

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

ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN

Ville de Montréal
Arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval - 7

5 mai 2004

TABLE DES MATIÈRES

1.	Cadre méthodologique.....	3
1.1	Introduction.....	3
1.2	Le cadre bâti d'intérêt patrimonial	4
1.2.1	Approche, étapes et résultats	4
1.2.2	Critères de sélection	6
1.3	Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial	9
1.4	Le patrimoine archéologique	9
1.4.1	Le caractère spécifique de ce patrimoine	9
1.4.2	La démarche générale d'acquisition de connaissance et de conservation.....	11
1.4.3	L'approche méthodologique et l'identification du patrimoine archéologique au Plan d'urbanisme.....	12
1.5	Nouvelles perspectives	15
2.	Historique.....	15
3.	Évaluation du patrimoine urbain.....	16
3.1	Mise en situation	16
3.2	Résultat de l'analyse	17
3.2.1	Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial	17
3.2.2	Le cadre bâti d'intérêt patrimonial.....	17
a.	Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle	17
b.	Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante.....	18
c.	Les ensembles urbains d'intérêt	19
d.	Les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle	21
e.	Les immeubles de valeur patrimoniale intéressante (hors secteurs)...	21
f.	Les éléments particuliers du paysage.....	22
3.2.3	Le patrimoine archéologique.....	22
a.	Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel	23
b.	Les secteurs d'intérêt archéologique	24
c.	Les sites archéologiques	24
d.	Les biens culturels à statut	24
4.	Bibliographie	25
5.	Annexes (voir cartes à la fin du document).....	28
5.1	Carte de l'île de Montréal, André Jobin, 1834, BNQ	28
5.2	Carte synthèse : évaluation du patrimoine urbain	28
5.3	Carte synthèse du patrimoine archéologique.....	28

Avant-propos

Ce repérage du patrimoine urbain est réalisé dans le cadre de la préparation du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal qui doit être adopté par le Conseil municipal d'ici le 31 décembre 2004.

Le chapitre 2 de la première partie du Plan d'urbanisme développe différentes orientations d'aménagement pour Montréal et comprend une section sur le patrimoine bâti, archéologique et naturel. Le repérage des secteurs et bâtiments d'intérêt patrimonial et des secteurs d'intérêt archéologique permet d'atteindre l'objectif de conservation énoncé dans le Plan.

La Division du patrimoine et de la toponymie a préparé ces Cahiers d'arrondissements qui présentent la méthodologie de travail, un bref historique de chacun des arrondissements, les résultats complets du repérage du patrimoine bâti et archéologique, les justifications des choix des secteurs et une bibliographie. Ces cahiers constituent un document de référence qui accompagne le Plan d'urbanisme.

Cette première diffusion sur le Web présente de façon préliminaire les principaux résultats du repérage. La diffusion complète et finale sera disponible au début de l'été 2004.

Ce repérage a été mené par la Division du patrimoine et de la toponymie en collaboration avec la Division des politiques et du plan d'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, de janvier 2003 à mai 2004.

Les Cahiers d'arrondissement s'adressent d'abord aux citoyens et aux gestionnaires des arrondissements afin de les sensibiliser à l'importance de conserver le patrimoine de leur localité et de les aider à avoir une meilleure compréhension du territoire et développer des outils de gestion et de contrôle appropriés pour assurer la conservation de leur patrimoine urbain.

C'est la première fois qu'on entreprend un tel travail pour les 27 arrondissements de l'île. Ceci implique la découverte de nouveaux territoires et l'établissement de collaborations avec les arrondissements de Montréal. Ceci implique aussi une harmonisation des visions et des représentations que certains arrondissements ont de leur patrimoine. Par exemple, dans certains cas, seul le patrimoine du régime français était privilégié; ailleurs, on n'avait jamais considéré que le parc immobilier plus récent pouvait avoir une valeur patrimoniale. Ce repérage, en vue du Plan d'urbanisme, constitue donc une chance unique de faire converger des visions différentes et de considérer le patrimoine de l'ensemble des arrondissements de Montréal dans une même perspective.

1. Cadre méthodologique

1.1 Introduction

Le patrimoine urbain montréalais ne se limite pas à une addition de bâtiments individuels de grand intérêt. Il se compose de traces héritées des époques passées sous forme de tracés de rues, de paysages, de constructions, d'éléments naturels, de vestiges archéologiques ou de vues exceptionnelles. Le patrimoine urbain forme

l'environnement dans lequel nous vivons aujourd'hui et chacune de ses composantes entretient des relations complexes avec les autres. Ainsi, un bâtiment contribue à la qualité et l'identité d'un lieu, et inversement, certaines qualités qui lui sont extérieures rehaussent son attrait. Par exemple, la présence d'une église et d'une école autour d'un parc ajoutent à son intérêt; un aménagement paysager particulier, tel un écrin, peut contribuer à rehausser la valeur patrimoniale d'un bâtiment; une habitation plutôt modeste peut se trouver dans un secteur qui présente de belles qualités d'ensemble (homogénéité, couvert végétal, etc.); des rues peuvent présenter des vues exceptionnelles sur un élément naturel ou construit. La nature multidimensionnelle du patrimoine urbain fait qu'on ne peut considérer qu'une seule de ses composantes isolément. Ainsi, l'ancienneté, le potentiel d'évocation historique, la qualité architecturale, l'harmonie et les qualités visuelles, la présence d'éléments naturels, le tracé des rues, le potentiel ou l'intérêt archéologique sont autant de facteurs que nous avons pris en compte afin de jeter les bases d'une meilleure intégration du patrimoine aux problématiques urbaines.

Ce cadre méthodologique se divise en trois parties. La première explique l'approche et les critères employés pour le cadre bâti d'intérêt patrimonial, la seconde, ce que nous entendons par la notion de tracés fondateurs d'intérêt patrimonial et la troisième expose les critères utilisés pour le patrimoine archéologique.

1.2 Le cadre bâti d'intérêt patrimonial

1.2.1 Approche, étapes et résultats

L'approche choisie pour la sélection des bâtiments et secteurs s'appuie sur la notion de paysage urbain développée par Kevin Lynch. Ainsi, le territoire se découvre à partir de l'intérieur et non à vol d'oiseau (en plan). Il se compose d'une succession de séquences visuelles expérimentées le long d'un parcours.

Cette approche, basée sur l'expérience spatiale, comporte au moins deux implications. La première marque notre préférence à considérer les bâtiments exceptionnels ou intéressants dans leur contexte plutôt que comme des objets isolés. La seconde est que les limites des secteurs sélectionnés sont déterminées par les limites du champ visuel. Ceci implique que ces limites ne seront pas arbitrairement placées au centre des rues mais plutôt au fond des lots afin d'englober toutes les composantes du champ visuel.

Même si elle est réalisée pour tout le territoire de la ville de Montréal, la sélection et la qualification des bâtiments et secteurs patrimoniaux peuvent contribuer à faire ressortir la spécificité des arrondissements. En effet, Montréal est composée de différents territoires qui possèdent une identité et une histoire qui leur sont propres et qui méritent d'être reconnues. Nous avons pris le parti de choisir l'arrondissement comme échelle d'observation du territoire afin de faire ressortir ces spécificités locales. Ainsi, par exemple, les arrondissements qui ont connu un développement plus récent sont également considérés et les particularités de leur patrimoine sont reconnues.

Ce repérage basé sur l'expérience spatiale prend largement appui sur un travail d'observation sur le terrain. Cependant, il n'aurait pu être réalisé sans un processus continu d'aller retour entre ces visites et l'étude de sources documentaires. Ainsi, bien qu'on ne puisse pas parler d'un processus linéaire, les étapes suivies par la Division du patrimoine et de la toponymie étaient les suivantes :

- 1) Préparation de critères de sélection.
- 2) Rencontre avec chacun des 27 arrondissements pour exposer la démarche et les critères de sélection.
- 3) Visite du territoire de chacun des arrondissements avec les professionnels concernés.
- 4) Recherche et étude de la documentation existante sur chacun des arrondissements :
 - inventaires, études patrimoniales, études typomorphologiques, monographies, dépouillement de périodiques, bases de données (Service des immeubles, Communauté urbaine de Montréal, Fondation du patrimoine religieux, etc.);
 - cartographie ancienne et photos aériennes.
- 5) Collecte d'informations thématiques.
 - inventaires (les églises, les écoles, etc.), dépouillement de périodiques (le patrimoine moderne, etc.);
 - consultation d'une expertise particulière en patrimoine industriel.
- 6) Élaboration d'un historique et d'une bibliographie pour chacun des arrondissements.
- 7) Analyse de la documentation et identification préliminaire des territoires et immeubles d'intérêt pour chacun des arrondissements.
- 8) Travail sur le terrain : repérage en voiture et à pied avec la collaboration de certains arrondissements.
- 9) Photographies et report des données spatiales sur des cartes.
- 10) Harmonisation aux frontières des arrondissements.
- 11) Catégorisation des secteurs et immeubles d'intérêt patrimonial (exceptionnels et intéressants).
- 12) Rédaction de courts textes résumant l'intérêt patrimonial de chacun des secteurs sélectionnés.
- 13) Préparation des cartes et listes finales.
- 14) Identification de quelques bâtiments et secteurs d'intérêt patrimonial exceptionnel qui se démarquent à l'échelle montréalaise (les incontournables).

Tout au long des différentes étapes du projet, les résultats du travail ont été bonifiés par les connaissances des professionnels des arrondissements et de divers comités rattachés à la préparation du Plan d'urbanisme.

Les résultats du travail de repérage du patrimoine urbain se présentent sous la forme de listes de bâtiments et de cartes définissant des secteurs d'intérêt. Il est important de comprendre que ces deux éléments ne peuvent être dissociés l'un de l'autre. Ils sont complémentaires. Ainsi, on a inclut dans les listes, tous les bâtiments exceptionnels de chacun des arrondissements, mais il était impossible d'inclure tous les bâtiments intéressants vu leur trop grand nombre. Nous nous sommes donc limités à nommer de façon individuelle tous les bâtiments qualifiés d'intéressants qui se trouvaient à l'extérieur de secteurs d'intérêt. Ces deux outils doivent donc être interprétés en complémentarité.

L'échéancier de réalisation du Plan d'urbanisme, les expertises de l'équipe de la Division du patrimoine et de la toponymie, ainsi que l'état des connaissances actuelles sur les différents bâtiments et lieux d'intérêt ont été déterminants quant à la méthodologie adoptée. Ces impondérables ont constitué un défi de taille pour réussir à

constituer ce document qui est, somme toute, une base solide sur laquelle on pourra amorcer une réflexion plus poussée sur la protection du patrimoine montréalais.

1.2.2 Critères de sélection

a. Les secteurs et les immeubles d'intérêt patrimonial

Les secteurs d'intérêt patrimonial

Les secteurs d'intérêt patrimonial ont été sélectionnés sur la base des critères suivants :ⁱ

- leur capacité de témoigner d'un thème ou d'un événement historique;
- leur qualité architecturale (forme, usage, technologie constructive);
- leur participation à la qualité de la vie urbaine et du paysage.

À titre d'exemple, on identifie le noyau originel d'un village, un pôle d'activité lié à la concentration d'équipements collectifs, un quartier ouvrier du début du siècle, etc. Cette notion de patrimoine est englobante et correspond aux nouvelles tendances véhiculées par les chartes internationales en conservation.

Tous les secteurs identifiés ont ensuite été qualifiés comme suit :ⁱⁱ

- Exceptionnels : secteurs ayant conservé leurs qualités au niveau des aménagements urbains, des implantations de bâtiments, de la géographie et des paysages et qui regroupent des suites architecturales, des alignements de bâtiments d'intérêt patrimonial, des zones unifiées par une fonction ou une typologie architecturale. Les ensembles de cette catégorie ont subi relativement peu de perturbations et présentent un caractère d'harmonie formelle et fonctionnelle. De plus, ils sont souvent reconnus comme des témoins historiques importants.
- Intéressants : ensembles renfermant plusieurs bâtiments et certaines caractéristiques environnementales présentant un intérêt patrimonial. Cependant, ce sont des ensembles dont la trame urbaine peut avoir été partiellement modifiée, qui ont parfois connu un certain nombre de perturbations et qui peuvent comprendre des constructions peu intégrées à l'ensemble. Certaines zones sont parfois dans un état moins satisfaisant sur le plan architectural ou environnemental mais pourraient présenter un intérêt si une action de mise en valeur était entreprise.

Dans tous les cas, l'échelle de comparaison pour cette qualification est l'arrondissement, c'est-à-dire que nous avons identifié les secteurs exceptionnels et intéressants pour l'arrondissement. Ceci fait ressortir la spécificité de chacun d'eux. Lorsqu'un secteur se révèle avoir une importance à l'échelle montréalaise, on pourra recommander sa protection par le biais de la Loi sur les biens culturels en procédant à la constitution d'un site du patrimoine.ⁱⁱⁱ

Les immeubles d'intérêt patrimonial

Les immeubles d'intérêt patrimonial ont été sélectionnés sur la base des critères suivants :^{iv}

- leur capacité de témoigner d'un thème ou d'un événement historique;
- leur qualité architecturale (forme, usage, technologie constructive);
- leur participation à la qualité de la vie urbaine et du paysage.

Cette notion de patrimoine est englobante et correspond aux nouvelles tendances véhiculées par les chartes internationales en conservation. Outre l'architecture monumentale, elle inclut donc l'architecture vernaculaire, le patrimoine moderne, le patrimoine industriel, etc.

Dans les cas du patrimoine moderne et du patrimoine industriel, nous avons jugé utile d'utiliser des critères spécifiquement adaptés à ces réalités.

Patrimoine moderne : Des bâtiments peuvent être considérés comme faisant partie du patrimoine moderne s'ils ont été construits entre 1930 et 1975 et qu'ils illustrent les caractéristiques de cette époque au niveau :^v

- des conditions sociales, économiques et politiques changeantes;
- des progrès technologiques rapides;
- des nouvelles façons d'exprimer les formes et de répondre aux besoins fonctionnels.

Patrimoine industriel : Le patrimoine industriel commande aussi une adaptation des critères en usage pour reconnaître sa spécificité, notamment quant à la primauté de la fonction sur l'esthétique architecturale ainsi que son lien particulier avec la trame urbaine. Les critères utilisés sont les suivants :^{vi}

- la valeur historique et sociale d'une industrie dans le développement de l'arrondissement, de la ville ou même de la province et du pays;
- l'intégrité du complexe (ancienneté, évolution architecturale, évolution technologique);
- le processus de production particulier;
- le lien avec les voies de transport;
- le lien avec le développement des quartiers ouvriers;
- l'insertion dans le paysage urbain.

Finalement, tous les immeubles d'intérêt patrimonial ont été qualifiés comme suit :^{vii}

- Exceptionnels : un bâtiment ancien par rapport aux autres bâtiments de l'arrondissement construits pour les mêmes fins et/ou qui affiche des caractéristiques inhabituelles ou remarquables au niveau de son architecture par rapport à ses comparables et qui n'a pas subi de modifications extérieures importantes. De plus, il agit souvent comme un point de repère ou est reconnu comme un témoin historique important.
- Intéressants : un bâtiment qui n'est pas nécessairement plus ancien que les autres construits pour les mêmes fins dans l'arrondissement, qui affiche

certaines caractéristiques inhabituelles ou remarquables par rapport à ses comparables mais dans une moindre mesure que la catégorie précédente et qui peut avoir subi quelques modifications.

Comme dans le cas des secteurs d'intérêt patrimonial, l'échelle de comparaison pour ce travail de qualification est l'arrondissement, c'est-à-dire que nous avons identifié les bâtiments exceptionnels et intéressants pour l'arrondissement, ce qui fait ressortir la spécificité de chacun d'eux. Lorsqu'un bâtiment se révèle avoir une importance à l'échelle montréalaise, on pourra recommander sa protection par le biais de la Loi sur les biens culturels par la citation.

Notions nouvelles

Les ensembles urbains d'intérêt : Le Plan d'urbanisme reconnaît l'intérêt de certains développements résidentiels d'après-guerre qui composent une part importante du patrimoine des banlieues montréalaises en créant une catégorie appelée Ensemble urbain d'intérêt. On y retrouve, entre autres, des ensembles homogènes de bungalows, des secteurs de maisons qui adoptent le modèle développé par la Wartime Housing Limited ou des exemples des premières coopératives d'habitation. Ce repérage est exploratoire et vise à introduire cette notion dans le Plan en la reliant pour une première fois à des préoccupations de conservation du patrimoine. Ces ensembles urbains d'intérêt ont été sélectionnés lorsqu'ils présentent les qualités suivantes :

- ensemble représentatif des nouvelles façons d'habiter qui sont apparues pendant la Seconde Guerre mondiale;
- ensemble représentatif du boom démographique et du développement de la banlieue après la Seconde Guerre mondiale;
- projets d'ensemble présentant une certaine homogénéité au niveau des caractéristiques architecturales.

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

De plus, les ensembles industriels d'intérêt offrent des possibilités de mise en valeur nombreuses et variées. Elles peuvent inclure autant la restauration que l'interprétation du lieu. Cette diversité d'interventions possibles commande une excellente connaissance des lieux et activités de production. Actuellement, l'état de la connaissance sur le sujet est malheureusement trop souvent embryonnaire. L'amélioration de cette connaissance est pourtant nécessaire pour permettre des interventions éclairées et même innovatrices afin que s'inscrive pleinement ce patrimoine dans la vie urbaine contemporaine.

Le critère qui prévaut à la sélection des ensembles industriels d'intérêt est le regroupement particulièrement complexe de bâtiments industriels, structures de génie civil, machines, instruments, outils et équipements divers appartenant à une seule ou plusieurs compagnies.

1.3 Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial

Sur l'île de Montréal, l'organisation du territoire montréalais peut, dans certains cas, remonter au XVII^e siècle. De cette organisation naissent les voies de circulation qui sont souvent les traces les plus anciennes du Montréal agricole qui prévalait avant l'urbanisation. En effet, dès 1663, les sulpiciens deviennent seigneurs de l'île de Montréal. Ils planifient alors le territoire pour l'ouvrir à la colonisation. Pour cela, l'île est divisée en côtes. Chaque côte, dénommée par les sulpiciens, désigne un ensemble de terres qui peut compter quelques dizaines de concessions et qui représente une unité de territoire. Les terres individuelles sont des bandes parallèles étroites et longues. Pour chaque côte est prévu l'emplacement d'un chemin. Ceci donne une idée du mode d'occupation du sol du système seigneurial mis en place sous le régime français. Ce système des côtes constitue la structure de base du peuplement de l'île sur laquelle s'appuiera tout développement postérieur.

À cause de l'insularité de la seigneurie de Montréal et de la présence du mont Royal, ce système de côtes présente toutefois une organisation originale. En effet, si dans la vallée du Saint-Laurent les côtes intérieures sont parallèles au fleuve, cela n'est pas nécessairement le cas à Montréal. C'est ainsi que, sur l'ensemble de l'île, le réseau routier qui dessert ces côtes présente une configuration propre. Ce réseau primitif, clairement illustré sur la carte de Jobin de 1834, constitue l'ensemble des tracés fondateurs qui serviront par la suite d'épine dorsale au développement des quartiers. Grâce à cette carte, on comprend bien la structure du réseau des chemins à son apogée, à l'époque où l'île de Montréal est encore très fortement rurale.

Aujourd'hui, plusieurs de ces chemins sont transformés en autoroutes et boulevards, d'autres ont conservé un potentiel évocateur du Montréal rural ancien, et quelques-uns se sont fortement urbanisés.

Parmi ces tracés fondateurs, nous avons sélectionné les tronçons qui présentent un intérêt patrimonial parce qu'ils relient toujours des bâtiments parmi les plus anciens de Montréal ou qu'ils sont bordés de bâtiments d'intérêt patrimonial. Ces tracés servent en quelque sorte de fil conducteur pour la compréhension du territoire. Ils permettent, entre autres, d'expliquer la présence d'un paysage rural ou de bâtiments anciens d'intérêt patrimonial qui apparaissent autrement un peu perdus dans la trame urbaine actuelle. En reliant différents éléments isolés, ces tronçons leur confèrent une importance accrue.

1.4 Le patrimoine archéologique

1.4.1 Le caractère spécifique de ce patrimoine

Le patrimoine archéologique est « *la partie de notre patrimoine matériel pour laquelle les méthodes de l'archéologie fournissent les connaissances de base. Le patrimoine archéologique englobe toutes les traces de l'existence humaine et concerne les lieux où se sont exercées les activités humaines quelles qu'elles soient, les structures et les vestiges abandonnés de toutes sortes, en surface, en sous-sol ou sous les eaux, ainsi que le matériel qui leur est associé. Le patrimoine archéologique est une richesse culturelle fragile et non renouvelable* » (Extrait de la Charte pour la protection et la gestion du patrimoine archéologique, ICAHM, ICOMOS International, 1990).

La notion de patrimoine archéologique se rattache d'abord à un lieu physique, le site archéologique, qui correspond à tout espace dont le sous-sol recèle des vestiges d'occupation ancienne – ouvrages et constructions de tout type, objets témoins et tout autre élément matériel issu de l'action humaine. Le caractère enfoui des sites archéologiques fait que, contrairement à d'autres catégories de biens patrimoniaux, ce patrimoine constitue une ressource dont il est difficile de dresser rapidement un inventaire exhaustif. De nombreux sites, de natures diverses et de toutes époques, restent ainsi à découvrir sur le territoire de l'île de Montréal. Toute tentative de cerner la réalité du patrimoine archéologique ne pourra donc constituer qu'un exercice partiel de mise à jour des connaissances acquises. Cette part d'inconnu explique l'extrême vulnérabilité de ce patrimoine et les difficultés particulières d'en assurer la protection face aux exigences modernes du développement urbain.

Un second aspect important concerne la nature du patrimoine archéologique en tant qu'objet de connaissance. L'archéologie constitue une discipline dont une des missions est l'étude des sociétés passées par le biais des vestiges matériels que ces sociétés ont laissés derrière elles. Il s'agit, de plus, de la seule discipline qui traite dans le temps et l'espace de l'évolution de l'ensemble des sociétés humaines. Sa contribution apparaît unique notamment en ce qui concerne la longue trajectoire suivie par l'humanité avant l'apparition de l'écriture. L'archéologie s'intéresse à toutes les sociétés, sans égard à leur origine ou à leur forme d'organisation, qu'elles soient, comme en Amérique, de souche autochtone, européenne ou autre.

À l'échelle de l'île de Montréal

L'archipel de Montréal comprend trois nappes d'eau importantes, trois canaux d'écoulement, une vingtaine de rapides, trois cents îles dont deux majeures, Montréal et Jésus, et plus de mille kilomètres de rives. Montréal se veut également le point de rencontre de trois grandes voies fluviales – le Saint-Laurent qui donne accès à l'Atlantique et aux Grands Lacs, le Richelieu d'où il est possible d'atteindre l'Hudson et l'état de New York, ainsi que l'Outaouais qui ouvre la porte vers l'ouest et le nord. L'importance de l'île de Montréal pour les Amérindiens s'explique tout particulièrement par cette localisation à la confluence et à proximité de plusieurs cours d'eau. Ces axes hydrographiques sont les routes traditionnelles de commerce au cours de la préhistoire et au début de la période historique. De plus, l'île de Montréal, la plus grande de l'archipel, comporte des terrasses de quinze, trente et cinquante mètres d'élévation ou même plus, en référence au mont Royal. Ces terres ont pu accueillir des populations humaines depuis 8 000 ans avant aujourd'hui, si l'on se fie aux plus anciennes découvertes archéologiques effectuées dans la vallée du Saint-Laurent.

À ce jour, la plus ancienne manifestation humaine recensée sur l'île de Montréal date de la fin de la période Archaïque, entre 5 000 et 4 000 ans avant aujourd'hui. Cette occupation par les Amérindiens, au cours des périodes préhistorique et de contact, est un volet unique du passé de l'île de Montréal.

Pour la période historique, la documentation et les cartes anciennes fournissent des éléments interprétatifs valables, à partir de premières chroniques du XVI^e siècle jusqu'à nos jours. Ils sont cependant souvent muets sur les différents aspects des modes de vie de certaines époques et de certains groupes et individus et sur l'emplacement exact et l'organisation spatiale de plusieurs lieux d'exploitation et d'habitation, à l'exemple des avant-postes de Ville-Marie. Ils se taisent parfois volontairement et, en d'autres

occasions, ils ne font état que des préoccupations des classes dirigeantes, des autorités, de l'élite... L'archéologie pare à ces lacunes car elle étudie les traces concrètes laissées par les différents occupants. En milieu urbain, l'archéologie étudie l'évolution de la forme urbaine et des formes concrètes, dans l'espace et dans le temps, pour idéalement accéder aux fondements de la culture.

Les recherches archéologiques menées à ce jour, sur l'île de Montréal, documentent une longue séquence d'occupation s'étirant sur plusieurs millénaires, associée à la présence de groupes d'horizons culturels et temporels fort diversifiés : campement amérindien, halte, carrière préhistorique pour l'extraction de la pierre, lieu de sépultures amérindiennes, noyau initial de Ville-Marie, lieux de fondation, forts et missions, bourgs anciens, moulin seigneurial, lieux de culte, cimetières catholiques, protestants et juifs, complexes institutionnels, anciens faubourgs, villas, marchés publics, dépotoirs, complexes agricoles, complexes industriels, ouvrages de génie civil, etc. Et les formes du paysage ancien de l'île de Montréal : terrasses, collines, ruisseaux, rivières, lacs, tourbières.

1.4.2 La démarche générale d'acquisition de connaissance et de conservation

Le site archéologique constitue le fondement concret de la démarche de conservation et de mise en valeur du patrimoine archéologique. La valeur intrinsèque du site archéologique, tout comme l'intérêt de procéder à son investigation, doivent être évalués en fonction de critères relatifs à sa signification, et non pas essentiellement relever de considérations portant sur la grande ancienneté du site ou sur le caractère plus ou moins monumental des vestiges qu'il recèle.

En milieu urbain ou aménagé de longue date, la démarche suivie consiste, par le biais de l'analyse des cartes anciennes, des documents d'archives, des données environnementales et des données archéologiques acquises, à caractériser la séquence d'occupation et le processus d'aménagement du territoire. Il s'agit de confronter les caractéristiques géographiques aux caractéristiques culturelles des sociétés ayant habité ou ayant pu habiter un territoire, et de comprendre dans quelle mesure les réoccupations successives ont structuré le milieu d'origine et ont pu affecter les vestiges des occupations anciennes. Cette étape est celle de l'étude de potentiel archéologique. La seconde étape consiste, en fonction des résultats de l'étude de potentiel archéologique, à procéder à une évaluation sur le terrain afin de vérifier la localisation précise, la nature et le degré d'intégrité des ressources archéologiques en place. Il s'agit de l'inventaire archéologique réalisé au moyen de forages, sondages et tranchées exploratoires.

Selon la nature des découvertes effectuées lors de l'inventaire archéologique, plusieurs avenues sont à envisager dépendamment des valeurs scientifiques, didactiques et symboliques – sentiment d'appartenance, affirmation de l'identité – du site archéologique et du contexte. Dans le cas d'un site archéologique d'un grand intérêt, il pourra être nécessaire d'assurer prioritairement sa conservation in situ. Une réserve archéologique est souvent garante de l'avenir de la mise en valeur du patrimoine archéologique. La plupart des interventions archéologiques à Montréal surviennent dans le cadre de projets d'aménagement du territoire. Ainsi, les mesures de protection du patrimoine archéologique peuvent impliquer la conservation intégrale in situ de certains vestiges, la mise en valeur in situ de vestiges, la relocalisation du projet d'aménagement, une modification du projet d'aménagement ou encore une fouille

archéologique préventive sur les sites d'intérêt de façon à assurer la récupération maximale d'information.

La majorité des sites archéologiques de l'île de Montréal se trouvent dans des espaces multiples – sous-sol de bâtiment, terrain vacant, rue, squares, place, parc, parc nature – souvent menacés par des réaménagements, de nouvelles constructions et une modernisation des services publics souterrains. L'intégration de ce patrimoine dans les programmes de régénération du tissu urbain de Montréal devient donc prioritaire. Ainsi, la reconnaissance du patrimoine archéologique au sein du Plan d'urbanisme de Montréal, permettra de prévenir l'interférence négative avec les usages actuels de la ville et assurera la protection et la mise en valeur de vestiges et de sites archéologiques d'un grand intérêt pour l'histoire de Montréal.

1.4.3 L'approche méthodologique et l'identification du patrimoine archéologique au Plan d'urbanisme

En lien avec la confection du Plan d'urbanisme, une étude des sites archéologiques recensés en date de 2003 et des secteurs d'intérêt archéologique, a été réalisée par la Ville de Montréal. Cette étude constitue un niveau de réflexion qui s'étend à la partie montréalaise de l'archipel de Montréal et qui comprend l'île de Montréal mais aussi l'île des Soeurs, l'île aux Hérons, l'île aux Chèvres, l'île Dorval et autres. Ce faisant, elle assure une vision d'ensemble du territoire et met en perspective les espaces urbanisés où le patrimoine archéologique nécessite des mesures de protection. Pour comprendre la portée de la démarche, il est nécessaire de rappeler que seule une infime quantité des sites archéologiques sur l'île de Montréal, sont connus.

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

Les sites archéologiques recensés

Le site archéologique est le lieu où sont concentrés des témoins matériels en contexte – biens immobiliers et mobiliers incluant les artefacts et les écofacts.

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

La Ville de Montréal a ainsi enrichi le Répertoire informatisé des sites archéologiques recensés, des données à l'échelle de l'île de Montréal. Les 191 sites archéologiques recensés en date de l'année 2003, ont été caractérisés individuellement. Les critères utilisés pour cette évaluation sont :

- l'état de conservation physique du site et de son environnement immédiat considérant que plusieurs sites archéologiques recensés ont été détruits lors de travaux d'excavation ou ont fait l'objet de fouilles archéologiques;
- la qualité documentaire des couches et des vestiges archéologiques, leur représentativité, leur unicité, leur ancienneté et, dans certains cas, leur capacité d'évocation.

Deux catégories ont été distinguées : les sites archéologiques intègres qui doivent être protégés et les sites archéologiques altérés qui ne nécessitent aucune mesure de protection. Tous ces sites ont été cartographiés incluant les sites archéologiques altérés car ces derniers sont révélateurs du potentiel archéologique d'un milieu spécifique.

Les biens culturels à statut

La notion de bien culturel intègre, d'une part, les sites archéologiques classés et les biens archéologiques classés et, d'autre part, les sites historiques classés et les monuments historiques classés ou reconnus, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, l'arrondissement naturel de Saraguay, les monuments cités et les sites du patrimoine. Tous ces biens ont fait l'objet d'un examen à partir de la documentation disponible afin d'en déterminer l'intérêt archéologique et, en conséquence, la nécessité de protection du patrimoine archéologique. Seuls les grands ensembles à statut ont été cartographiés, les autres biens ont été listés par arrondissement.

Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel et les secteurs d'intérêt archéologique

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

Le secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel est un territoire dont l'évaluation du contexte biophysique, des caractéristiques géomorphologiques, archéologiques et historiques, démontre un fort potentiel à receler des vestiges archéologiques. La qualité de préservation du milieu physique, la densité des témoins archéologiques en sous-sol et/ou hors-sol et leur capacité à contribuer à la connaissance, constituent des facteurs qui rehaussent le niveau d'intérêt accordé à un endroit particulier. Le secteur d'intérêt archéologique « à fort potentiel » est un territoire où des mesures de protection des sites archéologiques potentiels sont nécessaires.

Le secteur d'intérêt archéologique est un territoire où des études plus poussées doivent être réalisées afin d'évaluer précisément la qualité de préservation du milieu physique. La probabilité de découverte de témoins archéologiques demeure difficile à évaluer si l'on considère l'environnement et son niveau de perturbation moderne. Ainsi, la collaboration des citoyens est nécessaire afin de communiquer toute découverte de vestiges dans les secteurs d'intérêt archéologique.

L'identification des secteurs qui présentent un intérêt archéologique constitue une étape préalable à la protection des témoins archéologiques potentiels, pour chacun des

27 arrondissements de l'île de Montréal. Cet exercice, qui est d'ailleurs une première sur le territoire montréalais, est basé sur l'examen et l'évaluation de multiples sources pour documenter les aspects environnementaux et culturels de ces territoires. Cette étape permet également d'identifier les milieux qui doivent dans l'avenir faire l'objet d'une étude de potentiel et d'un inventaire archéologique.

Les secteurs ont été ciblés en fonction :

- du cadre biophysique et des qualités d'accueil d'un territoire pour des populations, depuis plusieurs millénaires; ce cadre a été documenté à partir des études géologiques et géomorphologiques ainsi que par l'examen des cartes topographiques et des photographies aériennes anciennes afin de déterminer la proximité d'un axe de communication hydrographique ou terrestre, l'élévation des terrasses, les types de dépôts de surface, les concentrations de ressources alimentaires, de même que l'approvisionnement en eau potable et autres;
- du contexte historique et de l'urbanisme moderne pour déterminer leur capacité à fonder un lieu de nature archéologique et à le préserver; ces contextes ont été documentés à partir des monographies historiques et par l'examen des cartes des XVII^e, XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles et des photographies aériennes de 1947, 1948 et 1949, également à partir des études sur les parcs nature de l'île de Montréal, les propriétés institutionnelles, les biens culturels à statut et les lieux historiques nationaux à l'exemple du canal de Lachine;
- du contexte archéologique documenté à partir de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec de même que dans les publications, les rapports inédits, les relevés de découvertes; des copies de ces études sont maintenant disponibles au Centre de documentation de la Direction du développement urbain; le Répertoire de ces ouvrages peut être consulté sur le Web de la Ville de Montréal – Patrimoine archéologique.

L'analyse des caractéristiques des sites archéologiques connus permet d'identifier des constantes qui influencent le choix des emplacements en fonction des cultures et des périodes et d'élaborer des modèles archéologiques prédictifs. C'est ainsi que l'on constate, sites archéologiques à l'appui, que les groupes amérindiens de la période préhistorique et les premiers colons français choisissent approximativement les mêmes lieux pour s'établir. Par la suite, la disposition des occupations rurales européennes se démarque de celle des premiers noyaux villageois, au gré du développement des axes de transport terrestre. De plus, des activités spécialisées, à l'exemple d'un moulin à farine ou à scie mu par l'eau, d'une tannerie artisanale ou, plus tardivement, d'un complexe industriel, impliquent des caractéristiques d'implantation fort différentes. Ces facteurs ont été pris en considération afin de tenter de localiser les territoires qui ont eu la faveur des populations locales, depuis le début de l'occupation de l'île de Montréal jusqu'à nos jours.

Les secteurs les plus susceptibles d'abriter des vestiges archéologiques ont ainsi été identifiés et ont fait l'objet d'une inspection visuelle pour estimer leurs caractéristiques générales et constater, plus avant, le degré de conservation d'éventuels vestiges. Certaines modifications modernes majeures, à l'exemple de l'ajout de remblais en rive,

ont été réévaluées suite à l'inspection visuelle. Les résultats de l'ensemble de ces étapes d'évaluation ont été cartographiés sur une représentation aérienne de l'île de Montréal, l'orthophoto 2002, afin de bien saisir toute la portée de l'urbanisme moderne sur les ressources archéologiques de l'île de Montréal.

Le résultat de cette réflexion qui comporte des limites, car il ne s'agit aucunement d'une étude de potentiel archéologique « fine » de l'île de Montréal, a été cartographié et des textes ont été rédigés en lien avec les catégories identifiées au Plan d'urbanisme : site archéologique intègre, site archéologique altéré, secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel, secteur d'intérêt archéologique, grand ensemble à statut.

1.5 Nouvelles perspectives

En résumé, le travail de repérage du patrimoine urbain réalisé dans le cadre du Plan d'urbanisme nous permet d'atteindre plusieurs objectifs et d'ouvrir la réflexion sur le patrimoine dans une perspective d'avenir. Il permet entre autres :

- d'élargir la notion de patrimoine par rapport à ce qu'on retrouvait dans le Plan d'urbanisme de Montréal de 1992 et dans plusieurs des plans d'urbanisme des anciennes villes qui se sont jointes à Montréal;
- de contribuer à accroître l'intérêt de certains arrondissements pour les problématiques de conservation du patrimoine, et d'en sensibiliser d'autres à l'importance de cet enjeu;
- d'amorcer une exploration de nouvelles notions que l'on rattache depuis peu à la question patrimoniale dans les outils de gestion municipaux (patrimoine moderne, ensembles urbains, éléments de paysage, patrimoine archéologique, etc.);
- de contribuer à l'identification d'enjeux locaux et métropolitains quant à la protection du patrimoine;
- de développer une vision globale et partagée en vue d'une planification et d'une action concertée en matière de patrimoine en positionnant mieux le patrimoine dans la dynamique du développement urbain.

2. Historique

Dorval

Située sur la rive sud de l'île de Montréal, Dorval est une banlieue qui prend son essor après la Seconde Guerre mondiale. Toutefois, son histoire remonte au début de la colonie française. Au XVII^e siècle, la mission sulpicienne de Gentilly s'installent sur les rives de Dorval et de l'île Dorval. À cette époque, tout le secteur ouest de l'île de Montréal joue un rôle stratégique militaire et commercial. Gentilly et par la suite La Présentation sont des premiers noms donnés au territoire de Dorval. En 1691, Jean-Baptiste Bouchard Dorval achète les terres de ce territoire. Au XVIII^e siècle jusqu'au XX^e siècle, l'agriculture constitue la principale activité économique sur ce territoire.

En 1878, le bureau de poste local utilise le nom de Dorval pour s'identifier. En 1892, la municipalité du village est incorporée et reprend le nom de Dorval. En 1895, la paroisse catholique de La Présentation est érigée canoniquement.

À la fin du XIX^e, les rives du lac Saint-Louis dans l'ouest de l'île de Montréal deviennent des lieux de villégiature attrayants pour la société bourgeoise montréalaise. Le village de Dorval dessert les estivants de même que les agriculteurs qui se côtoient. Toutefois, en 1941, la mise en opération des installations d'un aéroport à Dorval change radicalement l'utilisation du sol et le rôle de cette municipalité sur l'île de Montréal. Le transport aérien croît rapidement après la Seconde guerre mondiale et Dorval devient un aéroport international. Parallèlement, le reste du territoire s'ouvre au lotissement, la population s'accroît rapidement et compte plus de 20 000 personnes en 1971 alors qu'elle n'en comptait moins de 3 000 dans les années 1940. Aujourd'hui la population de l'arrondissement compte près de 18 000

Île Dorval

Le nom de Courcelles est donné dès 1665 aux trois îles au large de Dorval, dont une seule est suffisamment grande pour être habitée. Elle est repérée pour être le site d'une mission amérindienne en 1673. Toutefois, cette idée sera abandonnée en 1674. Dans les siècles qui suivent, l'île est utilisée pour la coupe du bois et sert aussi de halte pour les voyageurs qui se rendent dans les Pays d'en haut (Grands Lacs). C'est en 1853 que la vocation de villégiature de l'île commence. Elle est alors achetée par Sir George Simpson, qui est gouverneur de la Compagnie de la baie d'Hudson. Il y fait construire sa maison d'été au milieu de la forêt. En 1860 le prince de Galle y fait escale pendant quelques heures. On sait qu'à la fin de cette décennie un verger de pommier qui y est déjà planté. C'est toutefois au début du XX^e siècle que l'île est lotie et elle compte dans les années 1930 une quinzaine de familles qui y passent l'été. Aujourd'hui, cette île est utilisée au maximum et comme autrefois, elle n'est accessible que par bateau ou par un traversier. Ce dernier relie régulièrement l'île à la terre ferme.

3. Évaluation du patrimoine urbain

3.1 Mise en situation

L'évolution du tissu urbain de Dorval a connu plusieurs époques de développement :

En premier lieu, on retrouve des bâtiments de valeur patrimoniale exceptionnelle qui témoignent de la période où la zone est rurale avec un lotissement issu du système seigneurial orienté de façon perpendiculaire au lac Saint-Louis.

La seconde phase de développement du territoire se concrétise avec la formation du village et le développement en parallèle de la villégiature et des activités telles que la voile, les courses de chevaux et le golf, sous l'impulsion de l'arrivée du train de banlieue qui permet une plus grande mobilité entre le centre-ville et la banlieue.

Finalement, l'implantation de l'aéroport international de Dorval durant la seconde guerre mondiale et le boom immobilier des années 1950 est déterminant pour le développement de ce territoire. Un certain nombre de projets résidentiels de qualité (voir ensembles urbains d'intérêt) sont conçus durant cette période.

D'un autre côté, la spéculation sur les terrains en bordure du lac et la disparition des grandes propriétés patrimoniales ou lotissements de ces dernières pour permettre des constructions neuves d'architecture incompatible avec le cadre bâti, est une problématique dont il faut tenir compte dans cet arrondissement.

La fragilité du tissu ancien dans le secteur du village et la spéculation sur les maisons anciennes et sur les terrains pour construire de grandes résidences est peu compatibles avec le caractère villageois qui prédomine dans le secteur.

3.2 Résultat de l'analyse

3.2.1 Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial

Le chemin Bord-du-Lac traverse tout l'arrondissement. Cette ancienne voie de communication est jalonnée de plusieurs bâtiments de grande valeur patrimoniale datant de l'époque rurale. Elle relie également les divers secteurs de valeur patrimoniale de l'arrondissement.

3.2.2 Le cadre bâti d'intérêt patrimonial

a. Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle

7.E.1 Le village

Le village de Dorval s'est développé autour de l'intersection de l'avenue Martin et du chemin Bord-du-Lac, comme le démontre l'ancien plan de Dorval en 1894. Mis à part les anciennes montées et l'ancien chemin Bord-du-Lac, l'avenue Martin est la plus ancienne rue de Dorval, le long de laquelle on dénombre encore aujourd'hui une forte proportion de bâtiments centenaires, ainsi que l'hôtel de ville dont la partie centrale a été, au départ construite comme usine de filtration (1912). Certains de ces bâtiments sont plus luxueux que d'autres, en particulier les propriétés situées le long des berges, mais tous contribuent à la définition de la valeur patrimoniale exceptionnelle de ce secteur. Par ailleurs, le chemin Bord-du-Lac a accueilli les premiers commerces de la petite localité, vocation qui perdure encore.

7.E.2 Le noyau institutionnel

Ce petit secteur regroupe l'église de la **P**résentation, construite en 1900, le presbytère, l'école Joubert (du nom du premier curé de la paroisse) et le couvent Notre-Dame du Sacré-Cœur dont la partie la plus ancienne date de 1912. Ce noyau institutionnel est situé à quelque distance du noyau villageois. Il est à noter que le terrain sur lequel est érigée l'église domine le secteur. On retrouve dans ce secteur quelques résidences datant de la même époque que les bâtiments institutionnels.

7.E.3 Site de l'ancien Fort de La **P**résentation

Ce petit secteur est constitué de trois immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle : l'église St. Mark (865 , chemin Bord-du-Lac) dont l'histoire remonte a plus d'un siècle – derrière la partie plus moderne construite en 1958, on a préservé et intégré l'ancienne chapelle en pierre des champs construite en 1898 pour les villégiateurs protestants; la maison Beurivage (900, chemin Bord-du-Lac) et le Manoir (940, chemin Bord-du-Lac)

construit en 1820 par André Legault dit Deslauriers sur ce qui est le site présumé de l'ancien fort de La Présentation.

7.E.4 Secteur de l'ancien cap Saint-Gilles

Depuis la rue, on ne peut soupçonner la présence d'un immense domaine privé qui se rend jusqu'à ce que l'on appelait anciennement le cap Saint-Gilles. En effet, de l'opulente résidence d'été appelée Ashburton, construite dans les années 1879, il ne reste plus rien; ni de la maison construite par la suite par l'industriel John Wilson McConnell, un magnifique manoir de pierre qui a été détruit par un incendie en 1963. Par contre, il subsiste le pavillon d'entrée et une résidence d'été entourée de magnifiques jardins. Ce secteur inclut également les autres grandes propriétés riveraines situées du côté ouest (entre l'ancienne maison Ashburton et le Club de Yacht Royal Saint-Laurent).

7.E.5 Forest and Stream Club

Autrefois connue sous le nom de « Bel-Air », nom donné par l'architecte Alfred Brown à son manoir de pierre de style anglais, cette propriété a été vendue après son décès, à un club privé prestigieux (le Forest and Stream Club) qui l'occupe toujours. Cette propriété comprend également un pavillon d'entrée et des anciennes écuries, bâtiment qui a été restauré et agrandi pour accueillir le musée de Dorval. Il est implanté sur une pointe de terre très bien aménagée qui s'avance dans le lac Saint-Louis.

7.E.6 L'île Dorval

C'est en 1911 que l'île Dorval est divisée en 57 lots pour la construction de résidences d'été.

L'île n'est accessible que par traversier, ce qui a sans aucun doute contribué à préserver son caractère bucolique évocateur des années 1920-1940, période où la majorité des chalets se sont construits. Ceci ajoute encore au charme de cet environnement naturel peuplé de petits cottages qui disparaissent dans la nature.

b. Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante

7.I.1 Secteur de l'avenue Saint-Charles

Il s'agit d'un secteur composé d'anciens chalets plutôt modestes mais dont l'environnement possédant un couvert végétal très fourni lui confère un charme discret. Les bâtiments de ce secteur précèdent ceux de la période des années 1940-1950 où la construction de bungalows devient la norme à Dorval. On remarque une très belle percée visuelle en bout de rue sur le lac Saint-Louis et sur le pont Mercier. Ce secteur englobe également la marina des forces canadiennes.

7.I.2 Le prolongement du village

Il s'agit d'un secteur mixte où les petites maisons (anciens chalets transformés en résidences permanentes) côtoient des résidences plus récentes; sur le chemin Bord-du-

Lac, des constructions de fonctions diverses illustrent les différentes époques de développement de la ville.

7.1.3 Secteur des avenues Roy et Lepage

Le bâti de ce petit secteur résidentiel est représentatif de la période qui précède l'explosion démographique des années 1950. Il s'agit d'un heureux mélange de chalets d'un étage transformés en résidences permanentes ainsi que de petites maisons unifamiliales de deux étages, le tout de facture relativement modeste. Ce qui fait par ailleurs, le charme de ce secteur est le couvert végétal qui ombrage les propriétés implantées à une certaine distance de la rue.

7.1.4 Le boulevard Pine Beach

Ce petit secteur est situé à proximité de la voie ferrée (du côté nord), entre les places Davidson et Anchorage, de part et d'autre du boulevard Pine Beach. Ses caractéristiques sont similaires à celles du secteur 7.1.3. Le tracé de rues est assez inusité avec de petits segments en cul-de-sac perpendiculaires à la trame régulière. Les lots sont profonds et l'environnement est agrémenté d'arbres matures. Il existe possiblement un lien entre le développement de cette zone de villégiature et l'instauration à proximité, d'un arrêt de train de banlieue et avec la plage située sur les berges du lac Saint-Louis.

7.1.5 Secteur ouest

Les caractéristiques de ce secteur qui s'étend des berges du lac Saint-Louis jusqu'à la voie ferrée, sont similaires à celle du secteur des avenues Roy et Lepage (7.1.3). Le bâti est composé d'anciens chalets, de maisons unifamiliales de type « four squares » et de petits cottages d'un seul étage. Il est représentatif de la période qui a précédé l'explosion démographique des années 1950. Le secteur est pourvu d'un couvert végétal mature ce qui donne des rues particulièrement agréables et paisibles, qui témoignent de la période villégiature de cette partie du territoire de Dorval.

c. Les ensembles urbains d'intérêt

7.U.1 Secteur McNicholl Crescent, Sevigny et Kernan Circle

Petit secteur situé près de l'extrémité est de l'arrondissement (adjacent au parc Dorval) qui se caractérise par l'uniformité du bâti : bungalows de type plein-pied, toit pavillon, brique comme matériau dominant, garage, rue en cul-de-sac, aménagement paysager relativement simple. L'époque approximative de construction remonte aux années 1950.

7.U.2 Dorval Model Homes – Avenue Dalhia

Cette rue résidentielle est bordée de bungalows qui se ressemblent mais qui, en y regardant de près, affichent certaines différences dans le type de fenêtres, de toiture, l'emploi de pierre artificielle et de planche à clin, ou encore dans le traitement de la brique. Ce projet qui a débuté en 1951 comprenait 28 unités de logement réparties

entre 12 bungalows détachés et 16 semi-détachés; il incluait aussi les deux édifices à appartements situés au coin du chemin Bord-du-Lac.

7.U.3 Avenue des Lilas

Ce lotissement a vraisemblablement été réalisé à l'époque de la construction de l'usine de filtration. En face de cette dernière, on remarquera la petite place. Les bungalows sont typiques des années 1950. Le bâti harmonieux repose sur un même type de construction, d'échelle et sur l'utilisation de matériaux similaires.

7.U.4 Place Décary

Ce développement résidentiel est similaire au secteur 7.U.1. Rue en cul-de-sac; bungalows similaires de type plein-pied, toit pavillon, brique, *carport*, terrain bien aménagé et présence d'arbres matures. L'époque approximative de construction remonte aux années 1950.

7.U.5 Les avenues Lepage et Roy, au nord de l'avenue Dawson

Ce quadrilatère est compris entre les avenues Dawson, Lepage, Roy et la 6^e Avenue. Le tracé particulier des rues transversales de ce secteur – à la diagonale – crée des points de vue variés sur un bâti composé de bungalow de type *split level*, datant vraisemblablement des années 1950. Ce secteur est représentatif d'un projet de développement bien planifié et harmonieux qui préconise l'utilisation d'un nombre relativement restreint de modèles mais où les matériaux peuvent varier d'une résidence voisine à l'autre.

7.U.6 Secteur des avenues Claude et Allard

L'ambiance de ce secteur est celle d'une banlieue de type californien des années 1950 avec ses bungalows bas qui intègrent un *carport*. Ce qui ajoute à la qualité de l'environnement est la présence d'un terre-plein au centre des larges avenues Claude et Allard et la profusion d'arbres matures sur les propriétés.

7.U.7 Secteur des avenues Saint-Louis et Clément

Cette portion des avenues Saint-Louis et Clément est située au sud de l'autoroute Ville-Marie et au nord de l'avenue Carson. Ce secteur comprend des cottages d'un étage et demi ou de deux étages, représentatifs de l'époque villégiature, des bungalow de brique d'allure modeste avec une section plus au nord constituée de résidences unifamiliales de type *War Time Housing*.

7.U.8 Les avenues Prince-Charles et Saint-Léon

Ce petit secteur résidentiel des années 1950 est représentatif d'un projet de développement bien planifié. L'harmonie qui se dégage de ces rues paisibles repose sur l'utilisation d'un nombre limité de modèle de maisons. Le premier modèle est à toit de type mansard; le second possède un toit à deux versants et le troisième, un toit aussi à deux versants mais avec le mur pignon qui fait face à la rue. Toutes ces maisons sont en brique et comportent un étage et demi. L'alternance des modèles crée un rythme

intéressant alors que les grands arbres viennent rehausser le caractère champêtre de ce secteur.

d. Les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle

Tous les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle, qu'ils fassent ou non partie d'un secteur de valeur patrimoniale défini dans le présent document, sont inclus dans la liste qui suit :

Les édifices de culte

665, avenue de l'Église 865, chemin Bord-du-Lac	Église de la Présentation-de-la-Très-Sainte-Vierge St. Mark's Chapel (1898)
--	--

Les couvents

246, avenue de la Présentation	Pensionnat Notre-Dame du Sacré-Cœur
--------------------------------	-------------------------------------

Les immeubles commerciaux

100, boulevard Bouchard	Royal Montreal Golf Club
-------------------------	--------------------------

Les habitations

2, Elliot Place	Maison Meloche
223, chemin Bord-du-Lac	Maison Charles-Décary (1875)
365, chemin Bord-du-Lac	Magasin Joseph-Décary (1888)
375, chemin Bord-du-Lac	Maison Jean-Baptiste-Décary (1846)
890, chemin Bord-du-Lac	Maison Eliza-Bryson (1919)
900, chemin Bord-du-Lac	Beaurivage (1859)
940, chemin Bord-du-Lac	Le Manoir (vers 1820)
1200-1210, chemin Bord-du-Lac	Ashburton (1879)
1250, chemin Bord-du-Lac	Maison Minnie Louise Davis (Scott) (1922)
2095, chemin Bord-du-Lac	Maison Michel ou Allard (vers 1800)
2120, chemin Bord-du-Lac	Aqua Vista (vers 1865)
2205, chemin Bord-du-Lac	Maison Carrière (1864)
690, Monette	Maison Jean-Baptiste-Monette (vers 1850)
1, avenue Martin	Maison Kilellan (vers 1879)
2, avenue Martin	Maison Paul-Picard (1802)
4, avenue Martin	L'Ermitage (vers 1832)
2, Terrasse Ballantyne	Maison Jacques Lepage dit Roy (vers 1790)
66, Allan Point	Maison Jacques-Morin (vers 1675)
12, avenue Dalhia	Quatre-Vents (1803)
1549, avenue Deslauriers	Maison Jean-Baptiste-Legault (vers 1830)

e. Les immeubles de valeur patrimoniale intéressante (hors secteurs)

Seuls les immeubles de valeur patrimoniale intéressante, qui sont situés à l'extérieur des secteurs de valeur patrimoniale définis dans le présent document, sont inclus dans la liste qui suit :

385, boulevard Bouchard	CIBA Co. Ltd. (Novartis), patrimoine moderne Aérogare de Dorval
-------------------------	--

f. Les éléments particuliers du paysage

Terrain Lautan (parc Dorval ou du millénaire) et rivière Bouchard

Anciennement connu sous le nom de « Prairie de Guillaume », ce parc est situé à l'extrémité est de l'arrondissement. Ce vaste terrain, qui était jadis un marécage abritant une faune remarquable, faisait anciennement partie de la ferme des Meloche (2, Elliot Place). En face du parc, on peut voir l'île Dixie (autrefois Meloche) et un phare en fonction depuis 1915.

La rivière Bouchard qui serpente les propriétés pour déboucher sur le parc Lautan.

Club de Yacht Royal Saint-Laurent

Le St. Lawrence Yacht Club est fondé en 1888 et reçoit la désignation royale de la Reine Victoria en 1894. Le hangar vert construit à cette époque est le seul bâtiment pouvant témoigner des débuts de cette institution dont la renommée dépasse les frontières de l'arrondissement. L'école de voile est l'une des plus réputées au Canada.

Projets de lotissement particuliers

A. Les jardins Strathmore : entre les boulevards Strathmore et Neptune

Il s'agit d'un projet de la Marcil Trust Company qui se caractérise par un tracé de rues irrégulier (en arc de cercle). Seule la moitié du plan de lotissement proposé en 1926 a été réalisée. Par ailleurs, le bâti est très varié, ce qui laisse croire qu'il n'y avait pas de plans types rattachés à ce projet.

B. Dorval Bay Gardens : Avenue Dalhia, Violet et Ferndale Crescent

C'est un projet de Geo Marcil & Co. Owners qui se caractérise également par un tracé de rues irrégulier en arc de cercle et un élargissement de l'avenue Dalhia.

3.2.3 Le patrimoine archéologique

L'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval présente une côte découpée, des formes relativement planes et une terrasse de 30 mètres d'élévation située au nord de l'autoroute 20. Ces caractéristiques font en sorte que des portions du territoire ont pu être utilisées par des populations amérindiennes, à partir d'environ 4 000 ans avant aujourd'hui, jusqu'à la période de contact avec les Européens. À la période historique, le lieu forme l'extrémité ouest de la côte Lachine, une partie de l'île de Montréal située sur une route de transport hydrographique, entre la vallée du Saint-Laurent et les Grands Lacs. Cette route traditionnelle par laquelle transitent les voyageurs et les marchandises, est utilisée par les groupes amérindiens de la période préhistorique et les Français des XVII^e et XVIII^e siècles. Les terres allouées en concession au XVII^e siècle forment d'étroites et longues bandes de terres dont la façade s'ouvre sur le fleuve Saint-Laurent. Les tensions qui existent entre les Français et les Iroquois à la fin du XVII^e siècle, imposent des mesures défensives, un fort est ainsi érigé à Dorval de même

qu'une mission sulpicienne. Certains de ces aménagements peuvent être conservés sur l'île Dorval.

Le premier chemin terrestre est ouvert au cours du XVIII^e siècle, près de la rive, afin de faciliter les communications entre les différents bourgs côtiers. Puis, de nouveaux chemins sont ouverts au XIX^e siècle, vers l'intérieur des terres. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, toutes les terres sont occupées et exploitées à des fins agricoles. L'entrée en opération du train en 1855, incite les familles aisées, majoritairement anglophones, à se construire des résidences dans ce milieu encore rural ou à acheter des fermes. La municipalité de Dorval est créée en 1892 et érigée en ville, en 1903.

Aucune recherche archéologique n'a été réalisée sur le territoire de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval, ce qui explique l'absence de site archéologique répertorié dans cet arrondissement, malgré le fait qu'il en existe plusieurs dans les arrondissements voisins. De plus, plusieurs maisons datées du XVIII^e siècle et de la première moitié du XIX^e siècle, peuvent avoir conservé dans leurs caves et les terrains attenants, des traces d'occupation ancienne.

a. Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel

7.AP.1 et 7.A.1 – Zone côtière

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

Anses et pointes

Les avancées de terres et les petites baies forment des environnements particuliers qui permettent d'exploiter les ressources ichtyologiques. Quand ces formations se trouvent de plus sur un axe de communication majeur, comme c'est le cas ici, les probabilités d'y retrouver des vestiges de campements amérindiens datant de 1 000 à 4 000 ans ou des occupations européennes des XVII^e et XVIII^e siècles, croissent de façon importante. La région de Dorval incluant l'île Dorval, anciennement îles Courcelles, est également le lieu d'installation vers 1673, d'un fort et d'une mission sulpicienne, la mission de Gentilly aussi appelée La Présentation de la Vierge Marie; la localisation exacte de ces ouvrages demeure indéterminée. C'est donc l'ensemble de la berge qui est ici ciblée car les modifications effectuées au cours du XX^e siècle, particulièrement l'ajout de remblais, ont souvent favorisé la protection des vestiges archéologiques présents en sous-sol. Différents espaces publics peuvent receler des vestiges : les parcs Dorval, Saint-Charles, Windsor, Pine Beach et Baie-de-Valois.

Chemin du Bord-de-l'Eau

Ce chemin, aussi appelé *Lakeshore Drive*, suit le bord du lac Saint-Louis. Il s'agit du premier axe de communication par voie terrestre aménagé dans l'ouest de l'île, son tracé recoupe l'ensemble des terres agricoles. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, tous les lots sont occupés et certains d'entre eux présentent de deux à quatre maisons, certaines au bord de l'eau, d'autres en bordure du chemin du Bord-de-l'Eau. Le tracé actuel semble respecter celui de l'ancien chemin quoiqu'il est probable que son emprise ait été élargie. Des vestiges peuvent ainsi être découverts aux abords et à l'intérieur du tracé ou dans l'emprise des rues perpendiculaires. Une particularité est à noter entre les avenues Brunet et Dorval : une légère élévation de sol est présente,

cette formation peut receler des traces d'occupation ancienne. L'église presbytérienne occupe le sommet de ce talus et est construite en retrait du chemin Lakeshore, ce qui laisse un espace libre entre l'église et le chemin.

7.AP.2– Pointe de Valois

La pointe de Valois est située à l'extrémité est de la baie de Valois, sa localisation offre une excellente vue de l'ensemble du lac Saint-Louis. Cette caractéristique est un élément très favorable dans le contexte des guerres qui prennent place au XVII^e siècle. La pointe comprend la rue *Whitehead Terrace* et un petit rond-point, les terrains occupés par des habitations et également des espaces non construits. La pointe de Valois constitue un emplacement à très fort potentiel archéologique pour les périodes préhistorique et historique, tout particulièrement, pour la localisation d'un fort ou d'une mission.

7.AP.3 et 7.A.2 – L'Île Dorval et petites îles

Les îles du lac Saint-Louis ont été fréquemment utilisées par les groupes amérindiens de la période préhistorique, comme le démontre les nombreux sites archéologiques découverts dans ce type d'environnement. Ces sites sont des camps de passage utilisés au cours de voyage, ou des camps saisonniers associés à l'exploitation d'une ressource particulière. L'île Dorval constitue, par ailleurs, une seigneurie distincte de l'île de Montréal, entre 1673-1674. La mission est abandonnée en 1685 car les Amérindiens se regroupent plutôt à l'île-aux-Tourtres. La localisation exacte des aménagements mis en place au XVII^e siècle demeure inconnue, une partie de ceux-ci peut avoir été érigée sur l'île Dorval.

b. Les secteurs d'intérêt archéologique

7.A.1 – Zone côtière

Voir texte 7.AP.1

7.A.2 – L'Île Dorval et petites îles

Voir texte 7.AP.3

c. Les sites archéologiques

d. Les biens culturels à statut

La notion de bien culturel intègre, d'une part, les sites archéologiques classés et les biens archéologiques classés et, d'autre part, les sites historiques classés et les monuments historiques classés ou reconnus, l'arrondissement historique du Vieux-Montréal, l'arrondissement historique et naturel du mont Royal, l'arrondissement naturel de Saraguay, les monuments cités et les sites du patrimoine. Ces biens ont fait l'objet d'un examen à partir de la documentation disponible afin d'en déterminer l'intérêt archéologique et, en conséquence, la nécessité d'évaluer plus avant le potentiel archéologique d'un lieu et d'assurer la protection du patrimoine archéologique. Seuls les grands ensembles à statut ont été cartographiés, les autres biens culturels où des mesures de protection sont requises, sont listés par arrondissement.

4. Bibliographie

Ouvrages généraux

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

COMMISSION DES BIENS CULTURELS. *Les chemins de la mémoire. Monuments et sites historiques du Québec*, Tome II, Québec, Les Publications du Québec, 1991, 565 p.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. 12 volumes.

LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992, 608 p.

MARSAN, Jean-Claude. *Montréal en évolution : Historique de développement de l'architecture et de l'environnement urbain montréalais*, 3^e éd., Laval, Éditions du Méridien, 1994, 515 p.

ROBERT, Jean-Claude. *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Art Global/Libre Expression, 1994, 167 p.

VILLE DE MONTRÉAL. *Le patrimoine de Montréal*, Montréal, Ville de Montréal et Ministère de la Culture et des Communications, 1998, 168 p.

VILLE DE MONTRÉAL. *Répertoire bibliographique sur le patrimoine archéologique de Montréal*, 2004
www2.ville.montreal.qc.ca/urb_demo/domaines/archeo/bib_recherche.htm

Bibliographie spécifique de l'arrondissement

Un lieu nommé Pointe-Claire. Guide d'excursion patrimoniale, A Place Called Pointe-Claire. A Heritage Tour Guide, 2000, s.p.

Guide patrimonial de Dorval/Heritage Guide of Dorval, (dépliant), s.d.

Strathmore Gardens, (dépliant), s.d.

Dorval 1667-1975. The Story of Dorval in pictures and words, an historical album from 1667 to 1975. L'histoire de Dorval à l'aide de photos et de quelques mots. L'album historique de 1667 à 1975, 1975. 52 p.

« Développement résidentiel à Dorval », *Bâtiment*, 27, 4 (avril 1952), pp. 17-19.

Baie D'Urfé 1686-1986, Town of Baie D'Urfé, 1986, 214 p.

DES ROCHERS, Jacques. *L'île Dorval. Sur la route des voyageurs, d'un désir de mission à la villégiature*. Direction régionale de Montréal du ministère de la culture et des communications. Municipalité de L'île Dorval, 1996, 151 p.

FILIATRAULT, Danielle. *Le patrimoine archéologique de L'île Dorval*, ministère de la culture et des communications, direction de Montréal, Municipalité de L'île Dorval, 1996, 60 p.

GALBRAIGHT, John S. "SIMPSON, sir GEORGE" dans *Dictionnaire biographique du Canada*, Les Presses de l'université Laval, 1985, tome VIII, pp. 902-909.

GARRY, Robert. « L'aéroport international de Montréal », *Revue de géographie de Montréal*, vol.21, no 1, 1967.

LA ROSE, André. *Les registres paroissiaux au Québec avant 1800*, Québec, Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires culturelles, Archives nationales du Québec, 1980, 298 p. Coll. Études et recherches archivistiques, no 2.

LAURIN, J.E. *Histoire économique de Montréal et des cités et villes du Québec*, Les Éditions J.E. Laurin, 1942, 287 p.

MAGNAN, Hormidas. *Dictionnaire historique et géographique des paroisses, missions et municipalités de la province de Québec*, Arthabaska, L'Imprimerie d'Arthabaska, 1925, 738 p.

MAURAUULT, Olivier. « SALIGNAC DE LA MOTHE-FÉNELON, FRANÇOIS DE » dans *Dictionnaire biographique du Canada*, Tome I, University of Toronto Press/Les Presses de l'université Laval, 1969, pp. 613-615

PINARD, Guy. « L'aéroport international de Montréal à Dorval », *La Presse*, 2 avril 1989.

PINARD, Guy. « La maison Jacques-Morin », *La Presse*, 8 octobre 1989

PINARD, Guy. « Le club de golf Royal Montréal », *La Presse*, 31 décembre 1989

Photographies aériennes

ADAMS, John. *Map of the city and suburbs of Montreal*, 1825. Bibliothèque de l'université McGill, Département des livres rares et des collections spéciales.

Cartes

BELLIN, Jacques-Nicolas. *Carte de Lisle de Montreal et de ses environs*, 1744, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal.
Cote : G 3452 M65 1744 B4

BOUCHETTE, Joseph. *Topographical map of the province of Lower Canada*, 1815. Londres, W. Faden.

CHAUSSEGROS-DE LÉRY, Gaspard. *Plan de la ville de Montreal en Canada*, 10 août 1717. Archives nationales (France), Centre des Archives d'Outre-Mer, Dépôt des fortifications des colonies, Amérique Septentrionale, no 473

GOAD, Charles E. *Atlas of Montreal*, 1890, Volume I et 2, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal
Cote : G 1144 M65G475 G6 1890 CAR #1 et #2

GOAD, Charles E. *Plan of the City of Montreal*, 1909, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, Volumes I à 12, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal et Direction du développement urbain de la Ville de Montréal.

HOPKINS, H.W. *Atlas of the City and Island of Montreal*, 1879, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal
Cote: G1144 M65G475 H6 1879 CAR

JOBIN, André. *Carte de l'île de Montréal*, 1834, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal
Cote : G 3452 M65 1834 J63 CAR

JOURDAIN dit LABROSSE, Paul. *Plan de la ville et des faubourgs de Montréal*, 1767. Archives nationales du Canada, NMC-16687 [2 sections] H2/340 Montréal 1767.

LEVASSEUR DE NÉRÉ, Jacques. *Plan de la ville de Montréal*, 1704. Archives nationales (France), Centre des Archives d'Outre-mer, Dépôt des fortifications des colonies, Amérique Septentrionale, no 468A.

MELISH, John. *Plan of Montreal, with a Map of the Islands & adjoining Country*, 1815, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal.
Cote: G 3454 M65 1815 M4

PINSONEAULT, A.-R. *Atlas of the Island of Montreal and Ile Bizard*, 1907, Bibliothèque nationale du Québec à Montréal
Cote: G 1144 M65G475 P5 1907 CAR

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

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

SITWELL, H.S. *Fortification Surveys Canada. Contoured plan of Montreal and its environs, Quebec*, 1868-1869, Archives nationales du Canada, Ottawa
Cote: V40/300/1867

UNDERWRITERS SURVEY BUREAU. *Insurance plan of the City of Montreal*, 1952, 1953, 1954, 1955, 1957, 1959, 1961, 1962, 1963, 1964, 1966, 1967, 1972, Volumes 1 à 10, 12 à 17, 19 à 21,

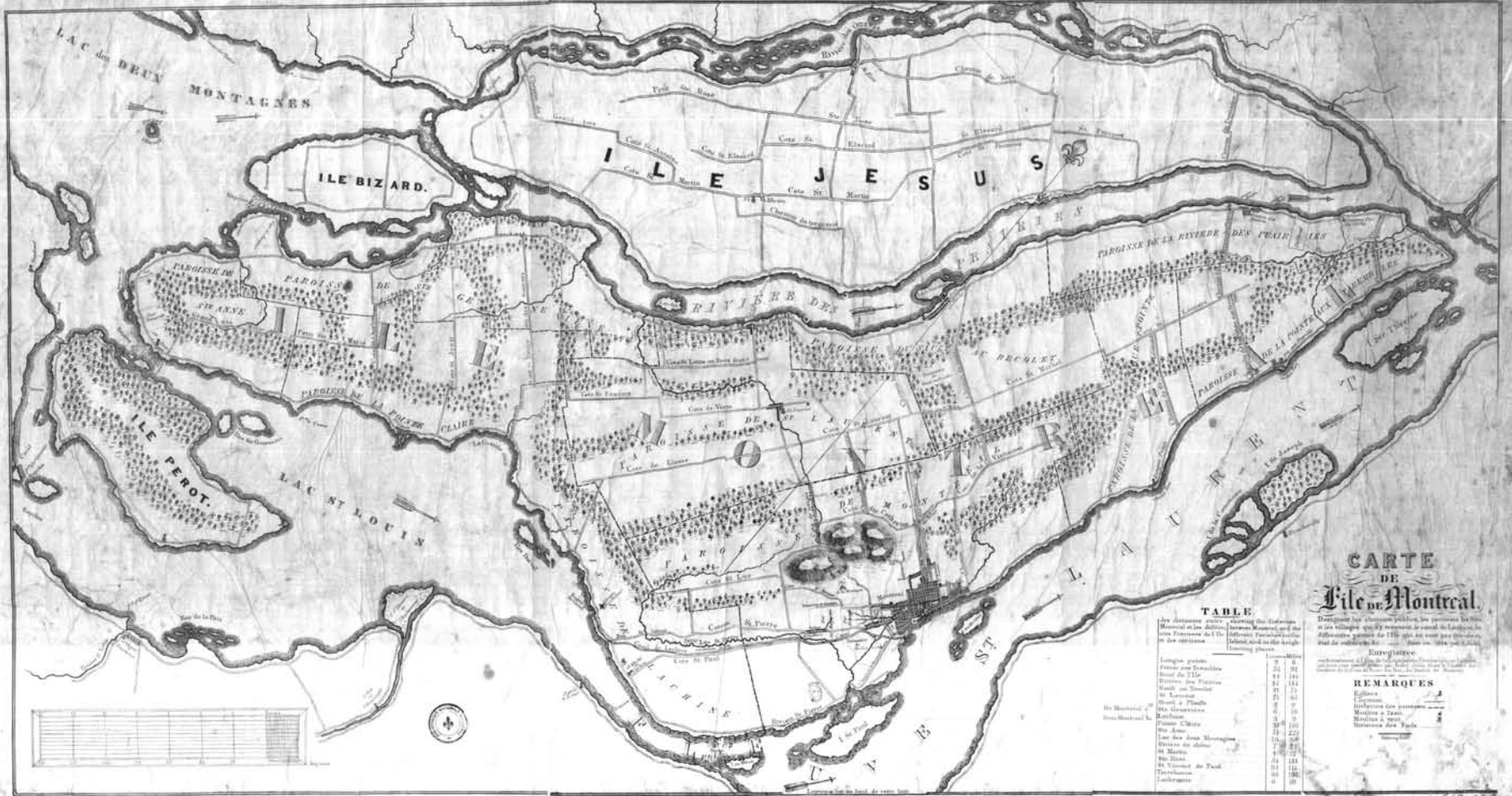
5. Annexes (voir cartes à la fin du document)

5.1 Carte de l'île de Montréal, André Jobin, 1834, BNQ

5.2 Carte synthèse : évaluation du patrimoine urbain

5.3 Carte synthèse du patrimoine archéologique

-
1. Ces critères sont issus du document de travail *Guide de gestion des études patrimoniales* préparé par la Division du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal en 2001 et révisé en 2003.
 2. Ces critères sont inspirés du *Guide d'évaluation des biens culturels et des districts historiques* de la Ville d'Ottawa, 1987.
 3. Conformément au document de travail *Citation et constitution de sites du patrimoine* préparé par la Division du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal en novembre 2003.
 4. Ces critères sont issus du document de travail *Guide de gestion des études patrimoniales* préparé par la Division du patrimoine et de la toponymie de la Ville de Montréal en 2001 et révisé en 2003.
 5. Ces critères sont issus du *Plan du réseau des Lieux historiques nationaux du Canada : La commémoration du patrimoine bâti canadien de l'ère moderne* préparé par Parcs Canada en 2001.
 6. Ces critères proviennent de *l'Évaluation du patrimoine industriel : critères généraux*, préparé par Archémi pour le compte de la Ville de Montréal en 2003.
 7. Ces critères sont inspirés du *Guide d'évaluation des biens culturels et des districts historiques* de la Ville d'Ottawa, 1987.



CARTE DE L'ILE DE MONTREAL.

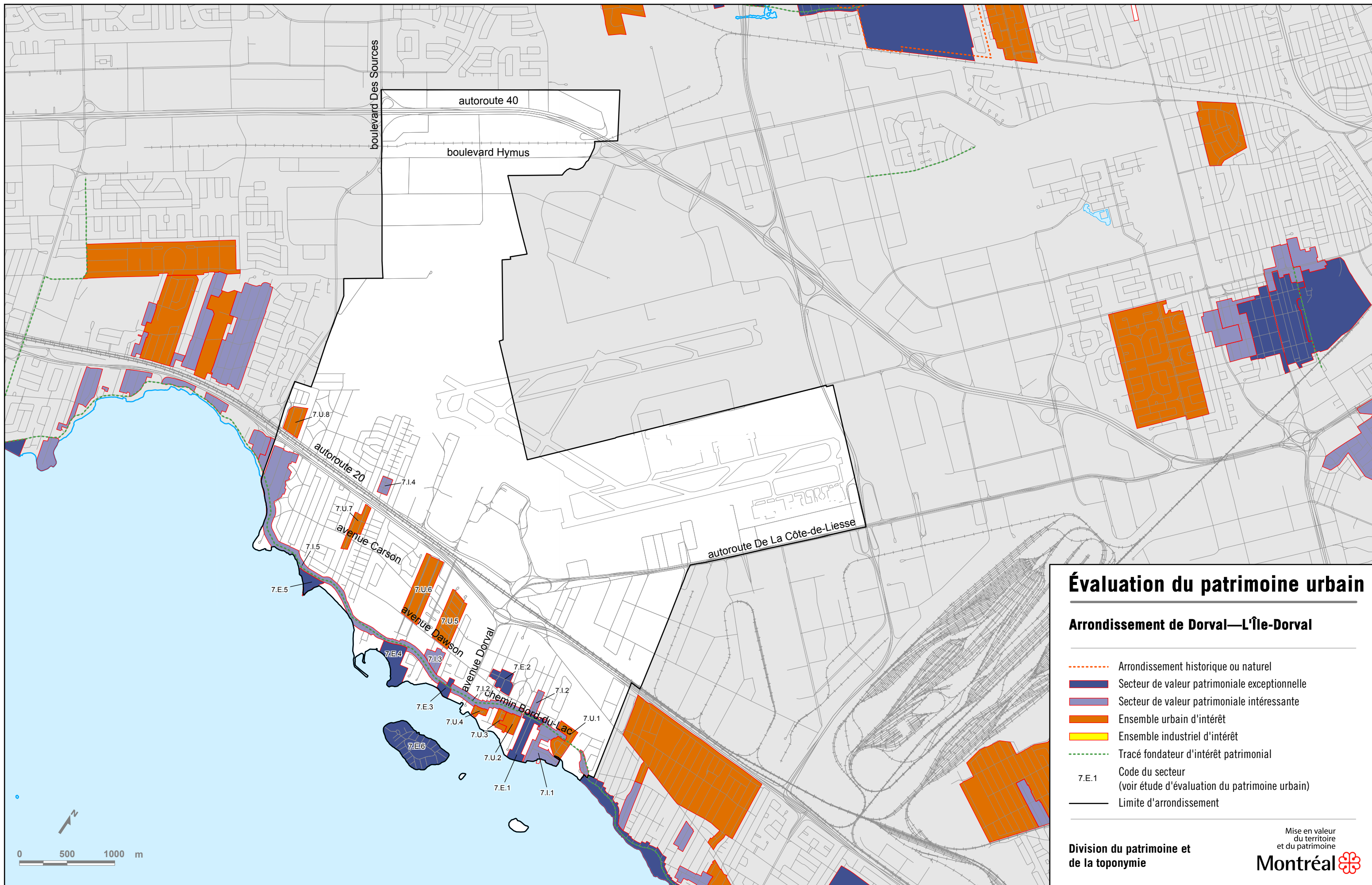
TABLE

Des distances en toises	Des longueurs en toises	Des superficies en toises carrées	Des populations en personnes
1	1	1	1
2	4	4	4
3	9	9	9
4	16	16	16
5	25	25	25
6	36	36	36
7	49	49	49
8	64	64	64
9	81	81	81
10	100	100	100
15	225	225	225
20	400	400	400
25	625	625	625
30	900	900	900
40	1600	1600	1600
50	2500	2500	2500
60	3600	3600	3600
70	4900	4900	4900
80	6400	6400	6400
90	8100	8100	8100
100	10000	10000	10000

REMARQUES

Cette carte est dressée d'après les plans et les levés de terrain par M. de La Roche, Ingénieur en Chef, et M. de La Rivière, Ingénieur en Second, tous deux de la Compagnie des Indes.

Montreal le 20 Mars 1760.



Évaluation du patrimoine urbain

Arrondissement de Dorval—L'Île-Dorval

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

Division du patrimoine et
de la toponymie

Mise en valeur
du territoire
et du patrimoine



0 500 1000 m

