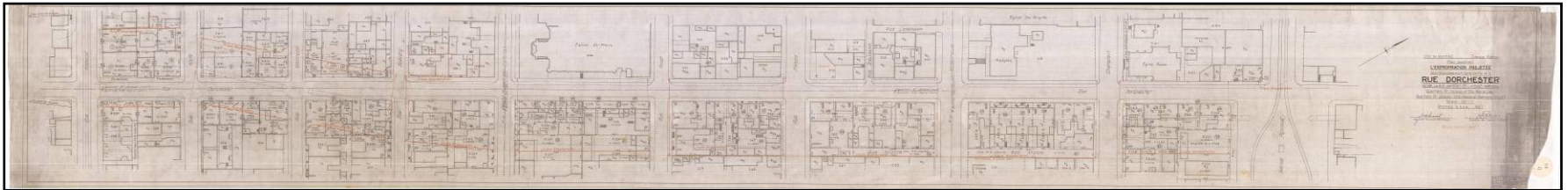


Figure 74 : « Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre la rue Amherst et l'avenue Papineau », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-48-Sainte-Marie).

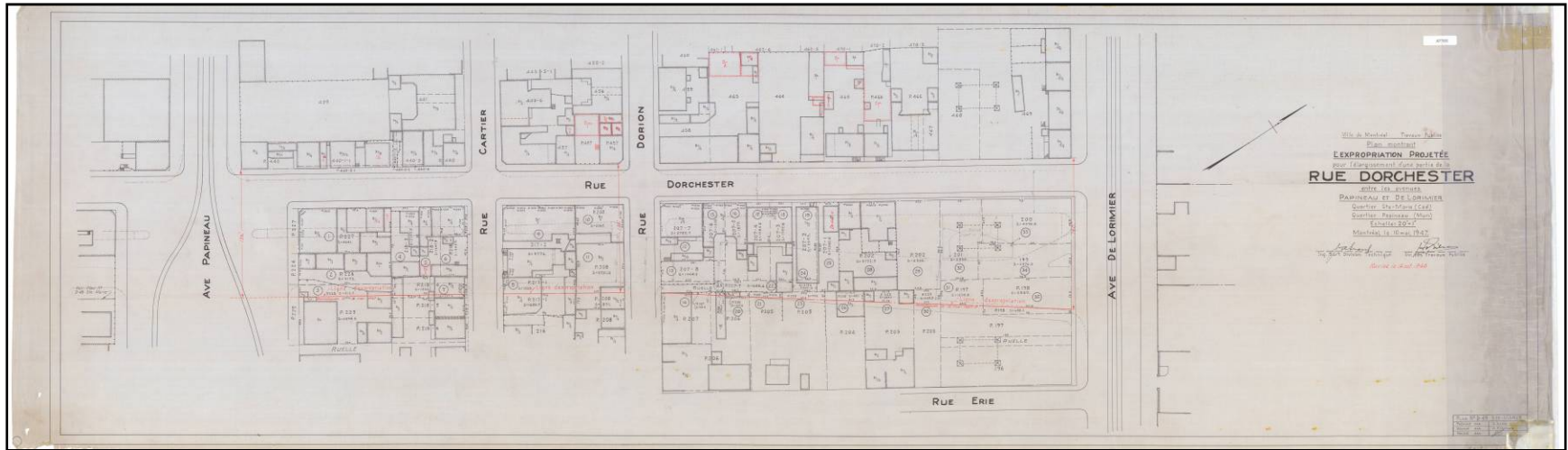


Figure 75 : « Plan montrant l'expropriation projetée pour l'élargissement de la rue Dorchester entre les avenues Papineau et De Lorimier », 1947 (Division de Géomatique de la Ville de Montréal, D-49-Sainte-Marie).

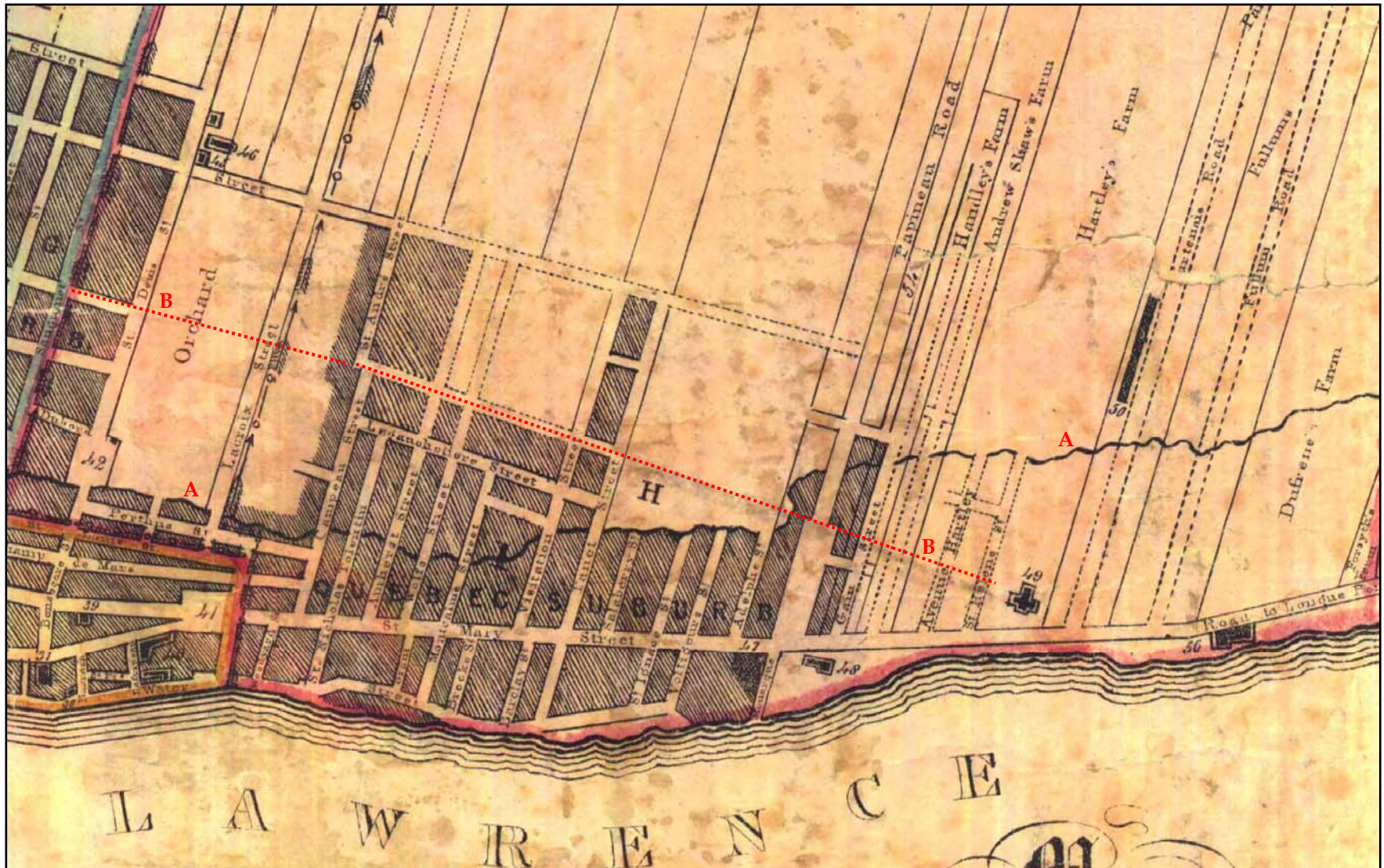


Figure 76 : André Jobin, « Plan de la Ville de Montréal », 1834 (BAHQ G 3454 M65 1834 J63 CAR).
 A-Rivière Saint-Martin; B-Axe du boulevard René-Lévesque (approximatif)

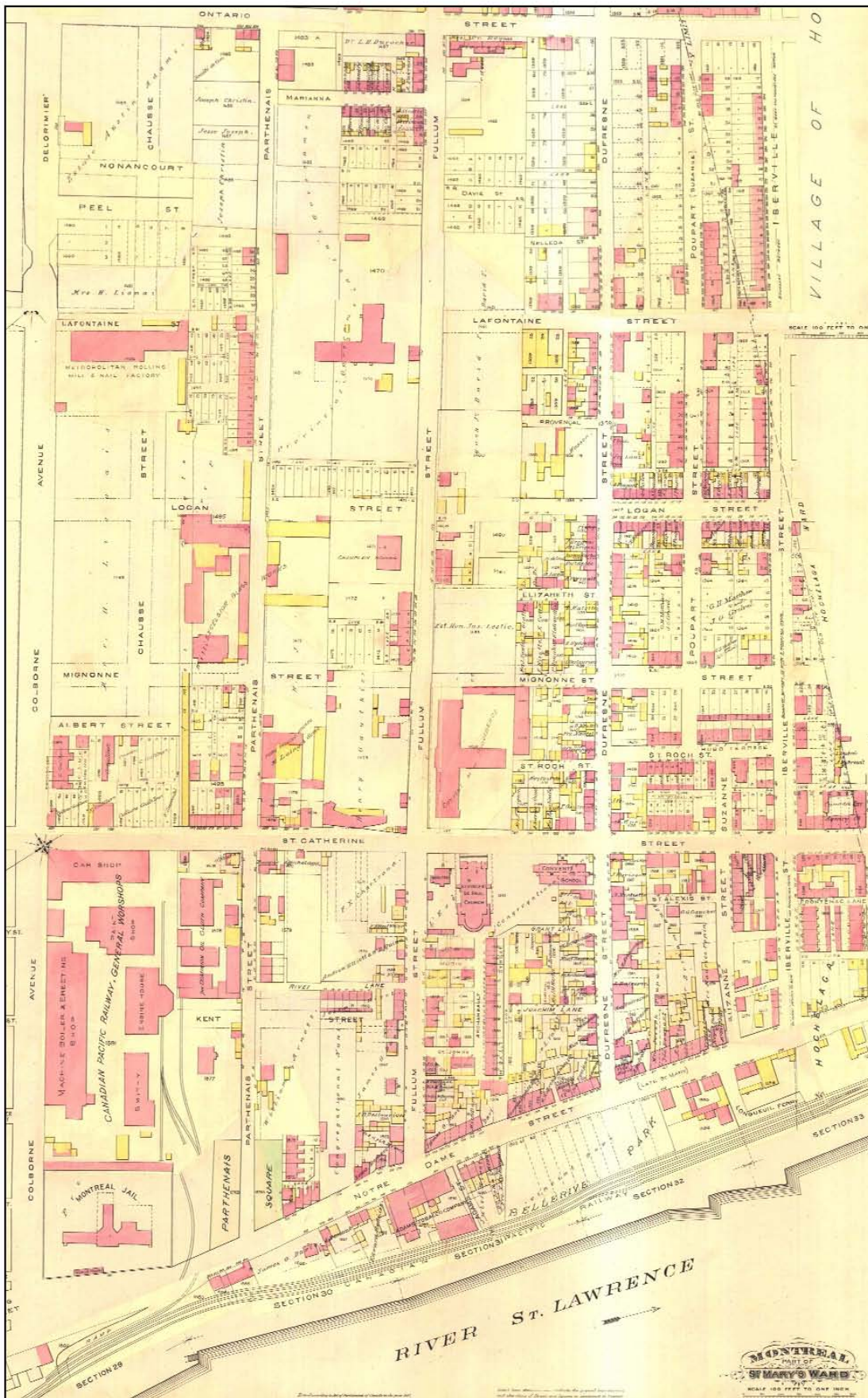


Figure 77 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal, Vol. 1. Part of St. Mary's Ward », 1890 (BAHQ G1144/M65G475/G6/1890 CAR).
 Extrait montrant le quartier Sainte-Marie.

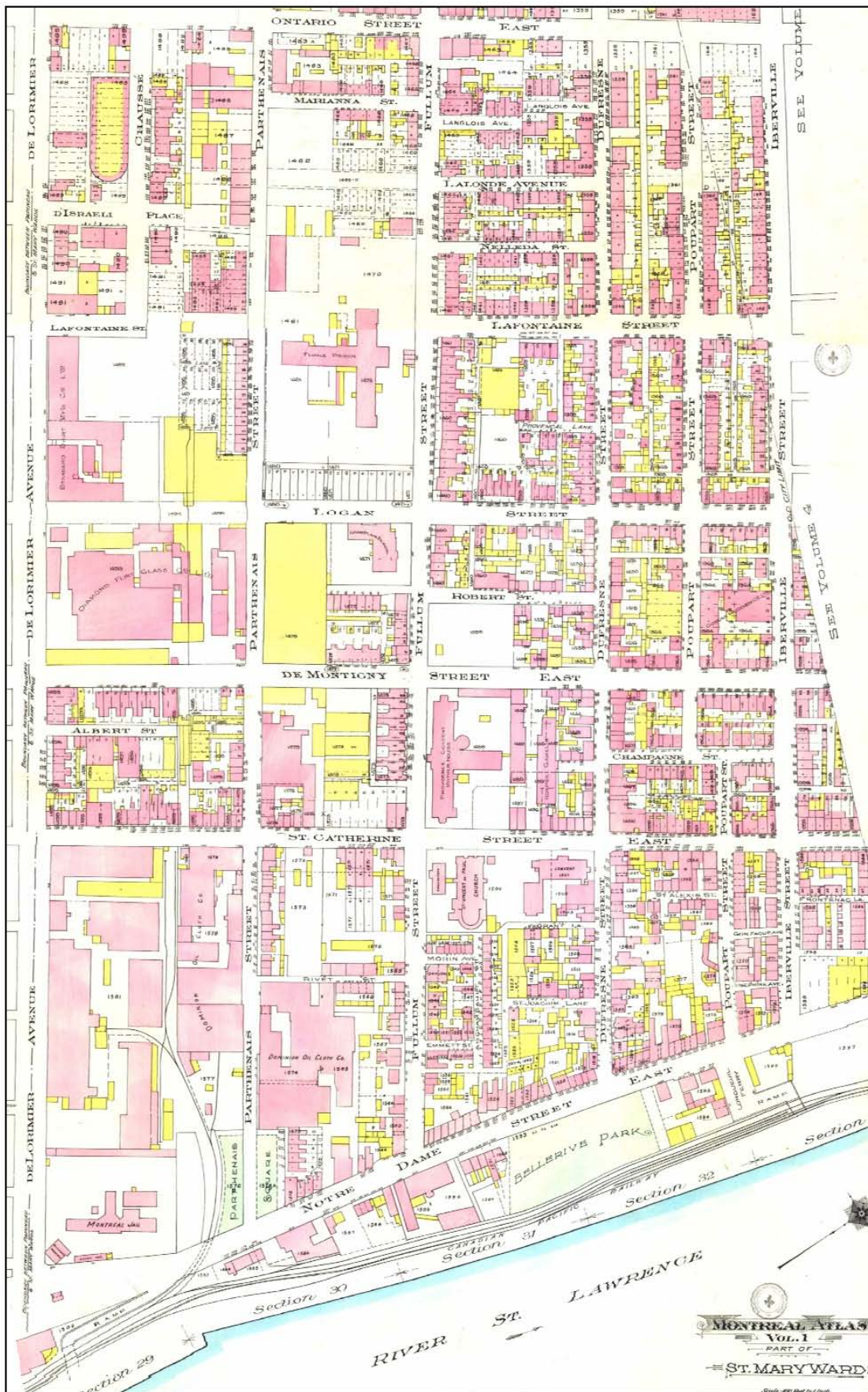


Figure 78 : Charles Edward Goad, « Atlas of the City of Montreal and vicinity, Vol. 1. Part of St. Mary's Ward », 1912 (BANQ G1144/M65G475/C3/1912 CAR). Extrait montrant le quartier Sainte-Marie.

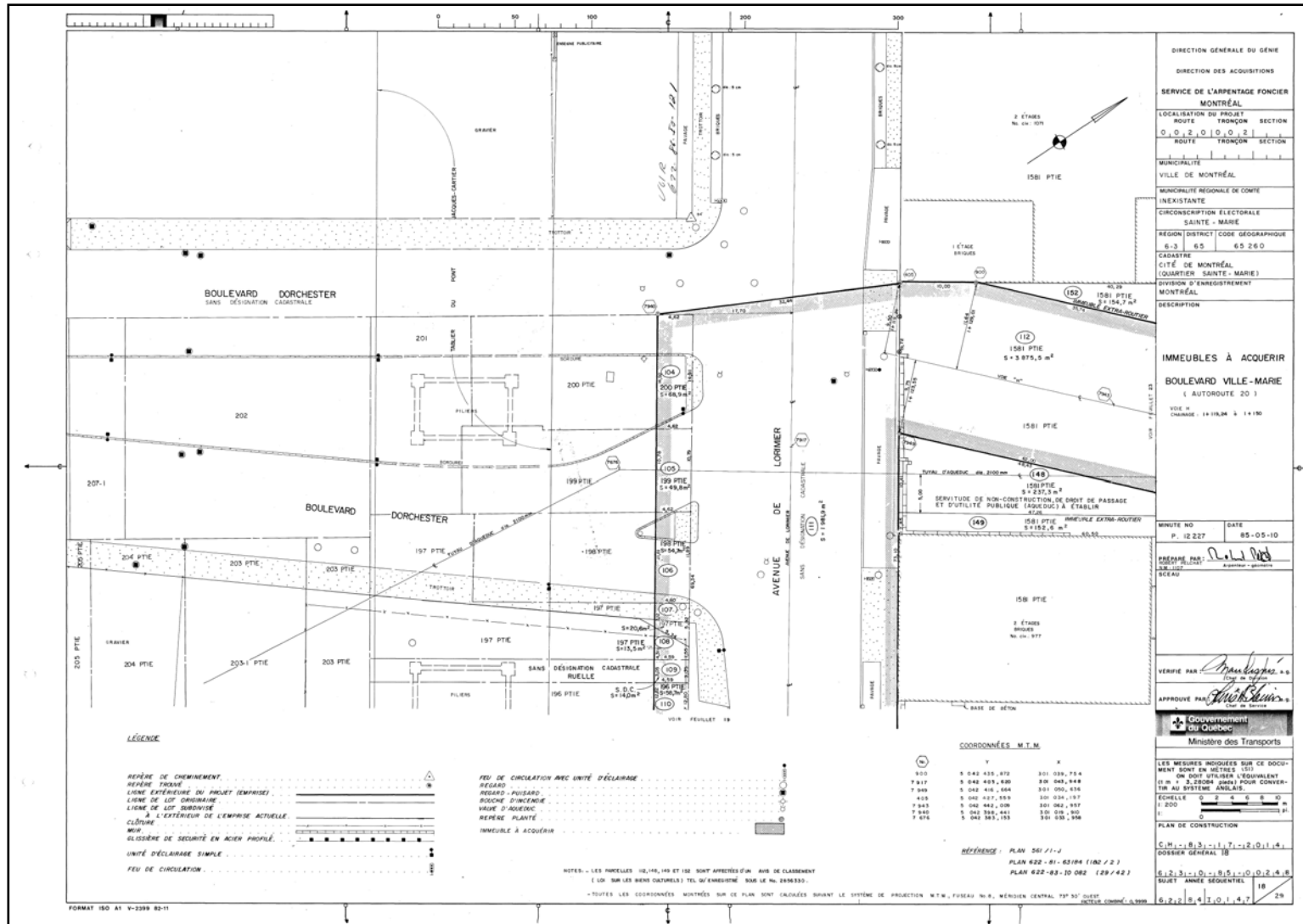


Figure 80 : « Plan des terrains et immeubles à acquérir pour le prolongement du boulevard René-Lévesque à l'est de l'avenue De Lorimier », 1985 (Archives du ministère des Transports du Québec [AMTQ] 622-84-IO-147_F18).

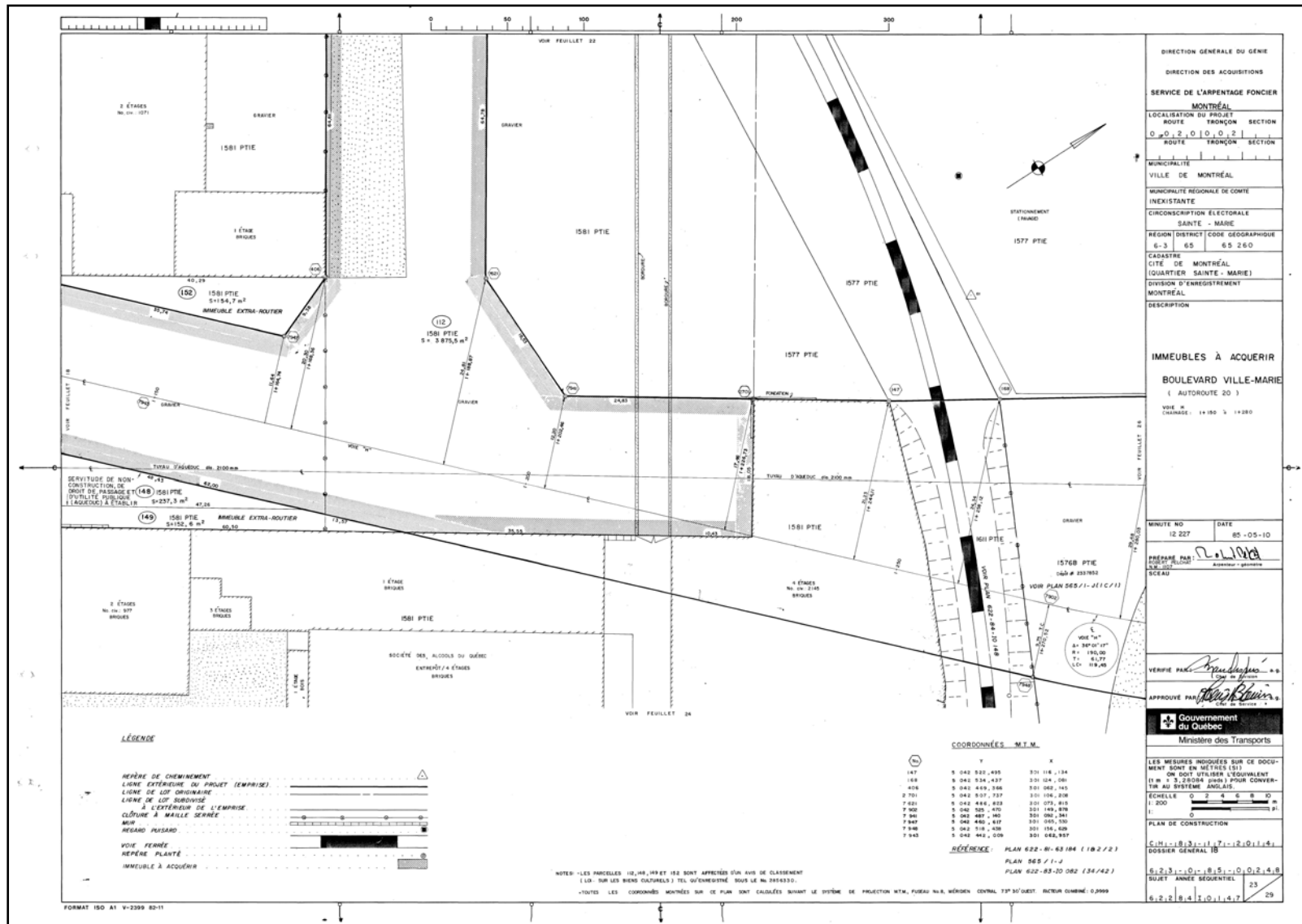


Figure 81 : « Plan des terrains et immeubles à acquérir pour le prolongement du boulevard René-Lévesque à l'est de l'avenue De Lorimier », 1985 (AMTQ 622-84-IO-147_F23).

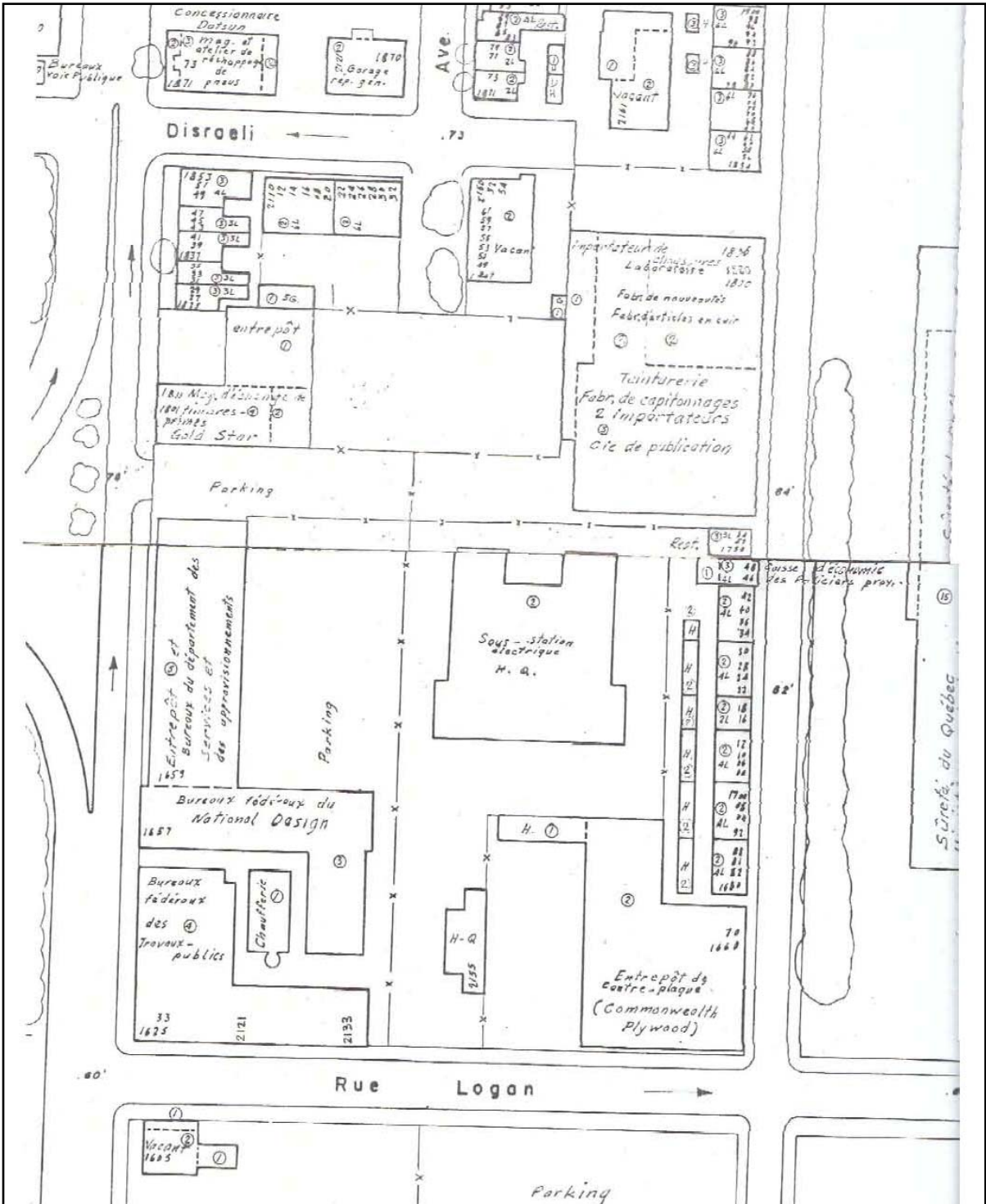


Figure 82 : Extrait du plan du Underwriters' Survey Bureau, 1954 (BANQ G/1144/M65G475/U5/v.3/1954 DCA; G/1144/M65G475/U5/v. 3/1954 CAR).

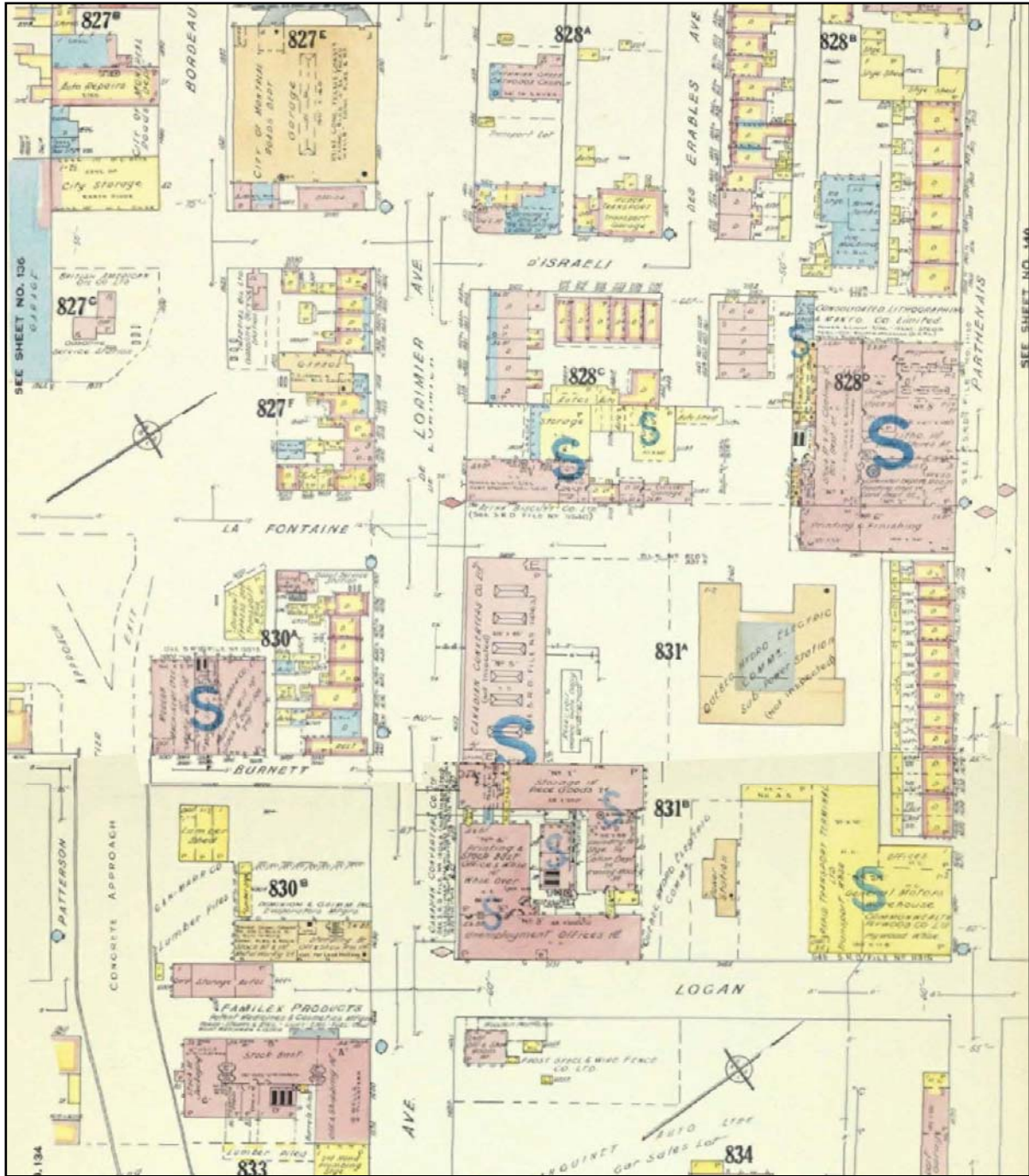


Figure 83 : Extrait du plan d'occupation du sol 1970-1972 (BANQ 236-26 et 236-27).

Tableau 3 : Synthèse du potentiel archéologique historique

Zone	Localisation	Occupation actuelle (photo)	Site(s) archéologique(s)	Potentiel archéologique et thèmes/fonctions associés	Recommandations
H1	Rue Square Gallery entre le canal de Lachine et la rue Basin	Voie publique (photo 3)	107G	<p>Cadre bâti mis en place à partir du troisième quart du XIX^e siècle et démoli au premier quart du XX^e siècle</p> <p>Vestiges du premier pont routier construit dans l'axe de l'actuelle rue Wellington en 1879</p> <p>Éléments structuraux du canal de Lachine</p> <p>Fonctions résidentielle, commerciale, viaire</p>	Comme ce secteur a déjà fait l'objet d'une expertise archéologique, aucune intervention n'est recommandée dans le cadre des travaux prévus par Hydro-Québec
H2	Rue de la Montagne entre les rues Wellington et William	Voie publique (photo 4)		<p>Petite rivière Saint-Pierre : ancien lit, ponceaux ou ouvrages de canalisation</p> <p>Briqueterie Smith : lieu d'extraction d'argile</p> <p>Cadre naturel, fonction industrielle</p>	<p>Inventaire archéologique : documenter les activités d'extraction d'argile du briquetier Smith</p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser dans l'emprise de l'ancien étang</p>
H3	Rue de la Montagne entre les rues William et Saint-Jacques	Voie publique (photos 5 et 6)		<p>Ruisseau Prud'homme : ancien lit, ponceaux ou ouvrages de canalisation</p> <p>Cadre bâti et cours arrière en place à partir du premier quart du XIX^e siècle (ou antérieur) en bordure des rues Notre-Dame et de la Montagne, démoli lors de l'ouverture puis de l'élargissement de la rue de la Montagne</p> <p>Fonctions résidentielle, commerciale, viaire</p>	<p>Inventaire archéologique : préciser la vocation de bâtiments érigés en bordure des rues Notre-Dame et de la Montagne avant 1825 et en documenter l'occupation</p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire</p>
H4	Rue de la Montagne entre les rues Saint-Jacques et Saint-Antoine	Voie publique (photo 7)		<p>Cadre bâti et cours arrière en place à partir du premier quart du XIX^e siècle (ou antérieur), en bordure est de la rue de la Montagne, démoli lors de l'élargissement de la rue de la Montagne</p> <p>Fonctions résidentielle et institutionnelle</p>	<p>Inventaire archéologique : préciser la vocation d'un bâtiment érigé en bordure de la rue de la Montagne avant 1825 et en documenter l'occupation</p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire</p>

Zone	Localisation	Occupation actuelle (photo)	Site(s) archéologique(s)	Potentiel archéologique et thèmes/fonctions associés	Recommandations
H5	Rue Saint-Antoine entre les rues de la Montagne et University	Voie publique (photo 8)	BiFj-73	Cadre bâti et cours arrière en place à partir du premier quart du XIX ^e siècle (et possiblement avant), en bordure sud de la rue Saint-Antoine, démoli lors de l'élargissement de la rue Fonctions résidentielle, institutionnelle, industrielle	Inventaire archéologique : préciser la vocation de bâtiments érigés en bordure de la rue Saint-Antoine. avant 1825 et en documenter l'occupation Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire
H6	Bordure sud du canal de Lachine, secteur du bassin 2	Piste cyclable (photo 9)	601G et 611G	Ouvrages rattachés au radoub et possiblement à la construction navale, en bordure du canal de Lachine : cales sèches du chantier Tate (1851-1896) et de la <i>Montreal Dry Docks Ltd</i> (peu avant la Grande Guerre-deuxième moitié du XX ^e siècle), ber construit par la <i>Montreal Dry Docks Ltd</i> . Fonctions industrielle, commerciale, viaire	Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser
H7	Rue Peel entre les rues Wellington et Smith	Voie publique (photo 10)	BiFj-45	Bâtiments et dépôts de sol associés à la briqueterie Smith (premier quart du XIX ^e siècle) Cadre bâti à vocation principalement industrielle et commerciale, en place à partir du milieu du XIX ^e siècle, en bordure ouest de la rue Peel Fonctions industrielle, commerciale, résidentielle	Inventaire archéologique : poursuivre l'expertise du site de la tonnellerie Howley (active entre 1857 et 1883 environ) Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire
H8	Rue Wellington entre les rues Peel et Ann	Voie publique (photo 11)	BiFj-46	Cadre bâti résidentiel en place à partir du deuxième quart du XIX ^e siècle Bâtiments et ensembles industriels en place à partir du dernier quart du XIX ^e siècle Cadre bâti démoli lors du prolongement de la rue Smith (Wellington) en 1934 Fonctions industrielle, résidentielle	Inventaire archéologique : préciser la vocation de bâtiments érigés avant 1846 et des espaces adjacents Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire

Zone	Localisation	Occupation actuelle (photo)	Site(s) archéologique(s)	Potential archéologique et thèmes/fonctions associés	Recommandations
H9	Rue Duke entre les rues Ottawa et Wellington et terrain en bordure ouest	Voie publique et bordure (photo 12)	BiFj-56, BiFj-57	<p>Emprise de la rue Duke : complexe agricole de la grange des Pauvres (à partir de la fin du XVII^e siècle); cadre bâti résidentiel mis en place sur l'îlot Ottawa/Prince/Wellington/Nazareth entre le début du XIX^e siècle et l'ouverture de la rue Duke (1845).</p> <p>Bordure ouest de la rue Duke : cadre bâti mis en place sur l'îlot Ottawa/Prince/Wellington/Nazareth à partir du premier quart du XIX^e siècle, cadre bâti mis en place en bordure ouest de la rue Duke après 1846 et démoli dans le cadre de la construction de l'autoroute Bonaventure</p> <p>Fonctions agro-domestique, résidentielle, commerciale, industrielle</p>	Les interventions archéologiques réalisées sur ce site ont permis un échantillonnage adéquat du tissu archéologique, de sorte qu'aucune intervention supplémentaire n'est recommandée
H10	Rue Duke entre les rues Saint-Paul et William	Voie publique (photo 13)		<p>Petite rivière Saint-Pierre , probablement canalisée avant 1846 : ancien lit, ponceaux ou ouvrages de canalisation</p> <p>Canal des Sulpiciens aménagé à la fin du XVII^e siècle et remblayé vers 1806</p> <p>Fonctions industrielle, résidentielle, commerciale</p>	En raison de la grande profondeur d'enfouissement des ressources archéologiques connues, aucune intervention archéologique n'est recommandée dans le cadre des travaux prévus par Hydro-Québec
H11	Rue Duke/University entre les rues Saint-Paul et Saint-Antoine	Voie publique (photos 14 et 15)		<p>Cadre bâti et cours arrière en place à partir du deuxième quart du XIX^e siècle (et possiblement avant) en bordure des rues Saint-Paul, Saint-Maurice et Notre-Dame, démoli dans le cadre de l'ouverture des rues Duke et University</p> <p>Rivière Saint-Martin :ancien lit, ponceaux ou ouvrages de canalisation ;</p> <p>Fonctions résidentielle, commerciale, artisanale/industrielle</p>	En raison de la proximité de l'autoroute Bonaventure et des perturbations appréhendées du tissu archéologique, aucune intervention n'est recommandée dans le cadre des travaux prévus par Hydro-Québec

Zone	Localisation	Occupation actuelle (photo)	Site(s) archéologique(s)	Potentiel archéologique et thèmes/fonctions associés	Recommandations
H12	Rue University entre la rue Saint-Antoine et le boulevard René-Lévesque Ouest	Voie publique (photo 16)		<p>Cadre bâti et cours arrière en place en bordure des rues Sainte-Geneviève et Hanover à partir du premier quart du XIX^e siècle (ou même avant), démoli lors de l'ouverture de la rue University</p> <p>Fonctions agro-domestique, résidentielle, institutionnelle, commerciale</p>	<p>Inventaire archéologique :</p> <ul style="list-style-type: none"> -documenter la vocation d'un bâtiment établi en bordure de la rue Sainte-Geneviève avant 1825; -définir les étapes de construction et d'occupation d'un bâtiment institutionnel (école, puis orphelinat) entre le deuxième quart du XIX^e siècle et le milieu du XX^e siècle. <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire</p>
H13	Boulevard René-Lévesque Ouest entre les rues University et Saint-Alexandre	Voie publique (photo 17)		<p>Cadre bâti résidentiel en place avant 1825 et démoli avant l'ouverture de la rue Dorchester (entre 1844 et 1857); cadre bâti établi en bordure de la rue Dorchester à partir du deuxième quart du XIX^e siècle et démoli lors de l'élargissement de la rue (en 1931, puis en 1953).</p> <p>Fonctions résidentielle, institutionnelle, commerciale</p>	<p>Inventaire archéologique : documenter la vocation de bâtiments érigés entre 1801 et 1846</p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire</p>

Zone	Localisation	Occupation actuelle (photo)	Site(s) archéologique(s)	Potentiel archéologique et thèmes/fonctions associés	Recommandations
H14	Boulevard René-Lévesque Ouest et Est entre les rues Saint-Alexandre et Saint-Denis	Voie publique (photos 18 à 20)	BjFj-67, BjFj-68, BjFj-76 et BjFj-77	<p>Ruisseau de la Côte-à-Baron (canalisé à partir du XVIII^e siècle) : ancien lit, ponceaux ou ouvrages de canalisation</p> <p>Occupation agro-domestique et résidentielle dès le XVIII^e siècle dans certains secteurs, en particulier à proximité du boulevard Saint-Laurent et des rues Clark, De Bullion et Saint-Dominique</p> <p>Cimetière protestant du faubourg Saint-Laurent, en activité entre 1799 et 1854</p> <p>Occupation commerciale et industrielle à partir du XIX^e siècle</p> <p>Fonctions agro-domestique, résidentielle, institutionnelle, industrielle, commerciale</p>	<p>Inventaire archéologique :</p> <ul style="list-style-type: none"> -documenter les occupations agro-domestiques, résidentielles et institutionnelle de la fin du XVIII^e siècle et de la première moitié du XIX^e siècle ; -vérifier l'état du tissu archéologique à l'emplacement du cimetière protestant du faubourg Saint-Laurent. <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en bordure des voies transversales les plus anciennes</p>
H15	Boulevard René-Lévesque Est entre les rues Saint-Denis et Saint-Christophe	Voie publique (photo 21)		<p>Bâtiments dispersés sur les grands domaines terriens pendant les premières décennies du XIX^e siècle</p> <p>Cadre bâti résidentiel en place à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, démoli lors de l'élargissement de la rue Dorchester (vers 1954)</p> <p>Fonctions agro-domestique et résidentielle</p>	Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser
H16	Boulevard René-Lévesque Est entre les rues Saint-Christophe et Saint-Timothée	Voie publique (photo 22)		<p>Cadre bâti résidentiel ou agro-domestique en place avant 1825 et démoli avant l'ouverture de la rue Dorchester (entre 1844 et 1856)</p> <p>Cadre bâti établi en bordure de la rue Dorchester à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle et démoli lors de l'élargissement de la rue (vers 1954)</p> <p>Fonctions agro-domestique, résidentielle, institutionnelle</p>	<p>Inventaire archéologique : documenter la vocation d'un bâtiment représenté dès 1825, en bordure est de la rue Saint-André</p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire</p>

Zone	Localisation	Occupation actuelle (photo)	Site(s) archéologique(s)	Potential archéologique et thèmes/fonctions associés	Recommandations
H17	Boulevard René-Lévesque Est entre les rues Saint-Timothée et de la Visitation	Voie publique (photo 23)		<p>Cadre bâti résidentiel ou agro-domestique en place avant 1825 et démoli avant l'ouverture de la rue Dorchester (entre 1844 et 1856)</p> <p>Cadre bâti établi en bordure de la rue Dorchester à partir du deuxième quart du XIX^e siècle et démoli lors de l'élargissement de la rue (vers 1954)</p> <p>Fonctions agro-domestique, résidentielle, commerciale</p>	<p>Inventaire archéologique : documenter l'occupation de cours arrière de bâtiments érigés avant 1846</p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire</p>
H18	Boulevard René-Lévesque Est entre les rues de la Visitation et Panet	Voie publique (photo 24)		<p>Cadre bâti résidentiel ou agro-domestique en place avant 1825 et démoli avant l'ouverture de la rue Dorchester (entre 1844 et 1856)</p> <p>Cadre bâti établi en bordure de la rue Dorchester à partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle et démoli lors de l'élargissement de la rue (vers 1954)</p> <p>Fonction résidentielle</p>	<p>Inventaire archéologique : préciser la vocation de bâtiments érigés avant 1825, en bordure de la rue de la Visitation, et documenter l'occupation des cours arrière</p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire</p>
H19	Boulevard René-Lévesque Est entre la rue Panet et l'avenue Papineau	Voie publique (photo 25)		<p>Cadre bâti résidentiel ou agro-domestique en place avant 1801 et démoli avant l'ouverture de la rue Dorchester (entre 1844 et 1856)</p> <p>Cadre bâti établi en bordure de la rue Dorchester à partir du deuxième quart du XIX^e siècle et démoli lors de l'élargissement de la rue (vers 1954)</p> <p>Fonctions agro-domestique, résidentielle</p>	<p>Inventaire archéologique : documenter des dépendances érigées entre 1846 et 1872</p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser</p>
H20	Boulevard René-Lévesque Est en bordure de l'avenue Papineau	Voie publique (photo 26)		<p>Rivière Saint-Martin (canalisée à partir du deuxième quart du XIX^e siècle) : ancien lit, ponceaux ou ouvrages de canalisation</p> <p>Cadre bâti mis en place à partir du premier quart du XIX^e siècle, en bordure des rues Papineau et Dorchester (boulevard René-Lévesque), arasé lors de l'élargissement des rues</p> <p>Fonction résidentielle</p>	<p>Inventaire archéologique : retracer la rivière Saint-Martin; préciser la fonction d'un bâtiment érigé en bordure est de la rue Papineau avant 1825 et documenter l'occupation de sa cour arrière.</p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire</p>

Zone	Localisation	Occupation actuelle (photo)	Site(s) archéologique(s)	Potentiel archéologique et thèmes/fonctions associés	Recommandations
H21	Boulevard René-Lévesque Est entre la rue Cartier et l'avenue De Lorimier	Voie publique (photo 27)	BjFj-40	<p>Cadre bâti possiblement résidentiel, en place à partir du deuxième quart du XIX^e siècle et démoli lors de l'élargissement de la rue Dorchester (vers 1954)</p> <p>Vestiges de la première manufacture de pipes de Bannerman</p> <p>Fonctions résidentielle, industrielle</p>	<p>Inventaire archéologique : documenter les activités de la première manufacture de pipes de Bannerman</p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, en dehors des espaces touchés par l'inventaire</p>
H22	Boulevard René-Lévesque entre l'avenue De Lorimier et la rue Parthenais	Voie publique (photo 28)	BjFj-114	<p>Vestiges de la prison des Patriotes construite entre 1831 et 1836 : murs d'enceinte, petit bâtiment occupant l'angle nord-est du terrain en 1846</p> <p>Bâtiments et installations de la <i>Canadian Pacific Railway</i> et de la <i>Canadian Bronze Co. Limited</i>, en place à partir du dernier quart du XIX^e siècle</p> <p>Fonctions institutionnelle, industrielle</p>	<p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser, dans les limites de l'ancienne propriété de la CPR</p>
H23	Rue Cartier entre le boulevard René-Lévesque Est et la rue Sainte-Catherine	Voie publique (photo 29)		<p>Rivière Saint-Martin : ancien lit, ponceaux ou ouvrages de canalisation</p> <p>Bâtiments à vocation probablement industrielle, érigés au dernier quart du XIX^e siècle près de l'angle avec la rue Sainte-Catherine et démolis avant l'ouverture de la rue Cartier</p> <p>Fonction industrielle</p>	<p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser</p>
H24	Rue Parthenais entre le boulevard René-Lévesque Est et la rue Sainte-Catherine	Voie publique (photo 30)		<p>Cadre bâti résidentiel ou agro-domestique en place avant 1801 et démoli avant l'ouverture de la rue Parthenais vers 1825</p> <p>Fonction agro-domestique</p>	<p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser</p>

Zone	Localisation	Occupation actuelle (photo)	Site(s) archéologique(s)	Potentiel archéologique et thèmes/fonctions associés	Recommandations
H25	Rue Parthenais entre le boulevard De Maisonneuve et le terrain du poste Delorimier	Voie publique (photo 31)		Rivière Saint-Martin : ancien lit, ponceaux ou ouvrages de canalisation	En raison des perturbations du sous-sol occasionnées par l'enfouissement de services publics, aucune intervention archéologique n'est recommandée dans le cadre des travaux prévus par Hydro-Québec
H26	Stationnement et terrain vacant en bordure du poste Delorimier	Espace vacant, dont une partie est occupée par un stationnement (photo 32)		<p>Bâtiments et installations de la <i>Metropolitan Rolling Mill & Nail Factory</i>, puis de la <i>Standard Shirt Co.</i>, en place à partir du troisième quart du XIX^e siècle</p> <p>Cadre bâti résidentiel en place à partir du troisième quart du XIX^e siècle, en bordure de la rue Parthenais</p> <p>Fonctions industrielle, résidentielle</p>	<p>Inventaire archéologique sur le site du futur poste De Lorimier : documenter l'organisation spatiale et les activités des premières étapes d'existence de la <i>Consolidated Lithographing Co. Ltd.</i></p> <p>Surveillance archéologique des travaux d'excavation à réaliser pour la construction des lignes électriques sur le site de la <i>Metropolitan Rolling Mill & Nail Factory</i></p>

Tableau 4 : Voies publiques de la zone d'étude

Nom(s)	Ouverture	Modification(s)
Rue Logan (Smallwood)	-Entre la rue de la Visitation et l'avenue Papineau : avant 1872 -Entre les avenues Papineau et De Lorimier : entre 1890 et 1915	
Avenue De Lorimier (rue/avenue Colborne)	1842	
Rue Parthenais	1825	
Boulevard De Maisonneuve – tronçon entre les avenues Papineau et De Lorimier (rue Mignonne)	1888	
Rue Cartier (rue Gain, rue Bertrand, rue Simard)	Vers 1834, ouverte comme voie publique à partir de 1889	
Boulevard René-Lévesque (rue St-Jean Baptiste, rue Dorchester)	-Entre les rues University et De Bleury : 1843 à 1857 -entre les rues De Bleury et Saint-Denis : avant 1796 -entre les rues Saint-Denis et Amherst : 1844 à 1857 -entre la rue Amherst et l'avenue De Lorimier : 1854 à 1865 -à l'est de l'avenue De Lorimier : 1986	-Entre les rues University et De Bleury : élargi après 1931, puis après 1953 -entre les rues De Bleury et Saint-Denis : élargi après 1888, puis après 1953 -entre les rues Saint-Denis et Amherst : élargi après 1954 -entre la rue Amherst et l'avenue De Lorimier : élargi après 1953
Rue University – tronçon entre le boulevard René-Lévesque et la rue Saint-Antoine (Hanover, Sainte-Geneviève)	-rue Sainte-Geneviève : 1792 -rue Hanover : entre 1846 et 1872	Fermeture des rues Hanover et Sainte-Geneviève et ouverture de la rue University, entre les rues Saint-Antoine et Dorchester, entre 1948 et 1953
Rue Duke (Melvil, George)	-Entre les rues de la Commune et William (excl. tronçon Wellington/Ottawa) : avant 1818 -entre les rues Wellington et Ottawa : 1846 -entre les rues William et Saint-Paul : avant 1860 -entre les rues Saint-Paul et Notre-Dame : après 1965	
Rue Saint-Antoine – tronçon entre les rues de la Montagne et University	Avant 1801	Élargie entre 1804 et 1806
Rue de la Montagne – tronçon entre les rues Wellington et Saint-Antoine (McCord)	-Entre les rues Wellington et William : 1817 -entre les rues William et Notre-Dame : 1842 -entre les rues Notre-Dame et Saint-Antoine : 1818	-Entre les rues William et Saint-Antoine : élargie entre 1903 et 1926 -entre les rues Saint-Jacques et Torrance : acquise par le gouvernement provincial pour la construction de l'autoroute Ville-Marie en 1970

Nom(s)	Ouverture	Modification(s)
Rue Wellington (chemin de Lachine)	Avant 1796	-Prolongée dans l'axe de la rue Smith, entre les rues Nazareth et de la Montagne, en 1934 -réalignée dans le cadre de la reconstruction du pont Wellington en 1996
Rue Peel – tronçon entre les rues Wellington et Smith (Colborne)	1841	Élargie vers la fin des années 1990
Rue Square Gallery	1907	



Photo 3 : Zone H1. Vue vers le nord-est.



Photo 4 : Zone H2. Vue vers le nord-nord-ouest.



Photo 5 : Zone H3, portion sud. Vue vers le nord.



Photo 6 : Zone H3, portion nord. Vue vers le nord.



Photo 7 : Zone H4. Vue vers le nord.



Photo 8 : Zone H5. Vue vers l'est.



Photo 9 : Zone H6. Vue vers le sud-est.



Photo 10 : Zone H7. Vue vers le nord.



Photo 11 : Zone H8. Vue vers l'est.



Photo 12 : Zone H9. Vue vers le nord-nord-ouest.



Photo 13 : Zone H10. Vue vers le nord.



Photo 14 : Zone H11, portion sud. Vue vers le nord.



Photo 15 : Zone H11, portion nord. Vue vers le nord-nord-ouest.



Photo 16 : Zone H12. Vue vers le nord.



Photo 17 : Zone H13. Vue vers l'est-sud-est.



Photo 18 : Zone H14, portion ouest. Vue vers l'est.



Photo 19 : Zone H14, portion centre. Vue vers l'est-sud-est.



Photo 20 : Zone H14, portion est. Vue vers l'est.



Photo 21 : Zone H15. Vue vers l'est-sud-est.



Photo 22: Zone H16. Vue vers l'est.



Photo 23: Zone H17. Vue vers l'est-sud-est.



Photo 24: Zone H18. Vue vers l'est-sud-est.



Photo 25: Zone H19. Vue vers l'est-sud-est.



Photo 26: Zone H20. Vue vers l'est-sud-est.



Photo 27: Zone H21. Vue vers l'ouest.



Photo 28: Zone H22. Vue vers l'ouest-sud-ouest.



Photo 29: Zone H23. Vue vers le nord.



Photo 30: Zone H24. Vue vers le nord.



Photo 31: Zone H25. Vue vers le sud.



Photo 32: Zone H26. Vue vers l'est.

5.0 CONCLUSION

Le plan d'intervention archéologique proposé dans les fiches de potentiel est articulé aux travaux à réaliser par Hydro-Québec et, par conséquent, devra être adapté à toute modification apportée par Hydro-Québec à son programme de travail. Pour la période préhistorique, les 15 zones retenues possèdent un potentiel théorique incontestable. Toutefois, les aménagements anthropiques des 500 dernières années ont probablement éradiqué la plupart des endroits où la recherche de la preuve d'une occupation humaine ancienne était encore possible. Mais il en reste sûrement des indices dans les espaces vacants, sous les rues ou dans des arrières-cours. En ce qui a trait à la période historique, la mise en œuvre du projet est susceptible de perturber des ressources archéologiques témoignant de l'occupation des principaux faubourgs s'étant développés en périphérie de la vieille ville de Montréal, à partir de la fin du XVII^e siècle. Un total de 26 zones à potentiel archéologique historique a été identifié le long des tracés. Les ressources archéologiques qui y sont potentiellement enfouies touchent à des thèmes et fonctions essentiels de l'occupation ancienne de ces secteurs, en particulier le cadre naturel et son exploitation, l'occupation agricole et agro-domestique au cours des XVIII^e et XIX^e siècles, la naissance de l'industrie dans les faubourgs Sainte-Anne et Sainte-Marie, le développement du commerce et de l'industrie dans l'axe du canal de Lachine, les multiples visages de l'occupation résidentielle à partir du XVIII^e siècle, ainsi que la mise en place des institutions.

Ouvrages cités

Études, rapports et publications

ANCTIL, Pierre

2002 *Saint-Laurent: la Main de Montréal*. Sillery, Septentrion.

ARCHEMI

1995 *Inventaire et évaluation des ressources culturelles. Canal de Lachine*. 3 volumes. Montréal, Parcs Canada.

ARCHÉOCÈNE

1998 *Portiques chinois, boulevard Saint-Laurent, Montréal. Supervision et inventaire archéologiques. Sites BjFj-68 (opération 2) et MTL98-06-3*. Montréal, Les Constructions RRN inc.

2004 *Faubourg Saint-Laurent. Caractérisation de la séquence d'occupation. Étude archéologique. Terrains à développer et autres propriétés municipales dans le quadrilatère des rues Sanguinet, Saint-Urbain, Saint-Antoine et Ontario, Montréal*. Montréal, Ville de Montréal.

ARCHÉOTEC

2001 *Îlot Anderson. Dans le cadre du projet « Sous un même toit » de Her Street. Étude de potentiel archéologique*. Montréal, Ville de Montréal.

2002 *Îlot Anderson, site BjFj-108. Projet La Rue des Femmes de Montréal/Herstreet. Inventaire et fouille archéologiques 2001*. Montréal, Ville de Montréal.

2003 *Le quadrilatère formé par les rues Parthenais et Sainte-Catherine Est, boulevard René-Lévesque Est et avenue De Lorimier. Étude du potentiel archéologique et proposition d'intervention archéologique sur le terrain*. Montréal, Acmon inc./MCCQ.

2005 *Inventaire et fouille archéologiques lors de l'aménagement de l'îlot Anderson, Ville de Montréal. Rapport synthèse des interventions archéologiques 2001-2002 et 2004, site BjFj-108. Phases I et II du projet de développement immobilier*. Montréal, Conceptions Rachel-Julien inc.

ARKÉOS ET ARCHÉOCÈNE

1993 *Activités archéologiques, phases I et II, faubourg Saint-Laurent, secteur place de la Paix, Montréal (BjFj-67-BjFj-68)*. Montréal, Ville de Montréal.

Ouvrages cités

- 1994 *Supervision archéologique. Faubourg Saint-Laurent, site place de la Paix (BjFj-67, opération 4), 1993.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2001 *Faubourg Saint-Laurent. Quadrilatère René-Lévesque/De Bullion/Charlotte et Hôtel-de-Ville. Site BjFj-77, opérations 3, 4 et 5. Inventaire et supervision archéologiques.* Montréal, Ville de Montréal.
- ARKÉOS
- 1995 *Interventions archéologiques (1994) au faubourg Saint-Laurent, Montréal (BjFj-67, 76 et 77).* Montréal, Ville de Montréal.
- 1997 *Interventions archéologiques, rues Peel et Saint-Antoine, Montréal, 1996. Projet C.S.E.V.M. 869.* Montréal, Construction NRC Inc.
- 1999a *Réhabilitation du complexe de la raffinerie de sucre Redpath, BiFj-55. Inventaire archéologique, 1998.* Montréal, Société de développement de Montréal, Ville de Montréal.
- 1999b *Travaux archéologiques lors de la réfection des murs nord et sud, bassin no 2, canal de Lachine.* Montréal, Parcs Canada.
- 2000a *Évaluation du potentiel et supervision archéologique de travaux de caractérisation des sols de l'îlot bordé par les rues de la Ferme, de Condé et Wellington, canal de Lachine, Montréal (MTL00-08-3) BiFj-068.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2000b *Inventaire archéologique entre les rues Nazareth et Duke, sous l'autoroute Bonaventure, faubourg des Récollets, Montréal, Site BiFj-57.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2000c *Rue Wellington entre les rues Peel et Ann.* Fichier-rue. Montréal, Ville de Montréal.
- 2000d *Rue Duke entre les rues Ottawa et Wellington.* Fichier-rue. Montréal, Ville de Montréal.
- 2001 *Projet de mise en valeur des abords du canal de Lachine, Pôle Peel. Interventions archéologiques à l'emplacement de la Montreal Warehousing Co. et des bassins 3 et 4 (BiFj-64 et 601G).* Montréal, Ville de Montréal/Parcs Canada.
- 2002 *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.

Ouvrages cités

- 2004a *Projet d'aménagement de la place publique « Peel/Smith » au canal de Lachine. Suivi archéologique lors du dégagement et de la consolidation des vestiges architecturaux du Montreal Warehousing Co. (BiFj-64).* Montréal, Ville de Montréal.
- 2004b *Réaménagement des bassins Peel (601G12), Lieu historique national du Canada du canal de Lachine, 2002. Interventions archéologiques.* Montréal, Parcs Canada.
- 2004c *Interventions archéologiques réalisées dans le Vieux-Montréal et sa périphérie (2002). Rues Saint-Paul et Saint-Nicolas (MTL02-25-10), Champs-de-Mars (MTL02-25-19), de la Commune et Duke (MTL02-25-11; BiFj-67).* Montréal, Bell Canada.
- 2005 *Boulevard Saint-Laurent. Évaluation du potentiel archéologique.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2006 *Projet immobilier Bleury-Viger. Inventaire et fouilles archéologiques du site Tecumseth Terrace (BjFj-133), Montréal.* Montréal, Groupe Canvar.
- 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.
- 2009 *Propriété du 1220, rue Notre-Dame ouest, Montréal. Projet d'aménagement paysager et reconstruction d'une station service, site BiFj-90. Étude de potentiel et inventaire archéologique.* Montréal, École de technologie supérieure.
- 2010a *Interventions archéologiques dans le cadre du programme de réfection et de développement d'infrastructures d'aqueduc et d'égout. Rue Saint-François-Xavier (MTL07-25-15), avenue du Docteur-Penfield (MTL08-25-11), rue Ridgewood (MTL08-04-5), rue de Lorimier (MTL08-25-8) et boulevard LaSalle (MTL08-10-1).* Montréal, Ville de Montréal.
- 2010b *Remplacement des circuits 1194 à 120 kV et futur 315 kV : Adélar-Godbout-Laprairie. Avis d'opportunité, inventaire et supervision archéologiques, segment de la rue Wellington entre les rues Ann et Prince.* Montréal, Hydro-Québec.
- BENOÎT, Michèle et GRATTON, Roger
1992 *Pignon sur rue. Les quartiers de Montréal.* Montréal, Guérin.

Ouvrages cités

BRILLANT, Louis

2006 *Ancien Asile des vieillards des Petites Sœurs des pauvres. Étude patrimoniale en vue de l'évaluation patrimoniale des bâtiments situés au 1800 du boulevard René-Lévesque ouest à Montréal.*

BURGESS, Joanne

1997 *Paysages industriels en mutation.* Montréal, Écomusée du fier monde.

DDH ENVIRONNEMENT LTÉE

2004 *Caractérisation du terrain situé au nord-est du poste De Lorimier – Sommaire des constats relatifs aux conditions environnementales.* Montréal, Hydro-Québec Transénergie.

DDH ENVIRONNEMENT LTÉE

2005 *Réhabilitation du terrain au sud du 1854 de la rue Parthenais, Montréal.*

DESLOGES, Yvon et Alain GELLY

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

DESJARDINS, Pauline

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

DIONNE, Jean-Claude et Diane 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, p. 363-380.

DIONNE, Jean-Claude et Serge OCCHIETTI

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

DIONNE, Jean-Claude et Françoise 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, p. 289-300.

DYKE, Arthur S.

2004 « An outline of North American deglaciation with emphasis on central and northern Canada ». *Quaternary Glaciation – Extent and Chronology, Part II*, Elsevier, p. 373-424.

Ouvrages cités

DYKE, Arthur S., Lynda A. DREDGE et Douglas A. HODGSON

2005 « North American Deglacial Marine and Lake Limit Surfaces ». *Géographie physique et Quaternaire*, vol. 59, n° 2-3, p. 155-185.

DYKE, Arthur S. et Victor K. PREST

1987 « Late Wisconsinan and Holocene history of the Laurentide Ice Sheet ». *Géographie physique et Quaternaire*, vol. 41, p. 237-263.

1989 *Paléogéographie de l'Amérique du Nord septentrionale entre 18 000 et 5 000 ans avant le présent*. Commission géologique du Canada, Carte 1703A, échelle de 1 : 12 500 000.

DYKE, Arthur S., A. MOORE et L. ROBERTSON

2003 *Deglaciation of North America*. Geological Survey of Canada, Open File 1574.

ETHNOSCOPI

1987 *Surveillance archéologique. Autoroute Ville-Marie*. Montréal, ministère des Transports du Québec.

1989 *Ville de Boucherville, Vieux Village : Étude de potentiel archéologique*. Montréal, ministère des Affaires culturelles.

1993a *Projet de stabilisation des rives québécoises de l'Outaouais, Étude de potentiel archéologique*. Hydro-Québec, Services Lignes de répartition – Ouest.

1993b *Poste René-Lévesque à 315-25 kV et lignes d'alimentation à 315 kV. Étude de potentiel archéologique*. Montréal, Hydro-Québec, Direction Projets de répartition.

1994 *Ligne à 315 kV entre les postes Guy et Viger. Étude de potentiel archéologique*. Montréal, Hydro-Québec, Direction Projets du Groupe Équipement.

1995a *Le site Lachapelle (CaFf-3), Saint-François-du-Lac : cadre culturel et topologique et expertise géomorphologique*. Trois-Rivières, ministère de la Culture et des Communications.

1995b *Poste Central, faubourg des Récollets. Interventions archéologiques, 1994*. Montréal, Ville de Montréal/Hydro-Québec/CSEVM.

1996 *Carignan/Sidbec : Projet de ligne biterne à 230 kV. Étude de potentiel archéologique*. Montréal, Hydro-Québec, Projets de transport d'énergie.

Ouvrages cités

- 1998 *Parc du Mont-Royal, Montréal. Inventaire archéologique du site préhistorique BjFj-97.* Montréal, Ville de Montréal.
- 1999 *Cimetières anciens de Montréal (1642-1854). Rapport de recherche.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2000a *Projet de développement Duke-Wellington. Interventions archéologiques. Site BiFj-56. Grange des Pauvres, Fief Nazareth.* Montréal, Ville de Montréal/Société en commandite Duke-Wellington.
- 2000b *Parc Sainte-Anne. Site BiFj-42. Mise en valeur des vestiges archéologiques sur le site de l'église Sainte-Anne (1854-1970). Griffintown, Montréal.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2000c *Interventions archéologiques 1999. Contrat 915, MTL99-06-5, BiFj-60. Rues Brennan, Prince, Duke, Ann, Wellington, de la Commune et Mill.* Montréal, CSEVM.
- 2000d *Aménagement et mise en valeur du domaine municipal aux abords du canal de Lachine. Étude de potentiel archéologique. Pôle Peel. Parc Gallery (3936-02).* Montréal, Ville de Montréal.
- 2000e *Rue Duke entre les rues William et Brennan. Fichier-rue.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2001a *Étude de potentiel et inventaire archéologiques (phase 1) du square Dorchester et de la place du Canada, BiFj-37, 2000.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2001b *Aménagement et mise en valeur du domaine public municipal aux abords du canal de Lachine. Supervision archéologique. Forages pour la caractérisation des sols (MTL00-06-1).* Montréal, Ville de Montréal.
- 2003a *Projet de reconstruction sur le site historique de la prison des Patriotes au Pied-du-Courant. Étude de potentiel et interventions archéologiques. Site BjFj-114.* Montréal, Société des Alcools du Québec.
- 2003b *Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal. Secteur entre l'autoroute 25 et l'avenue De Lorimier. Étude de potentiel archéologique.*
- 2004a *Inventaire archéologique (phase 2) du square Dorchester et de la place du Canada, BiFj-37, 2001.* Montréal, Ville de Montréal.

Ouvrages cités

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, CSEM/Hydro-Québec/Ville de Montréal.

ETHNOSCOP

2004c Programme d'enfouissement des fils électriques en milieu patrimonial. Fichier-rue Union entre la rue Belmont et le boulevard René-Lévesque. Montréal, CSEM/Ville de Montréal/Hydro-Québec.

2004d Programme d'enfouissement des fils électriques en milieu patrimonial. Fichier-rue University entre la rue Belmont et le boulevard René-Lévesque. Montréal, CSEM/Ville de Montréal/Hydro-Québec.

2004e Programme d'enfouissement des fils électriques en milieu patrimonial. Fichier-rue Belmont entre la rue University et la côte du Beaver Hall. Montréal, CSEM/Ville de Montréal/Hydro-Québec.

2005a *Opération solidarité 5000 logements. Inventaire et fouille archéologiques au faubourg Saint-Laurent. Avenue Hôtel-de-Ville, MTL03-25-3; Rue De Bullion, MTL03-25-2, BjFj-121. Une culture matérielle riche dans le « Red Light » de Montréal.* Montréal, Ville de Montréal.

2005b *Étude de potentiel et inventaire archéologiques, site du Gesù, BjFj-109, 2001, Montréal.* Montréal, Ville de Montréal.

2005c *Projet d'aménagement des abords du pont Jacques Cartier, Montréal. Études de potentiel archéologique des secteurs nord et sud et interventions archéologiques sur le site BjFj-113, 2001-2002. Étude historique sur les cimetières civil (protestant) et militaire de la rue Papineau.* Montréal, Ville de Montréal.

2006a *Étude de potentiel, inventaire et fouilles archéologiques. Site du pensionnat Saint-Louis-de-Gonzague et de la Villa Delisle (BjFj-115), 2002-2003. Projet de développement 333, rue Sherbrooke est, Montréal.* Montréal, Beau-Design.

2006b *Centre universitaire de santé McGill, cour Glen, Montréal. Interventions archéologiques (MTL05-05-1, BiFj-82, BiFj-83 et BiFj-84) 2005, 2006.* Montréal, Centre universitaire de santé McGill.

2007a *Griffintown, arrondissement sud-ouest de Montréal. Étude de potentiel archéologique et planification d'interventions archéologiques au terrain.* Montréal, Ville de Montréal.

Ouvrages cités

- 2007b *Ligne souterraine à 120 kV. Poste Berri – Poste De Lorimier, Montréal. Étude de potentiel archéologique.* Montréal, Hydro-Québec.
- 2007c *Moitié nord du quadrilatère René-Lévesque/Anderson/de La Gauchetière/ de Bleury, Montréal. Étude de potentiel archéologique.* Montréal, Groupe Canvar inc.
- 2008a *Moitié nord du quadrilatère René-Lévesque/Anderson/de La Gauchetière/de Bleury, Montreal. BiFj-140. Inventaire et fouille archéologiques.* Montréal, Groupe Canvar inc.
- 2008b *Îlot Buchanan, site BjFj-138, 170, rue Sherbrooke Est, Montréal. Étude de potentiel et inventaire archéologiques 2006-2007.* Montréal, Le Montmartre à Montréal.
- 2008c *Interventions archéologiques dans le cadre de l'installation d'une conduite de gaz sur les sites BjFj-26 (fabrique de pipes à fumer Bannerman) et BjFj-27 (raffinerie de sucre et malterie Molson), emprise du pont Jacques-Cartier, Montréal, printemps 2007.* Montréal, Gaz Métro.
- 2008d *Interventions archéologiques réalisées en 2002 et 2003. Rue Saint-Henri et périphérie (MTL02-25-01), rues Notre-Dame et Parthenais (MTL02-25-03), rue Saint-François-Xavier (MTL02-25-24), rue des Sœurs-Grises (BiFj-062), faubourg Québec (BjFj-056), place Paul-Émile-Borduas (MTL03-25-04).* Montréal, CSEM/Hydro-Québec.
- 2008e *Ligne souterraine à 120 kV entre les postes Berri et De Lorimier. MTL07-25-10, BjFj-127, BjFj-142.* Montréal, Hydro-Québec.
- 2008f *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal (2008). Plan d'intervention archéologique.* Montréal, ministère des Transports. 3 volumes.
- 2008g *Interventions archéologiques réalisées en 2003 et 2004.* Montréal, CSEM/Ville de Montréal/Hydro-Québec.
- 2009a *Ligne à 120 kV reliant les postes Beaumont et Dorchester à Montréal, MTL08-25-5 et BjFj-145. Inventaire et supervision archéologiques.* Montréal, Hydro-Québec.
- 2009b *Inventaire et supervision archéologiques dans le cadre des travaux de réaménagement du chalet et de la mise aux normes de la pataugeoire au parc des Vétérans, BjFj-127, 2008. Arrondissement de Ville-Marie, Montréal.* Montréal, Ville de Montréal.
- 2009c *Avenue Viger. Fichier-rue.* Montréal, Ville de Montréal.

Ouvrages cités

- 2010a *Études de potentiel archéologique sur le territoire de l'île de Montréal. Faubourg Sainte-Marie. Rapport préliminaire déposé à la Ville de Montréal.*
- 2010b *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/MCCCCFQ.*
- 2010c *Interventions archéologiques réalisées de 2005 à 2007. Montréal, CSEM.*
- 2011a *Projet Griffintown II, phase I, Îlot 10, Montréal. Inventaire et fouille archéologiques. BiFj-45 et MTL10-23-2, 2010. Montréal, Devimco.*
- 2011b *Inventaire archéologique sur la propriété du 245 de la Montagne, coin Ottawa (MTL11-23-01). Montréal, Carré de la Montagne inc.*
- 2011c *Projet Faubourg Phase III. 1248, rue Hôtel-de-Ville, Montréal. Site BiFj-77. Inventaire et fouille archéologiques, 2010. Montréal, Aquilini Properties LP.*
- 2012a *Projet de réaménagement du square Dorchester et Projet de construction d'un réseau souterrain de la Commission des services électriques de Montréal (CSEM) dans les rues Metcalfe, de la Cathédrale et Peel et le boulevard René-Lévesque et Interventions archéologiques au square Dorchester, à la place du Canada et dans les rues Metcalfe, de la Cathédrale et Peel et le boulevard René-Lévesque, 2008-2009. Site archéologique BiFj-37 du cimetière Saint-Antoine (1799-1854), Montréal. Ville de Montréal, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec et Commission des services électriques de Montréal.*
- 2012b *Ferme Saint-Gabriel, BiFj-89. Quadrilatère formé par les rues De Condé, Saint-Patrick, De Montmorency et par le canal de Lachine, Montréal. Ville de Montréal.*
- 2012c *Quadrilatère des rues Saint-Paul, Saint-Henri, William et Duke. Site du petit séminaire (BiFj-05), Montréal. Inventaire archéologique, 2010. Montréal, Ville de Montréal/MCCCCFQ.*
- 2013 *Évaluation de l'intégrité des ressources archéologiques du secteur de Radio-Canada. Montréal, Ville de Montréal.*
- à paraître *Interventions archéologiques en 2011 et 2012 sur le site de la ferme Saint-Gabriel (BiFj-89), Montréal. Montréal, Allez Up.*

Ouvrages cités

FRENEY, Sylvie

2005 *Les faubourgs et leur évolution du XVIIIe siècle au milieu du XIXe siècle : étude comparée d'Angers et de Montréal*. Montréal, Université du Québec à Montréal.

GENIVAR

2013 *Évaluation environnementale de site. Phase I – Poste de Lorimier et deux tracés le reliant au poste Viger*. Montréal, Hydro-Québec Transénergie.

GROUPE GAUTHIER, BIANCAMO, BOLDUC

2006 *Synthèse des analyses morphologiques du secteur d'implantation du Quartier de la santé*. Rapport final.

GRHQ

1995 *Surveillance archéologique des travaux de relocalisation des lignes souterraines à 120 kV Central/Terminal-Viger et à 315 kV Guy/Viger due à la construction du futur viaduc Wellington*. Montréal, Hydro-Québec.

1996 *Interventions archéologiques dans le cadre des travaux de construction du pont Wellington et de l'aménagement de ses approches, sites BiFj-41, BiFj-42, BiFj-44 et MTL-95-08-1*. Montréal, Ville de Montréal/Construction DJL inc.

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. Rues Wellington et Duke (BiFj-44, 45, 46, 47, 48, MTL-95-06-3), rues St-Jacques et Peel (sites BiFj-52, 53, MTL95-06-6), Vieux-Port de Montréal et canal de Lachine (111G-4, MTL95-06-6)*. Montréal, Hydro-Québec Service équipements de transport, Direction principale Projets d'équipement.

1999 *Interventions archéologiques. Pont CNR à l'est du pont Wellington. Site 107G*. Montréal, Parcs Canada.

HANNA, David B.

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

LINTEAU, Paul-André

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

LINTEAU, Paul-André et Jean-Claude ROBERT

1973 *Les divisions territoriales à Montréal au 19e siècle*. Montréal, Groupe de recherche sur la société montréalaise au 19e siècle (GRSM).

Ouvrages cités

MACPHERSON, Joyce B.

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

MAXXAM

2012 Rapport d'analyse d'échantillons de sols prélevés lors de forages effectués par Inspec-Sol.

OCCHIETTI, Serge

1980 *Le Quaternaire de la région de Trois-Rivières - Shawinigan, Québec. Contribution à la paléogéographie de la vallée moyenne du Saint-Laurent et corrélations stratigraphiques.* Montréal, Paléo-Québec, vol. 10.

1989 « Géologie quaternaire de la sous-région de la vallée du Saint-Laurent et des Appalaches ». *Le Quaternaire du Canada et du Groenland* chap. 4, sous la direction de R.J. Fulton. Commission géologique du Canada, p. 374 à 418.

PENDERGAST, James F. et Bruce TRIGGER

1972 *Cartier's Hochelaga and the Dawson site.* Montréal, McGill-Queen's University Press.

POIRIER, Jean

à paraître « Le paysage de Montréal au temps de Jacques Cartier » dans Anne-Marie Balac, François Bélanger et Éric Chalifoux éd. *Lumières sous la ville : quand l'archéologie raconte Montréal.* Montréal, Recherches amérindiennes au Québec.

RICHARD, Pierre J.H. et Serge OCCHIETTI

2005 « ¹⁴C chronology for ice retreat and inception of Champlain Sea in the St. Lawrence Lowlands, Canada ». *Quaternary Research* no. 63, p. 353-358.

RITCHOT, Gilles

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

ROBERT, Jean-Claude

1994 *Atlas historique de Montréal.* Montréal, Art Global/Libre Expression.

ROY, Antoine

1942 « Aveu et dénombrement (...) pour la seigneurie de l'île de Montréal (1731) ». *Rapport de l'archiviste de la province de Québec pour 1941-1942.* Québec, Rédempti Paradis.

Ouvrages cités

ROY, Christian

2006 *La fabrique de pipes à fumer Henderson. Arrondissement Ville-Marie. Inventaire archéologique sur le site Henderson-Dixon, BjFj-135, Montréal, 2005.* Montréal, Ville de Montréal.

SANM

1988 *Inventaire des ressources archéologiques du sous-sol montréalais. Surveillance archéologique des travaux d'enfouissement de conduits souterrains de la C.S.E. de Montréal en 1987.* Montréal, Ville de Montréal/ministère des Affaires culturelles.

SACL

2002 *Surveillance archéologique dans le cadre de la caractérisation des sols, dans les secteurs compris entre le bassin 2 et le bassin 4 du canal de Lachine.* Montréal, Parcs Canada.

2003 *Inventaire archéologique de l'îlot borné par les rues de la Ferme, de Condé et Wellington, canal de Lachine, BiFj-068-02.* Montréal, Ville de Montréal.

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

2008 *Réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre la rue Saint-Jacques et la rue Brennan. Inventaire archéologique, phase 1.* Montréal, Ville de Montréal/Société du Havre de Montréal.

2009 *Inventaire archéologique, bassins nos. 1, 2 et 3 canal de Lachine, site 612G.* Montréal, Société immobilière du Canada.

STEWART, Allan

1988 *Settling an 18th-century Faubourg : Property and Family in the Saint-Laurent Suburb, 1735-1818.* Montréal, Université McGill.

TACHÉ, Karine et Roland TREMBLAY

à paraître « L'île avant la ville : la présence amérindienne ancienne à Montréal » dans Anne-Marie Balac, François Bélanger et Éric Chalifoux éd. *Lumières sous la ville : quand l'archéologie raconte Montréal.* Montréal, Recherches amérindiennes au Québec.

Ouvrages cités

TREMBLAY, Roland

2003 *Les premiers mais non les moindres: quelques indices de la présence archaïque dans le Vieux-Montréal*. Communication présentée au 22^e colloque de l'Association des Archéologues du Québec tenu en avril à Montréal.

TREMBLAY, Roland et Louise POTHIER

2004 « Un havre préhistorique » dans Gilles Lauzon et Madeleine Forget éd., *L'histoire du Vieux-Montréal à travers son patrimoine*, p. 7-24. Québec, Les Publications du Québec.

VILLE DE MONTRÉAL

2004 *Ancien Collège des Sulpiciens. Potentiel archéologique du site BiFj-05. Quadrilatère compris entre les rues Saint-Henri, Saint-Paul, William et de l'Inspecteur*. Montréal.

2005 *Évaluation du patrimoine urbain*. Arrondissement Sud-Ouest. Montréal, Ville de Montréal.

Sources internet

Commission de toponymie Québec. <http://www.toponymie.gouv.qc.ca/ct/accueil.aspx/>. Consulté le 14 décembre 2012

Héritage Montréal, *Montréal en quartiers*. <http://www.memorablemontreal.com/>. Consulté le 15 décembre 2012

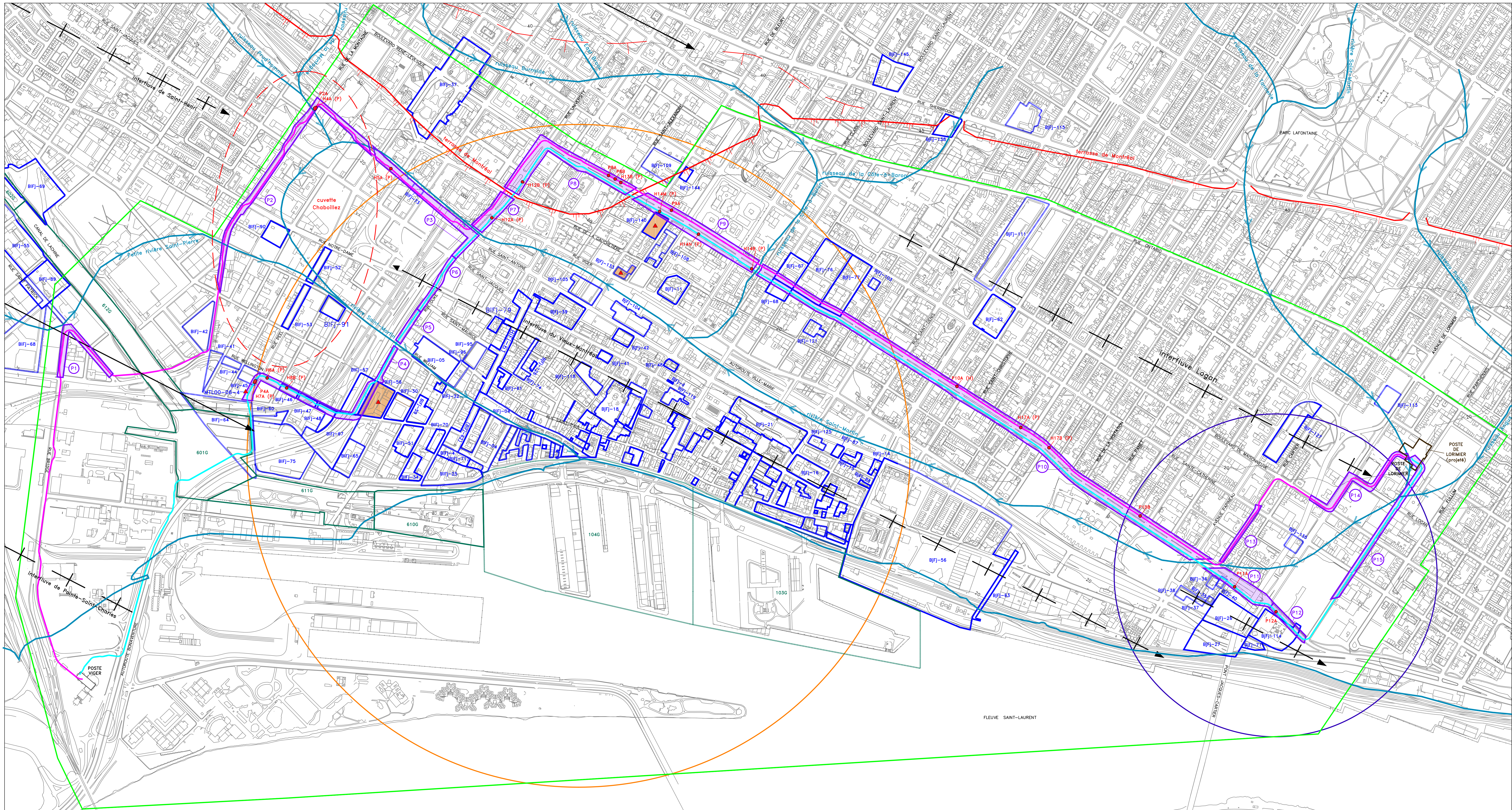
Parcs Canada, *Lieu historique national du Canal-de-Lachine*. <http://www.pc.gc.ca/fra/lhn-nhs/qc/canallachine/index.aspx/>. Consulté le 12 décembre 2012

RICHARD, Pierre J. H.

2009 *Chronologie de la déglaciation : de l'importance des années étalonnées (calibrées)*. In <http://www.er.uqam.ca/nobel/aqqua1/articles/ChronoDeglaciation.pdf>,

RONDEAU, Sylvain, « Le quartier Sainte-Anne ou l'évolution d'un quartier irlandomontréalais : 1792-1970 », site du Musée McCord. <http://www.mccord-museum.qc.ca/fr/> Consulté le 15 décembre 2012

Société d'histoire de Pointe Saint-Charles (SHPSC). <http://www.shpsc.org/>. Consulté le 12 décembre 2012



<p>Graphe topologique</p> <p>La convergence des vecteurs détermine l'espace :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Périphérique ○ Annexe 	<p>Croquis géomorphologique</p> <ul style="list-style-type: none"> → Ligne d'interfluve → Rampe → Talus → Flexure → Cuvette → Cours d'eau → Rivage ancien selon Adams et Burnett de 1820 	<p>Dérivation archéologique</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone à potentiel archéologique préhistorique Numéro de zone Zone d'intervention préhistorique Tranchée proposée Numéro de tranchée H7A (P) Numéro de tranchée historique à composante préhistorique P10A (H) Numéro de tranchée préhistorique à composante historique 	<p>Données archéologiques connues</p> <ul style="list-style-type: none"> Site archéologique recensé Site archéologique recensé à composante préhistorique Code Borden Site archéologique de Parcs Canada Code de Parcs Canada 	<p>Composantes du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone d'étude Tracé A (circuit souterrain 3199 à 315 kV projeté) Tracé B (circuit souterrain 3198 à 315 kV projeté) 	<p>RECONSTRUCTION DU POSTE DELORIMER À 315-25 KV ET LIGNES SOUTERRAINES À 315 KV</p> <p>ÉTUDE DE POTENTIAL ARCHÉOLOGIQUE</p> <p>ZONES À POTENTIAL PRÉHISTORIQUE</p> <p>Source :</p> <p>Plan : Site de Montréal, Hydro-Québec, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3051, 3052, 3053, 3054, 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063, 3064, 3065, 3066, 3067, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, 3079, 3080, 3081, 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3099, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124, 3125, 3126, 3127, 3128, 3129, 3130, 3131, 3132, 3133, 3134, 3135, 3136, 3137, 3138, 3139, 3140, 3141, 3142, 3143, 3144, 3145, 3146, 3147, 3148, 3149, 3150, 3151, 3152, 3153, 3154, 3155, 3156, 3157, 3158, 3159, 3160, 3161, 3162, 3163, 3164, 3165, 3166, 3167, 3168, 3169, 3170, 3171, 3172, 3173, 3174, 3175, 3176, 3177, 3178, 3179, 3180, 3181, 3182, 3183, 3184, 3185, 3186, 3187, 3188, 3189, 3190, 3191, 3192, 3193, 3194, 3195, 3196, 3197, 3198, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3235, 3236, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 3243, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3249, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3261, 3262, 3263, 3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269, 3270, 3271, 3272, 3273, 3274, 3275, 3276, 3277, 3278, 3279, 3280, 3281, 3282, 3283, 3284, 3285, 3286, 3287, 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293, 3294, 3295, 3296, 3297, 3298, 3299, 3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3312, 3313, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 3341, 3342, 3343, 3344, 3345, 3346, 3347, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370, 3371, 3372, 3373, 3374, 3375, 3376, 3377, 3378, 3379, 3380, 3381, 3382, 3383, 3384, 3385, 3386, 3387, 3388, 3389, 3390, 3391, 3392, 3393, 3394, 3395, 3396, 3397, 3398, 3399, 3400, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405, 3406, 3407, 3408, 3409, 3410, 3411, 3412, 3413, 3414, 3415, 3416, 3417, 3418, 3419, 3420, 3421, 3422, 3423, 3424, 3425, 3426, 3427, 3428, 3429, 3430, 3431, 3432, 3433, 3434, 3435, 3436, 3437, 3438, 3439, 3440, 3441, 3442, 3443, 3444, 3445, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453, 3454, 3455, 3456, 3457, 3458, 3459, 3460, 3461, 3462, 3463, 3464, 3465, 3466, 3467, 3468, 3469, 3470, 3471, 3472, 3473, 3474, 3475, 3476, 3477, 3478, 3479, 3480, 3481, 3482, 3483, 3484, 3485, 3486, 3487, 3488, 3489, 3490, 3491, 3492, 3493, 3494, 3495, 3496, 3497, 3498, 3499, 3500, 3501, 3502, 3503, 3504, 3505, 3506, 3507, 3508, 3509, 3510, 3511, 3512, 3513, 3514, 3515, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524, 3525, 3526, 3527, 3528, 3529, 3530, 3531, 3532, 3533, 3534, 3535, 3536, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547, 3548, 3549, 3550, 3551, 3552, 3553, 3554, 3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3563, 3564, 3565, 3566, 3567, 3568, 3569, 3570, 3571, 3572, 3573, 3574, 3575, 3576, 3577, 3578, 3579, 3580, 3581, 3582, 3583, 3584, 3585, 3586, 3587, 3588, 3589, 3590, 3591, 3592, 3593, 3594, 3595, 3596, 3597, 3598, 3599, 3600, 3601, 3602, 3603, 3604, 3605, 3606, 3607, 3608, 3609, 3610, 3611, 3612, 3613, 3614, 3615, 3616, 3617, 3618, 3619, 3620, 3621, 3622, 3623, 3624, 3625, 3626, 3627, 3628, 3629, 3630, 3631, 3632, 3633, 3634, 3635, 3636, 3637, 3638, 3639, 3640, 3641, 3642, 3643, 3644, 3645, 3646, 3647, 3648, 3649, 3650, 3651, 3652, 3653, 3654, 3655, 3656, 3657, 3658, 3659, 3660, 3661, 3662, 3663, 3664, 3665, 3666, 3667, 3668, 3669, 3670, 3671, 3672, 3673, 3674, 3675, 3676, 3677, 3678, 3679, 3680, 3681, 3682, 3683, 3684, 3685, 3686, 3687, 3688, 3689, 3690, 3691, 3692, 3693, 3694, 3695, 3696, 3697, 3698, 3699, 3700, 3701, 3702, 3703, 3704, 3705, 3706, 3707, 3708, 3709, 3710, 3711, 3712, 3713, 3714, 3715, 3716, 3717, 3718, 3719, 3720, 3721, 3722, 3723, 3724, 3725, 3726, 3727, 3728, 3729, 3730, 3731, 3732, 3733, 3734, 3735, 3736, 3737, 3738, 3739, 3740, 3741, 3742, 3743, 3744, 3745, 3746, 3747, 3748, 3749, 3750, 3751, 3752, 3753, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769, 3770, 3771, 3772, 3773, 3774, 3775, 3776, 3777, 3778, 3779, 3780, 3781, 3782, 3783, 3784, 3785, 3786, 3787, 3788, 3789, 3790, 3791, 3792, 3793, 3794, 3795, 3796, 3797, 3798, 3799, 3800, 3801, 3802, 3803, 3804, 3805, 3806, 3807, 3808, 3809, 3810, 3811, 3812, 3813, 3814, 3815, 3816, 3817, 3818, 3819, 3820, 3821, 3822, 3823, 3824, 3825, 3826, 3827, 3828, 3829, 3830, 3831, 3832, 3833, 3834, 3835, 3836, 3837, 3838, 3839, 3840, 3841, 3842, 3843, 3844, 3845, 3846, 3847, 3848, 3849, 3850, 3851, 3852, 3853, 3854, 3855, 3856, 3857, 3858, 3859, 3860, 3861, 3862, 3863, 3864, 3865, 3866, 3867, 3868, 3869, 3870, 3871, 3872, 3873, 3874, 3875, 3876, 3877, 3878, 3879, 3880, 3881, 3882, 3883, 3884, 3885, 3886, 3887, 3888, 3889, 3890, 3891, 3892, 3893, 3894, 3895, 3896, 3897, 3898, 3899, 3900, 3901, 3902, 3903, 3904, 3905, 3906, 3907, 3908, 3909, 3910, 3911, 3912, 3913, 3914, 3915, 3916, 3917, 3918, 3919, 3920, 3921, 3922, 3923, 3924, 392</p>
---	--	--	---	--	---

