



Évaluation du patrimoine urbain

ARRONDISSEMENT

du Sud-Ouest

Montréal 

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

Évaluation du patrimoine urbain

ARRONDISSEMENT

du Sud-Ouest

Montréal 

Étude réalisée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

Direction du développement urbain, sous la direction de Madame Céline Topp

Cette analyse du patrimoine urbain a été réalisée par la Division du patrimoine et de la toponymie sous la direction de Jean-François Gravel, chef de division. Le travail a été effectué de janvier 2003 à mai 2004 dans le cadre de la préparation du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, qui a été adopté par le Conseil municipal le 23 novembre 2004. L'équipe du projet comprend, pour l'évaluation du patrimoine bâti et la recherche historique, Julie Boivin, Elizabeth Bonner, Anne-Marie Dufour, Guy Lafontaine, Christiane Lefebvre et Pierre-Paul Savignac, architectes, et Denise Caron, historienne. La recherche et l'écriture pour le patrimoine archéologique ont été réalisées par Claire Mousseau, archéologue, avec la collaboration de Françoise Duguay, François Bélanger, Anne-Marie Balac et Christian Roy, également archéologues. De plus, Gisèle Trépanier, conseillère en aménagement, et Nicole Halpert, chargée de communication, ont participé à la révision des textes tandis que Ginette Bouchard, secrétaire d'unité administrative, a procédé à la saisie de texte. Finalement, nous tenons à remercier nos collaborateurs des directions de l'aménagement urbain et des services aux entreprises des arrondissements.

Remerciements

Rendus cartographiques :

Division des politiques et du Plan d'urbanisme

Révision linguistique :

Sylvie Poulin

Conception graphique et mise en page :

Marie Violaine Lamarche

Photographies :

Ville de Montréal, Bibliothèque nationale du Québec, P. Fauteux, Archives nationales du Canada

Ce document fait partie d'une série de cahiers qui ont été réalisés pour chacun des 27 arrondissements de la Ville de Montréal. Les différents cahiers d'évaluation du patrimoine urbain peuvent être consultés sur notre site internet à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/patrimoine

ISBN 2-7647-0465-8

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2005

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Canada, 2005

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

Direction du développement urbain

Division du patrimoine et de la toponymie

TABLE DES MATIÈRES
ARRONDISSEMENT
du Sud-Ouest

7		AVANT-PROPOS
9	I.	CADRE MÉTHODOLOGIQUE
9	1.1	Introduction
9	1.2	Le cadre bâti d'intérêt patrimonial
9	1.2.1	Approche, étapes et résultats
11	1.2.2	Critères de sélection
14	1.3	Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial
14	1.4	Le patrimoine archéologique
14	1.4.1	Le caractère spécifique de ce patrimoine
16	1.4.2	La démarche générale d'acquisition de connaissances et de conservation
17	1.4.3	L'approche méthodologique et l'identification du patrimoine archéologique au Plan d'urbanisme
19	1.5	Nouvelles perspectives
21	2.	HISTORIQUE
25	3.	ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN
25	3.1	Mise en situation
29	3.2	Résultat de l'analyse
29	3.2.1	Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial
29	3.2.2	Le cadre bâti d'intérêt patrimonial
29	A	Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle
38	B	Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante
52	C	Les ensembles urbains d'intérêt
52	D	Les ensembles industriels d'intérêt
54	E	Les immeubles de valeur patrimoniale exceptionnelle
56	F	Les immeubles de valeur patrimoniale intéressante
		<i>Carte synthèse: Évaluation du patrimoine urbain</i>
59	3.2.3	Le patrimoine archéologique
60	A	Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel
73	B	Les secteurs d'intérêt archéologique
74	C	Les sites archéologiques
88	D	Les biens culturels à statut
		<i>Carte synthèse: Le patrimoine archéologique</i>
91	4.	RECOMMANDATIONS
91	4.1	Générales à l'échelle de l'arrondissement
92	4.2	Générales à l'échelle montréalaise
93	4.3	Spécifiques à l'arrondissement
97		BIBLIOGRAPHIE

Le repérage du patrimoine urbain dont nous faisons état ici a été réalisé dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, qui a été adopté par le Conseil municipal le 23 novembre 2004.

Le chapitre 2 de la première partie du Plan d'urbanisme formule 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 contribuera à atteindre l'objectif de conservation énoncé dans le Plan. Il 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. En ce qui a trait aux sites archéologiques recensés, la liste a été mise à jour en mars 2004.

Préparés par la Division du patrimoine et de la toponymie, les « Cahiers d'arrondissement » présentent la méthodologie du travail de repérage, un bref historique de chacun des arrondissements, les résultats complets du repérage du patrimoine bâti et archéologique, la justification des choix des secteurs, des recommandations et une bibliographie. Ces cahiers, qui constituent un document d'appoint au Plan d'urbanisme, 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, ainsi que de les aider à mieux comprendre le territoire et à développer des outils de gestion et de contrôle appropriés pour assurer la conservation de leur patrimoine urbain.

C'est la première fois que l'on entreprend un tel travail pour les 27 arrondissements de l'île, travail qui suppose non seulement l'examen de nouvelles thématiques et l'établissement de collaborations avec les arrondissements de Montréal, mais aussi une harmonisation des visions et des représentations que les 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 puisse avoir une valeur patrimoniale. Ce repérage connexe au Plan d'urbanisme constitue donc une chance unique de faire converger des visions différentes et d'envisager le patrimoine de l'ensemble des arrondissements de Montréal dans une perspective commune.

I.1 Introduction

Le patrimoine urbain montréalais ne se limite pas à une addition de bâtiments individuels de grand intérêt. Il porte aussi l’empreinte 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 à l’identité d’un lieu, et inversement, certaines qualités qui lui sont extérieures rehaussent son attrait. Par exemple, une église et une école donnant sur 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.); et des rues peuvent offrir des vues exceptionnelles sur un élément naturel ou construit. La nature multidimensionnelle du patrimoine urbain fait qu’on ne peut considérer 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.

La structure méthodologique comprend trois volets. Le premier traite de l’approche et des critères employés pour le cadre bâti d’intérêt patrimonial, le second explique ce que nous entendons par la notion de tracés fondateurs d’intérêt patrimonial, et le troisième expose les critères utilisés pour le patrimoine archéologique.

I.2 Le cadre bâti d’intérêt patrimonial

I.2.1 Approche, étapes et résultats

L’approche choisie pour la sélection des bâtiments et secteurs s’appuie sur le concept de paysage urbain développé par Kevin Lynch, selon lequel le territoire se découvre à partir de l’intérieur et non à vol d’oiseau (en plan), et 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. L’une marque notre préférence pour la considération des bâtiments exceptionnels ou intéressants dans leur contexte plutôt qu’en tant qu’objets isolés. L’autre est que les limites des secteurs sélectionnés sont déterminées par le champ visuel. Ces limites ne sont donc pas arbitrairement placées au centre des rues mais bien au fond des lots afin d’englober toutes les composantes du champ visuel.

Même si elles sont réalisées 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 propres qui méritent d’être reconnues. Nous avons pris le parti de choisir l’arrondissement comme échelle d’observation du territoire afin de dégager ces spécificités locales. De la sorte, les arrondissements qui ont connu un développement plus récent sont également considérés et les particularités de leur patrimoine sont reconnues.

Si ce repérage fondé sur l'expérience spatiale prend largement appui sur un travail d'observation sur le terrain, il n'aurait pu être achevé sans l'étude de sources documentaires. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un processus linéaire, voici les principales étapes suivies par la Division du patrimoine et de la toponymie :

- 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 pour 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'un expert en patrimoine industriel.
- 6) Élaboration d'un historique et d'une bibliographie pour chacun des arrondissements.
- 7) Analyse de la documentation et détermination 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) Vérification de la cohérence du traitement des secteurs d'intérêt qui chevauchent plusieurs 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 repérage du patrimoine urbain se présentent sous 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 inclus dans les listes tous les bâtiments exceptionnels de chacun des arrondissements, mais il était impossible d'inscrire tous les bâtiments intéressants, étant donné leur trop grand nombre. Nous nous sommes donc limités à nommer individuellement les bâtiments qualifiés d'intéressants qui se trouvaient à l'extérieur de secteurs d'intérêt. Ces deux outils doivent donc être interprétés en complémentarité.

Le système d'identification des secteurs utilisé dans le document correspond à celui des cartes. Le premier chiffre correspond au numéro d'arrondissement. Il est suivi de la lettre E pour les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle, de la lettre I pour les secteurs de valeur patrimoniale intéressante, de la lettre N pour les secteurs industriels d'intérêt ou par la lettre U pour les secteurs urbains d'intérêt. Le deuxième chiffre correspond au numéro du secteur.

L'échéancier de réalisation du Plan d'urbanisme, les ressources disponibles ainsi que l'état actuel des connaissances sur les différents bâtiments et lieux d'intérêt ont été déterminants quant à la méthodologie adoptée. Ces contraintes inévitables ont constitué un défi de taille pour la production de ce document qui est, malgré tout, une base solide à partir de laquelle on pourra amorcer une réflexion plus poussée sur la protection du patrimoine montréalais.

I.2.2 Critères de sélection

LES SECTEURS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Les secteurs d'intérêt patrimonial ont été sélectionnés sur la base des critères suivants¹ :

- 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 matière de conservation.

Tous les secteurs identifiés ont ensuite été qualifiés comme suit² :

- **Exceptionnels** : secteurs ayant conservé leurs qualités au chapitre 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 comprenant plusieurs bâtiments et certaines caractéristiques environnementales qui présentent un intérêt patrimonial. Ce sont toutefois des ensembles dont la trame urbaine peut avoir été partiellement modifiée, qui ont pu connaître un certain nombre de perturbations et qui renferment parfois des constructions peu intégrées à l'ensemble. Certaines zones dont l'état est moins satisfaisant sur le plan architectural ou environnemental 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 propres à l'arrondissement, ce qui fait ressortir sa spécificité dans l'ensemble montréalais. Lorsqu'un secteur se révèle avoir une importance à l'échelle montréalaise, on pourra recommander sa protection en procédant à la constitution d'un site du patrimoine en vertu de la *Loi sur les biens culturels du Québec*³.

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.

LES IMMEUBLES D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Les immeubles d'intérêt patrimonial ont été sélectionnés sur la base des critères suivants⁴ :

- 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 matière de 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 relativement⁵ :

- aux conditions sociales, économiques et politiques changeantes ;
- aux progrès technologiques rapides ;
- aux 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 architec-

turale ainsi qu'à son lien particulier avec la trame urbaine. Les critères utilisés sont les suivants⁶ :

- 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 procédé 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 suit⁷ :

- **Exceptionnel :** un bâtiment ancien par rapport aux autres bâtiments de l'arrondissement construits aux mêmes fins et(ou) qui affiche des caractéristiques inhabituelles ou remarquables quant à son architecture (par rapport à des bâtiments comparables) et qui n'a pas subi de modifications extérieures importantes. De plus, il sert souvent de point de repère ou est reconnu comme un témoin historique important.
- **Intéressant :** un bâtiment qui n'est pas nécessairement plus ancien que ceux construits aux mêmes fins dans l'arrondissement, qui affiche certaines caractéristiques inhabituelles ou remarquables par rapport à des bâtiments comparables mais dans une moindre mesure que dans la catégorie précédente, et qui peut avoir subi quelques modifications.

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*, document 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.

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 propres à l'arrondissement, ce qui fait ressortir sa spécificité dans l'ensemble montréalais. Lorsqu'un bâtiment se révèle avoir une importance à l'échelle montréalaise, on pourra recommander sa protection par la citation en vertu de la *Loi sur les biens culturels du Québec*⁸.

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 anciennes banlieues, en créant une catégorie appelée Ensembles urbains 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. Leur repérage est exploratoire et vise à les intégrer au Plan en les 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 des caractéristiques architecturales.

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

De plus, les ensembles industriels d'intérêt offrent des possibilités de mise en valeur nombreuses et variées. Il peut s'agir autant de restauration que d'interprétation du lieu. Cette diversité d'interventions possibles commande une excellente connaissance des lieux et activités de production, laquelle est malheureusement trop souvent embryonnaire actuellement. L'amélioration de cette connaissance est pourtant nécessaire pour permettre des interventions éclairées et même innovatrices qui inscriront pleinement ce patrimoine dans la vie urbaine contemporaine.

Le critère qui préside à la sélection d'un ensemble industriel 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 à plusieurs compagnies.

8 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.

I.3 Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial

Sur l'île de Montréal, l'organisation du territoire remonte dans certains cas au XVII^e siècle. De cette organisation naissent les voies de circulation qui sont souvent les marques 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 – chacune, dénommée par les sulpiciens, désigne un ensemble de terres pouvant compter quelques dizaines de concessions et représentant une unité de territoire. Les terres individuelles sont des bandes parallèles étroites et longues. Pour chaque côte est prévu l'emplacement d'un chemin. Cela donne une idée du mode d'occupation du sol du système seigneurial mis en place sous le Régime français. Le système des côtes constitue la structure de base du peuplement de l'île sur laquelle s'appuiera tout développement postérieur.

En raison 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, ce 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, montre 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 était encore très fortement rurale.

Plusieurs de ces chemins se 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.

I.4 Le patrimoine archéologique

I.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».⁹

⁹ 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 tous types, 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 a trait au patrimoine archéologique en tant qu'objet de connaissance. L'archéologie constitue une discipline dont une des missions est l'étude des sociétés passées par l'intermédiaire 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 est 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 est 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 premières découvertes archéologiques effectuées dans la vallée du Saint-Laurent.

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 des premières chroniques du XVI^e siècle jusqu'à nos jours. Elles sont cependant souvent muettes sur les différents aspects des modes de vie de certaines époques et de certains groupes et individus, de même que sur l'emplacement exact et l'organisation spatiale de plusieurs lieux d'exploitation et d'habitation, comme les avant-postes de Ville-Marie. Elles se taisent parfois volontairement et, en

d'autres occasions, 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 en outre 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 séquence d'occupation s'étirant sur plusieurs millénaires et associée à la présence de groupes aux 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 connaissances 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 touchant sa grande ancienneté ou le caractère plus ou moins monumental des vestiges qu'il recèle.

En milieu urbain ou aménagé de longue date, la démarche suivie consiste, au moyen 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 pu habiter un territoire, et de comprendre dans quelle mesure les occupations successives ont structuré le milieu d'origine et affecté les vestiges d'occupations antérieures. 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 par des forages, sondages et tranchées exploratoires.

Selon la nature des découvertes découlant de l'inventaire archéologique, plusieurs avenues sont envisageables selon la valeur scientifique, didactique et symbolique du site et du contexte. Dans le cas d'un site archéologique de grand intérêt, il pourra être nécessaire d'assurer en priorité sa conservation *in situ*. Une réserve archéologique est souvent garante de la mise en valeur de ce patrimoine. La plupart des interventions archéologiques à Montréal surviennent dans le cadre de projets d'aménagement du territoire. Les mesures de protection du patrimoine archéologique peuvent alors entraîner 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 une récupération maximale d'informations.

La majorité des sites archéologiques de l'île de Montréal se trouvent dans des espaces divers – sous-sol de bâtiment, terrain vacant, boulevard, rue, ruelle, square, 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. C'est pourquoi la reconnaissance du patrimoine archéologique dans le Plan d'urbanisme de Montréal permettra de prévenir l'interférence négative des 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, la Ville de Montréal a réalisé une étude des sites archéologiques recensés en date de l'année 2003 et des secteurs d'intérêt archéologique. Cette étude s'étend à la partie montréalaise de l'archipel de Montréal, qui comprend l'île de Montréal mais aussi l'île des Sœurs, l'île aux Hérons, l'île aux Chèvres, l'île Dorval et d'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.

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

LES SITES ARCHÉOLOGIQUES RECENSÉS

Au Québec, en vertu de la *Loi sur les biens culturels*, tout site archéologique découvert est codifié selon le code Borden et inscrit à l'Inventaire des sites archéologiques du Québec. Le code Borden est un système d'enregistrement des sites archéologiques utilisé à l'échelle du Canada. Il permet de localiser un site archéologique d'après sa position géographique, longitude et latitude (ex. : B1F1), et selon l'ordre successif des découvertes archéologiques (ex. : B1F1-1). Au Québec, c'est le ministère de la Culture et des Communications qui a la responsabilité de tenir l'Inventaire des sites archéologiques de la province et qui attribue les codes Borden.

La Ville de Montréal a donc enrichi le Répertoire informatisé des sites archéologiques des données à l'échelle de l'île de Montréal. Les 191 sites archéologiques recensés en date de 2004 ont été caractérisés individuellement. Les critères utilisés pour cette évaluation sont :

- l'état de conservation physique du site et de son environnement immédiat, en 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 ont été cartographiés, y compris les sites archéologiques altérés car ils sont révélateurs du potentiel archéologique d'un milieu donné.

LES BIENS CULTURELS À STATUT

La notion de bien culturel intègre, d'une part, les sites archéologiques 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 de déterminer leur intérêt archéologique et, en conséquence, la nécessité d'une protection du patrimoine archéologique sur ces propriétés. Seuls les grands ensembles à statut sont cartographiés, les autres biens culturels étant présentés par arrondissement.

LES SECTEURS D'INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUE ET LES SECTEURS D'INTÉRÊT ARCHÉOLOGIQUE À FORT POTENTIEL

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

Des études plus poussées doivent y être réalisées afin d'évaluer précisément la qualité de préservation du milieu physique. La probabilité de découverte de témoins archéologiques demeure à ce jour difficile à estimer si l'on considère l'environnement et son degré de perturbation moderne. Il est donc nécessaire que les citoyens collaborent en communiquant toute découverte de vestiges dans les secteurs d'intérêt archéologique.

Le secteur d'intérêt archéologique à fort potentiel est un territoire dont l'évaluation du contexte biophysique ainsi que des caractéristiques géomorphologiques, archéologiques et historiques démontre une forte possibilité qu'il recèle 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 de 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 éventuels sont nécessaires.

Pour chacun des 27 arrondissements de l'île de Montréal, l'identification des secteurs qui présentent un intérêt archéologique constitue une étape préalable à la protection des éventuels témoins archéologiques. Cet exercice, qui est d'ailleurs une première sur le territoire montréalais, est basé sur l'examen et l'évaluation de multiples sources documentant 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 de populations d'un territoire, depuis plusieurs millénaires; ce cadre a été documenté à partir d'études géologiques et géomorphologiques ainsi que par l'examen de cartes topographiques et de 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 éléments ;
- 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 de 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, de même qu'à partir d'études sur les parcs-nature de l'île de Montréal, les propriétés institutionnelles, les biens

- culturels à statut et les lieux historiques nationaux, comme le canal de Lachine ;
- du contexte archéologique documenté à partir de l’Inventaire des sites archéologiques du Québec ainsi que dans les publications, les rapports inédits et les relevés de découvertes. Des copies de ces études sont maintenant disponibles au Centre de documentation de la Direction du développement urbain de la Ville de Montréal ; le répertoire de ces ouvrages peut être consulté sur le site Web de la Ville de Montréal – Patrimoine archéologique.

L’analyse des caractéristiques des sites archéologiques connus permet de dégager 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, tel un moulin à farine ou à scie mu par l’eau, une tannerie artisanale ou, plus tardivement, un complexe industriel, supposent 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 observer, plus avant, le degré de conservation d’éventuels vestiges. Certaines modifications modernes majeures, comme l’ajout de remblais en rive, ont été réévaluées par suite de 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 recensé intègre, site archéologique recensé altéré, secteur d’intérêt archéologique à fort potentiel, secteur d’intérêt archéologique, grand ensemble à statut.

I.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 concertées en matière de patrimoine, en positionnant mieux le patrimoine dans la dynamique du développement urbain.

2.

HISTORIQUE

Le territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest est composé d'anciens quartiers de Montréal, dont ceux de Sainte-Anne et Saint-Joseph, ainsi que d'anciennes municipalités : Saint-Henri, Sainte-Cunégonde, Saint-Gabriel, Côte-Saint-Paul et Ville Émard. Celles-ci sont toutes créées à la fin du XIX^e siècle et annexées à Montréal quelques décennies plus tard, les dernières annexions ayant lieu au début du XX^e siècle.

Déjà au XVII^e siècle, des communautés religieuses possèdent et exploitent de grandes terres sur ce territoire situé à l'ouest des fortifications de Montréal. Les sulpiciens y construisent des moulins et y possèdent le domaine Saint-Gabriel. Les Hospitalières de Saint-Joseph (Hôtel-Dieu) exploitent le fief Nazareth et les Dames de la Congrégation Notre-Dame s'établissent à la Pointe-Saint-Charles – qui doit son nom à Charles Lemoyne – dans l'actuelle maison Saint-Gabriel. De même, les Soeurs Grises sont propriétaires du fief Saint-Joseph. Le reste du territoire est concédé à des colons. Outre ces utilisations, tout au long des XVII^e et XVIII^e siècles, le territoire de cet arrondissement est une voie de passage pour quiconque veut contourner les rapides de Lachine.

Sous la supervision de Dollier de Casson, supérieur des sulpiciens à Montréal, un premier projet de canal est entrepris au XVII^e siècle, mais il doit bientôt être abandonné. Au début du XIX^e siècle, le gouvernement colonial britannique reprend l'idée de la construction du canal de Lachine et décide d'investir des sommes importantes pour la réalisation du projet, qui sera en chantier de 1821 à 1825. Long de plus de 15 kilomètres, il suit d'assez près le tracé imaginé par les sulpiciens deux siècles plus tôt. De nombreux ouvriers, issus de la nouvelle immigration irlandaise, récente y travaillent. Grâce au canal de Lachine, le lien direct avec le cœur du continent nord-américain est enfin réalisé. Dorénavant, tout le trafic maritime qui en résulte traverse le territoire du Sud-Ouest.

Les terrains situés directement à l'ouest du Vieux-Montréal deviennent particulièrement attrayants pour le développement. Au sud du faubourg Saint-

Joseph (ou des Récollets) se constitue un secteur longtemps nommé Griffintown, du nom de Mary et Robert Griffin qui y font lotir un vaste terrain au tout début du XIX^e siècle. Ce lotissement est la plus grande planification urbaine sur l'île depuis celle du Vieux-Montréal par Dollier de Casson. En plus de la trame de rues, il prévoit des lots réguliers sur l'ensemble du terrain. Les travailleurs du chantier du canal, surtout les Irlandais d'origine, commencent à s'y installer, profitant ainsi de la proximité de leur lieu de travail. En 1824, une centaine d'habitations sont déjà construites dans l'ensemble du secteur. Griffintown formera plus tard le quartier Sainte-Anne (dont une partie est incluse dans l'actuel arrondissement Ville-Marie). Plus à l'ouest, dès le début du XIX^e siècle, Saint-Henri-des-Tanneries, situé sur la route qui relie Montréal à Lachine, regroupe différents types d'artisans du cuir (tanneurs, cordonniers, selliers). En 1825, ce gros village compte près de 500 habitants.

Entre 1843 et 1848, le premier élargissement du canal répond aux transformations de l'industrie et de la navigation en leur offrant de nouvelles possibilités. Les entreprises qui s'y installent pourront en effet utiliser son pouvoir hydraulique pour actionner leur machinerie. L'eau du canal servira également d'aqueduc industriel pour les entreprises qui y ont accès. À cette importante voie maritime s'ajoute, en 1847, le premier chemin de fer de l'île, qui relie Montréal à Lachine et qui traverse le territoire. Par la suite, les infrastructures ferroviaires se développent dans le secteur. C'est là que s'établissent les importants et immenses ateliers de construction et de réparation du Grand Tronc (plus tard le Canadien National). Tout au long du XIX^e siècle, le Sud-Ouest évolue d'un monde rural et artisanal à un monde de production et d'activités industrielles intenses. Le canal de Lachine devient alors le berceau de l'industrialisation au Canada.

Après l'ouverture du canal, la construction du pont Victoria crée le deuxième lien majeur entre Montréal et le continent nord-américain à passer par le Sud-Ouest. En 1860, le pont devient la première route qui

traverse le fleuve Saint-Laurent, unissant ainsi Montréal, à partir de Pointe-Saint-Charles, au reste du Canada et aux États-Unis. Il permet l'accès à de nouveaux marchés pour Montréal et amplifie ainsi le rôle de plaque tournante que joue déjà Montréal.

Pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'industrialisation massive sur le canal entraîne le développement de quartiers ouvriers à proximité d'industries souvent très polluantes. Le surnom de Smokey Valley est d'ailleurs parfois donné au secteur du canal de Lachine. Les quartiers Sainte-Anne, Saint-Joseph et Pointe-Saint-Charles sont en pleine expansion et de nouvelles municipalités, comme Sainte-Cunégonde, Saint-Henri, Saint-Gabriel et Côte-Saint-Paul, sont constituées. À cette époque, la population y est surtout composée d'ouvriers, spécialisés ou non, qui sont d'origines religieuses et ethniques diverses. D'abord les catholiques, Canadiens français (Saint-Henri) et Irlandais d'origine (Griffintown et Pointe-Saint-Charles), puis les protestants d'origine britannique (Pointe-Saint-Charles).

Toutefois, les Irlandais catholiques donnent une couleur particulière au Sud-Ouest. Victimes des grandes famines d'Irlande, ils arrivent en grand nombre à Montréal au milieu du XIX^e siècle et sont alors abrités dans des baraquements où plusieurs mourront du typhus. Par la suite, ils occupent Griffintown et Pointe-Saint-Charles, logeant à proximité des nombreux chantiers qui prennent forme au XIX^e siècle (canal de Lachine, pont Victoria, chemin de fer). Représentant 16 % de la population montréalaise en 1860, ils forment un groupe important de la classe ouvrière de l'époque. Bien installés dans les quartiers du Sud-Ouest, ils érigent chacun leur propre lieu de culte : d'abord l'église Sainte-Anne (1852), puis l'église Saint-Gabriel (1891-1895), voisine immédiate de l'église Saint-Charles (1889-1914) qui dessert la population canadienne-française. Ces deux ensembles paroissiaux catholiques (Saint-Charles et Saint-Gabriel), situés côte à côte sur la rue du Centre, constituent un phénomène unique à Montréal.

Bien que le secteur industriel du canal de Lachine décline déjà au cours du XX^e siècle, l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent (1956) vient donner un dur coup à la navigation sur le canal. Après plus de cent ans d'activité intense, le canal est désaffecté; les entreprises, autrefois au cœur de l'activité industrielle, désertent les lieux. De plus, les infrastructures routières construites récemment, telles les autoroutes Bonaventure et Ville-Marie, contournent le territoire du Sud-Ouest. En 1996, à la suite d'études, le complexe manufacturier du canal de Lachine est désigné, par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, site national à titre de berceau de l'industrialisation au pays. Grâce au dynamisme du milieu, en collaboration avec différents paliers de gouvernement et en raison de l'importance historique et patrimoniale du canal de Lachine, de nouveaux projets économiques et résidentiels voient le jour et font du Sud-Ouest un quartier encore aujourd'hui en pleine ébullition. Par exemple, certains grands édifices industriels changent de vocation. Depuis 2002, le canal de Lachine a retrouvé une nouvelle vie grâce à son ouverture à la navigation de plaisance.

Les assises de l'industrialisation canadienne se situent donc historiquement dans le Sud-Ouest. Les industries de ce secteur, de même que ses quartiers résidentiels densément peuplés, viennent marquer son paysage. Plusieurs facteurs contribuent au caractère spécifique du Sud-Ouest : maisons en rangée où habitent les ouvriers travaillant à la construction du canal, du pont Victoria ou dans des industries avoisinantes, postes de pompiers, banques, parcs urbains, sans compter les nombreuses usines liées aux différents segments de l'industrie. Par ailleurs, certaines maisons villageoises ont laissé des traces dans la trame urbaine actuelle. Elles sont reconnaissables par le gabarit ou encore par le revêtement de bois. En outre, des infrastructures municipales importantes, dont l'usine de filtration de l'aqueduc et le marché Atwater, sont toujours en fonction et constituent de forts éléments identitaires.



PINSONEAULT, A.-R. *Atlas of the Island of Montreal and Ile Bizard*, 1907, BNQ-M

Cote: G 1144 M65G475 P5 1907 CAR

En 1907, le territoire du sud-ouest est complètement développé. Les industries bordent le canal de Lachine et la main-d'œuvre s'installe à proximité.



Le planétarium Dow, 1965, Ville de Montréal. Gestion des documents et archives. VM94-U279-18.

Le complexe brassicole Dow, situé en arrière plan du planétarium, constitue pendant longtemps la plus importante brasserie de Montréal. L'ensemble de la Dow est l'un des derniers témoins de l'activité industrielle intense de ce quartier.

3.

ÉVALUATION DU PATRIMOINE URBAIN

3.1 Mise en situation

L'état du tissu urbain de l'arrondissement du Sud-Ouest, discontinu et morcelé, témoigne des pressions exercées sur son développement au cours de l'histoire. Le canal de Lachine, dont le tracé est sans lien avec celui du découpage des anciennes terres, structure l'organisation spatiale du territoire, détermine les usages, dicte les formes des îlots et des groupements d'îlots et génère des typologies architecturales extrêmement variées; le transport ferroviaire, qui se développe en soutien aux activités du canal, ouvre des brèches dans le tissu urbain, comme le font les principales artères de circulation, tandis que la construction des ponts Victoria et Champlain, exercent des pressions supplémentaires sur le territoire. De plus, les projets de revitalisation urbaine mis en œuvre dans les années 1960 ont un impact profond sur le tissu urbain en éradiquant des grands pans du cadre bâti.

Ces bouleversements se sont traduits par un morcellement et des discontinuités tant majeures que mineures dans la trame urbaine. On peut en constater le résultat : effritement et isolement de composantes des quartiers, isolement des quartiers les uns par rapport aux autres et existence de lieux résiduels importants en bordure des barrières qui ont entraîné des conditions spécifiques d'appropriation différentes de celles des îlots communs du quartier. De plus, la cohabitation des vocations industrielle et résidentielle se trouve souvent dans un équilibre précaire.

Par ailleurs, le développement, le caractère et l'entretien du cadre bâti lié à l'établissement d'une main-d'œuvre diversifiée aux profils socioéconomiques variés sont tributaires de facteurs multiples : les cycles économiques; les politiques industrielles de la métropole et celles des municipalités qui tentent d'attirer les entreprises; la restructuration des marchés; l'essor et le plafonnement des technologies et le déclin de l'industrie dans les années 1929-1969, suivi

de l'exode d'entreprises manufacturières vers des parcs industriels plus modernes; l'ouverture de la voie navigable du Saint-Laurent, qui entraîne la fermeture du canal en 1970; la redécouverte de ce lieu d'importance nationale dans la foulée des travaux menant à sa réouverture à la navigation en 2002, ce qui suscite sa réappropriation et accélère son redéveloppement – tout cela n'est pas sans exercer des pressions importantes sur le patrimoine.

Un rapide survol du territoire permet de repérer quelques-uns des principaux éléments du patrimoine urbain qui illustrent les temps forts de son développement :

Il ne reste que peu de témoins des activités agricoles et artisanales établies à la suite des premières concessions des terres. La ferme Saint-Gabriel, construite en 1698 et administrée depuis ses origines par les Sœurs de la Congrégation Notre-Dame, est un des rares exemples. Par contre, le découpage des terres se reflète toujours dans la trame urbaine, notamment dans le quartier Pointe-Saint-Charles. La grille de rues s'établit au fur et à mesure que les propriétés des communautés religieuses se vendent et se lotissent. À cette époque se mettent aussi en place le projet du canal et celui du transport routier. Les anciens chemins que sont les Upper (rue Saint-Jacques), Middle (chemin de la Côte-Saint-Paul) et Lower (rue Wellington) Lachine roads sont les principaux tracés fondateurs de l'arrondissement.

À partir du XVII^e siècle, la population montréalaise s'installe à l'extérieur des fortifications de la ville. Cela donne naissance aux faubourgs. Griffintown est l'un de ceux-ci. On y trouve les vestiges de l'église Saint-Anne et le square Gallery, principaux rappels de la présence irlandaise dans l'arrondissement. S'y trouvent aussi des bâtiments résidentiels anciens, parmi des bâtiments industriels de diverses époques dont la Montreal Gas Works, qui évoque le temps où les rues de Montréal étaient éclairées au gaz. Se développent par ailleurs les petits villages qu'englobent

plus tard les municipalités telles que Saint-Henri (Turcot, Brodie, Saint-Augustin, Sainte-Marguerite). Ces villages ne sont touchés par l'essor des activités du canal et l'urbanisation montréalaise qu'à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle et ils forment des entités relativement homogènes. Dans l'ancienne municipalité de Sainte-Cunégonde, les composantes des noyaux villageois – les secteurs Delisle et Coursol, pour ne mentionner que ceux-là – émergent d'une bande de terre rurale initialement propriété des sulpiciens et des Sœurs Grises qui ne retient l'attention des promoteurs immobiliers que dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Quant au quartier Pointe-Saint-Charles, il est l'objet d'un développement tout aussi tardif. L'installation des ateliers du Grand Tronc en 1854 y est déterminante. Ce complexe exerce une grande emprise sur le territoire de l'arrondissement en motivant son développement résidentiel. Il devient aussi un moteur du développement industriel de Montréal et, plus largement, du Canada.

Par ailleurs, il ne reste guère de traces du Victoriatown, aménagé sur un ancien marécage situé de part et d'autre du pont Victoria pour héberger les Irlandais en quarantaine lors de l'épidémie de typhus. Le Blackstone Memorial installé en 1859 rappelle cet épisode important de l'histoire de Montréal. À l'extrémité ouest de l'arrondissement, l'ancienne municipalité de Côte-Saint-Paul, éloignée de Montréal, se développe à partir d'un petit noyau villageois à proximité des écluses. Il est encore perceptible au milieu des installations qui s'implantent avec l'essor industriel du canal. Ville Émard, issue de la partie ouest du village de Côte-Saint-Paul (qui devient ensuite une municipalité autonome), émerge des terres de culture achetées par Ulric Émard dans le but d'y aménager une ville de banlieue. Plusieurs promoteurs fonciers et immobiliers participent au développement de Côte-Saint-Paul et de Ville Émard, lequel s'effectue sur une période assez courte après la Seconde Guerre mondiale. Ceci explique la régularité de la grille de rues de ces secteurs. Le site du patrimoine

de Côte-Saint-Paul, qui comprend l'école, l'église et son presbytère ainsi que l'hôtel de ville, rappelle l'importance des relations entre les instances publiques et religieuses dans la vie collective et dans l'organisation spatiale de la ville à l'échelle du quartier.

Le développement des infrastructures urbaines de l'arrondissement dans la première moitié du XIX^e siècle marque profondément le paysage urbain : le canal de Lachine est élargi et réaménagé entre 1843 et 1848 pour fournir de l'énergie hydraulique, comme en témoignent ses bassins et ses écluses; certaines lignes de chemin de fer de la région montréalaise, propriétés du Grand Tronc et du Canadien Pacifique, sont toujours présentes dans la trame urbaine. Au milieu du XIX^e siècle, la transformation du sud-ouest agricole et artisanal en un centre de l'industrialisation canadienne de première importance est irrévocable. Au tournant du XX^e siècle, le gigantisme des complexes industriels modifie radicalement le paysage urbain. Cela se perçoit encore aujourd'hui à plusieurs endroits. Mentionnons, à titre d'exemple, le contraste entre l'impressionnante structure de la Canada Malting et l'architecture modeste des habitations de la rue Saint-Ambroise, qui présente un panorama particulièrement saisissant.

La seconde moitié du XIX^e siècle voit la mise en place des équipements collectifs et des grands parcs urbains. La place Saint-Henri et le square Sir-George-Étienne-Cartier sont sans doute les plus notables et ils figurent parmi les plus beaux de la ville. En témoignent leur aménagement soigné, la présence de l'art public, et le développement planifié de leurs abords. Le Sud-Ouest compte aussi l'un des grands parcs d'importance métropolitaine, le parc Angrignon, construit en 1927 sur un grand boisé. Si l'arrondissement du Sud-Ouest est particulièrement riche d'une architecture résidentielle très variée, il comprend aussi un grand nombre de lieux de culte importants. Tel que mentionné précédemment, l'établissement côte à côte des imposantes églises Saint-Charles et Saint-Gabriel, sur la rue du Centre, est l'un des traits

distinctifs de l'arrondissement. On y trouve aussi plusieurs équipements collectifs et des bâtiments institutionnels de qualité : bains publics, postes d'incendie, bibliothèques municipales, marché, hôtels de ville, bureaux de poste, écoles, etc. Les grandes artères commerciales et (ou) institutionnelles que sont les rues du Centre et Wellington, dans Pointe-Saint-Charles, la rue Notre-Dame qui traverse une grande partie de l'arrondissement pour rejoindre la rue Saint-Jacques, la rue de l'Église de Côte-Saint-Paul et le boulevard Monk de Ville-Émard regroupent encore, par endroits, une grande concentration de bâtiments d'intérêt patrimonial. Ces rues importantes sont souvent les façades principales des quartiers qu'elles traversent, lesquels possèdent un caractère distinct.

Les grands travaux urbains de la première moitié du XX^e siècle viennent encore perturber le territoire de l'arrondissement : le percement des tunnels Wellington, Saint-Rémi et Atwater, la construction de l'autoroute Ville-Marie, qui suit le tracé de la falaise Saint-Jacques et celle des infrastructures des échangeurs du pôle ouest contribuent à isoler les quartiers. Les grands projets de rénovation urbaine des années 1960 éradiquent ou remanient en profondeur le paysage urbain hérité du XIX^e siècle. Victoriatown est démoli dans la foulée des aménagements de l'Exposition Universelle de Montréal de 1967. Par ailleurs, la Petite-Bourgogne voit le jour : certains immeubles sont rénovés, certains îlots aménagés, des voies ferrées qui fractionnent le quartier sont éliminées, mais on démolit aussi beaucoup dans ce grand chantier qui devient l'un des plus importants laboratoires d'expérimentation en matière d'habitation à loyer modique au Canada, à une époque où se mettent en place les réseaux sociocommunautaires qui caractérisent toujours le Sud-Ouest.

Au cours des vingt dernières années, des approches d'aménagement sensibles aux particularités du territoire ont été développées. Dans le secteur du canal de Lachine, le gouvernement fédéral et la Ville de

Montréal ont déployé d'importants efforts en vue de requalifier le cadre bâti et l'espace public.

Le repérage du patrimoine urbain effectué en 2003-2004 aux fins du Plan d'urbanisme reconduit les secteurs dits significatifs identifiés en 1992. Ceux-ci sont toutefois souvent élargis afin d'englober des terrains vacants ou des zones qui ont, à priori, une valeur patrimoniale moindre, mais qui sont appelés à jouer un rôle déterminant dans la mise en valeur d'un ensemble. Plusieurs nouveaux secteurs ont aussi été créés, faisant d'autant plus ressortir le morcellement et l'isolement des quartiers et la nécessité d'élaborer des stratégies de rénovation urbaine qui les revitalisent en rétablissant des liens avec la trame urbaine environnante.

Le Sud-Ouest recèle aussi des lieux et des immeubles possédant un statut patrimonial en vertu de la *Loi sur les biens culturels* : le site du patrimoine de Côte-Saint-Paul, les maisons ouvrières contiguës du 4351-4363, rue Saint-Ambroise, monument historique cité, la ferme et le couvent Saint-Gabriel, monuments historiques classés, et le Théâtre Corona, un monument historique reconnu. Rappelons également la reconnaissance du site national du canal de Lachine par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

3.2 Résultat de l'analyse

3.2.1 Les tracés fondateurs d'intérêt patrimonial

Le chemin de LaSalle, autrefois appelé chemin de la Côte de Lachine puis Lower Lachine road, est un ancien chemin de portage qui semble dater de la fin du XVII^e siècle. Il rejoint la rue Wellington dans l'ancien quartier Griffintown de l'arrondissement du Sud-Ouest.

La rue Saint-Jacques, autrefois appelée Upper Lachine road, semble elle aussi dater de la fin du XVII^e siècle. Elle rejoint le boulevard Saint-Joseph à Lachine, anciennement appelé chemin du Coteau Saint-Pierre puis Upper Lachine road.

La rue Wellington, autrefois appelée Lower Lachine road ou chemin de Lachine, date de la fin du XVIII^e siècle. Cet ancien chemin de portage rejoint le chemin de LaSalle, dans l'arrondissement du même nom.

Le chemin de la Côte-Saint-Paul, autrefois appelé Middle Lachine road, date aussi de la fin du XVIII^e siècle.

3.2.2 Le cadre bâti d'intérêt patrimonial

A. Les secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle

22.E.1 CANAL DE LACHINE

Ce secteur comprend le canal lui-même, ses berges, ses infrastructures et une concentration importante d'immeubles industriels, résidentiels, publics et commerciaux d'intérêt patrimonial.

La proximité du port de Montréal et du centre-ville, le caractère transitoire de la localisation de ses rives, sa situation centrale dans l'arrondissement, l'histoire industrielle qui y est rattachée, sa réouverture à la navigation qui a entraîné d'importants aménagements le long de ses berges et qui confirme sa vocation récréotouristique, de même que son apport à la revitalisation des quartiers limitrophes sont autant de facettes du caractère exceptionnel du secteur du canal de Lachine.

Le secteur traverse plusieurs quartiers des anciennes municipalités qui sont plus tard annexées à Montréal.

Sur la rive nord du canal, la portion du secteur située dans le quartier Griffintown, en continuité avec le faubourg des Récollets, devient très tôt, par son emplacement stratégique à l'embouchure du port et du canal, un site de choix pour l'industrie. Entrepôts, manufactures et fonderies s'y installent et côtoient des entreprises d'importation qui font construire de grands entrepôts pour stocker les marchandises. Les infrastructures du canal et celles du transport alimentent les activités et s'imposent dans la trame urbaine. Cela accentue les problématiques de cohabitation des zones industrielles et d'habitation, simultanément en croissance. On trouve aujourd'hui, dans Griffintown, un tissu urbain parsemé de terrains vacants ainsi que des bâtiments industriels hérités de la période 1880-1950, implantés sans marge de recul

de la rue et qui possèdent le plus souvent un parement de brique d'argile et une fenestration verticale avec travées et percements réguliers. On y retrouve aussi une seconde génération de bâtiments industriels construite à partir des années 1950. Ce sont souvent de grands volumes de type hangar dont les principales caractéristiques sont la charpente et le parement d'acier et les longues surfaces vitrées.

Par ailleurs, Griffintown possède toujours des lieux publics historiquement importants pour la communauté irlandaise : le parc Sainte-Anne, qui accueillait autrefois l'église du même nom et dont ne subsistent maintenant que les vestiges des fondations, et le square Gallery, où l'on trouve un ancien chalet de parc municipal d'inspiration Art déco construit dans les années 1930. On y trouve aussi la Pointe-des-Seigneurs et son parc archéologique rappelant la première phase d'industrialisation du canal (1850-1880), le bassin n° 4 et les écluses Saint-Gabriel de même que l'usine de la Drummond McCall et l'entrepôt Brennan. Mentionnons aussi la présence de la New City Gas Company of Montreal qui jouxte le secteur, un complexe particulièrement important pour son ancienneté et pour son évocation de l'époque où les rues de Montréal étaient éclairées au gaz.

Toujours sur la rive nord, aux abords de l'ancienne municipalité de Sainte-Cunégonde, on peut encore voir quelques principaux représentants du patrimoine industriel, les Stelco, Northern Electric, Robin and Sadler et Montreal Woolen Mill.

À l'extrémité ouest de l'arrondissement, sur la rive nord du canal, l'ancienne municipalité de Saint-Henri conserve plusieurs traces d'un développement urbain complexe. Parmi celles-ci, mentionnons, sous les rues Saint-Ambroise et Sainte-Marie, l'ancien collecteur de la rivière Saint-Pierre et les premières rues des noyaux villageois tracées en bordure du canal. Les industries de Saint-Henri s'établissent ensuite ponctuellement dans le prolongement de ces rues à la fin du XIX^e siècle.

Les vestiges de la tannerie Moseley et les immeubles de la Colgate and Co. Ltd. et de la Merchants Manufacturing Co. en sont les principaux représentants. La Canada Malting est particulièrement digne de mention. Son architecture complexe et ses silos en terre cuite en font un élément marquant du paysage urbain du canal de Lachine. L'ensemble de maisons ouvrières en déclin de bois aux 4351-4363 de la rue Saint-Ambroise, monument historique cité, fait aussi partie de ce secteur. Le marché Atwater se situe en bordure du secteur.

Sur la rive sud du canal, parmi les immeubles industriels d'intérêt adjacents au quartier Pointe-Saint-Charles, on trouve les entreprises Belding Paul and Co. (Corticelli), Redpath Sugar Refinery, Canadian Switch and Spring Ltd. Co, Canadian Bag Co. et Northern Electric Co. Ltd. (Nordelec).

Le secteur du canal de Lachine est en outre doté d'une grande quantité d'éléments de paysage d'intérêt : les ponts ferroviaires; les passerelles; les bassins; les murs du canal; les écluses; les luminaires et les pylônes sur la rive nord du canal, installés entre les années 1902 et 1959 et qui témoignent de l'électrification des mécanismes d'éclusage et des bâtiments et structures aux abords du canal; les voies ferrées du CN; les îlots sur le canal; des équipements industriels en hauteur, cheminées, silos et bien d'autres encore.



22.E.1 La Canada Malting Co. Photographie : CUM



22.E.1 Le chalet de l'ancien square Gallery de Griffintown



22.E.1 La Redpath Sugar Refinery. Photographie : Denys Tremblay



22.E.1 La Belding Corticelli Ltd. Photographie : Denys Tremblay



22.E.1 Le marché Atwater. Photographie : Denys Tremblay



22.E.1 L'entrepôt Brennan. Photographie : Denys Tremblay



22.E.1 Les maisons des 4351 au 4363, rue Saint-Ambroise
Photographie : Denys Tremblay

22.E.2 SAINTE-ANNE

Le secteur Sainte-Anne, dans l'ancien quartier Griffintown, comprend deux îlots de forme triangulaire situés de part et d'autre de la rue de la Montagne. Le premier est bordé par les rues Ottawa, Murray et Wellington. On y trouve l'ancien noyau urbain bâti autour de l'église paroissiale des Irlandais dont seules les fondations subsistent, dans le parc Sainte-Anne. On y trouve aussi un bel alignement de maisons en brique avec fausses mansardes de même que quelques maisons dispersées dans une trame urbaine distendue, qui partagent des cours communes avec des petites industries et des entreprises artisanales. Le second îlot est bordé par les rues du Séminaire, de la Montagne et Ottawa. Sa forme est bien articulée par l'édifice Kander qui lui sert de « tête de proue ».

Fait intéressant, il y a dans ce secteur une parenté entre le langage architectural des habitations traditionnelles et celui des bâtiments industriels (brique d'argile, proportions des fenêtres, hauteur de bâtiments, etc.). L'état de conservation des bâtiments d'intérêt patrimonial est variable et ceux-ci côtoient des terrains vacants, des constructions industrielles et commerciales récentes, des entrepôts ainsi que d'autres bâtiments recouverts de tôle. Malgré son caractère « fantomatique » actuel, le secteur recèle une assez bonne concentration de témoins d'intérêt patrimonial pour justifier la mise en place d'une stratégie de réparation de son tissu urbain qui préserverait son caractère et les témoins des grandes phases de son développement.



22.E.2 Les fondations de l'église Sainte-Anne dans le square du même nom, face à l'ensemble de bâtiments résidentiels de la rue de la Montagne. Photographie : Denys Tremblay

22.E.3 NOTRE-DAME, DES SEIGNEURS

Cette portion de la rue Notre-Dame se distingue par la qualité exceptionnelle de l'architecture de la Banque de Montréal et de la Merchants Bank of Halifax, toutes deux situées sur son flanc sud, de chaque côté de la rue des Seigneurs. Cet ensemble constitue une véritable porte d'entrée du secteur du canal de Lachine. On y retrouve aussi plusieurs autres bâtiments d'une grande qualité mais dont l'état de conservation est variable (surtout en regard des rez-de-chaussée commerciaux).



22.E.3 La Banque de Montréal à l'angle des rues Notre-Dame et des Seigneurs. Photographie: Denys Tremblay



22.E.3 La Merchants Bank of Halifax à l'angle des rues Notre-Dame et des Seigneurs. Photographie: Denys Tremblay

22.E.4 PLACE RICHMOND

La place regroupe un bel ensemble de maisons unifamiliales de trois étages en brique, au décor sobre et élégant et avec toits mansards, lucarnes et escaliers extérieurs. L'ensemble est d'une grande cohérence.

22.E.5 COURSOL

À proximité de l'église Sainte-Cunégonde, le magnifique alignement de petites maisons victoriennes unifamiliales en série de deux étages au décor très élaboré de la rue Coursol suit la courbure de la rue et le rend d'autant plus pittoresque. C'est le point fort de ce secteur résidentiel de la bourgeoisie industrielle de l'ancienne municipalité de Sainte-Cunégonde, très active dans le développement du canal. On y retrouve aussi un édifice d'inspiration néoclassique en pierre de trois étages avec rez-de-chaussée commercial, coiffé d'une corniche imposante qui marque le coin des rues Saint-Antoine et Vinet. La rue Saint-Antoine comprend aussi de belles séries de bâtiments de deux et trois étages en pierre avec fausse mansarde, petits escaliers extérieurs et cours avant.



22.E.5 Église Sainte-Cunégonde. Photographie: Denys Tremblay

22.E.6 PLACE SAINT-HENRI

La place Saint-Henri a fait l'objet d'un développement planifié. Inaugurée en 1892, elle rassemble sur ses pourtours les belles résidences d'inspiration victorienne de styles variés de l'élite canadienne-française. Ces compositions éclectiques sont d'une grande qualité architecturale. Encore aujourd'hui, la place est un élément important de l'organisation de la vie collective. En son cœur se trouve le monument-fontaine commémorant Jacques Cartier, réalisé en 1893 par Joseph-Arthur Vincent, la première œuvre d'art public commandée à un artiste professionnel à Montréal (la municipalité de Saint-Henri avait à l'époque devancé la Métropole, qui ne devait ériger son premier monument issu d'une commande publique qu'en 1895, le monument au fondateur Paul de Chomedey, Sieur de Maisonneuve, sur la place d'Armes). Le cadre bâti, la végétation mature du parc, le monument-fontaine fierté des Canadiens français et l'histoire de ce haut lieu de fêtes et de rassemblements de la communauté francophone de Montréal venue y entendre les discours mémorables de grands politiciens, font de la place Saint-Henri un cadre de vie exceptionnel à haute valeur symbolique.

Les rues voisines de la place présentent un bâti homogène de qualité. On y trouve des immeubles de deux ou trois étages, en brique ou en pierre, au décor plus ou moins élaboré, avec des toits plats ou des fausses mansardes revêtues d'ardoise. Ils sont le plus souvent implantés en recul du trottoir avec des cours avant qui accommodent des escaliers extérieurs. La condition du bâti est généralement bonne.

22.E.7 SQUARE SIR-GEORGE-ÉTIENNE-CARTIER

C'est dans une perspective d'assainissement du milieu environnant que le square est aménagé, entre 1905 et 1912, sur l'ancien site de vastes abattoirs industriels et sur des terrains laissés libres au cœur du quartier Saint-Henri. Cet axe urbain fort s'ouvre sur le canal. Il a à sa tête l'église Saint-Zotique, accompagnée d'un élément de patrimoine moderne intéressant, la Caisse populaire.

Le square est toujours un élément important de l'organisation de la vie collective. Comme pour la place Saint-Henri, les normes de construction des maisons bordant le square Sir-George-Étienne-Cartier exigent des matériaux de revêtement nobles (pierre ou brique). Il est bordé de résidences cossues aux styles variés et aux décors élaborés côtoyant des habitations plus modestes, individuelles ou contiguës, et des séries de triplex, majoritairement en pierre, au décor généralement assez sobre, avec des escaliers extérieurs. Par ailleurs, le square possède une végétation mature et une magnifique fontaine de fonte installée à la fin du XIX^e siècle – en même temps que la fontaine du square Saint-Louis; il s'agit de l'un des derniers exemples à Montréal de ces éléments de mobilier urbain au goût victorien achetés par catalogue à des compagnies spécialisées telles que la Mott Iron Works de New York. Le square et son entourage forment un tout d'une cohérence exceptionnelle.

22.E.8 SAINT-AMBROISE

Cette petite série de logements ouvriers assez hétérogènes faisant front au secteur du canal de Lachine s'insère dans un paysage urbain intéressant et unique dans l'arrondissement. L'atmosphère informelle de la rue Saint-Ambroise est en partie due à sa faible densité et à l'implantation particulière d'habitations de petit gabarit qui font face à l'immense édifice de la Canada Malting. Les vestiges de l'ancien collecteur de la rivière Saint-Pierre se trouvent sous la rue Saint-Ambroise, très tôt tracée parallèlement au canal.

22.E.9 AQUEDUC

Entre les quartiers Pointe-Saint-Charles et Côte-Saint-Paul, ce grand pan de territoire qui jouxte le canal de Lachine et qui traverse aussi les arrondissements de Verdun et de LaSalle comprend le canal de l'aqueduc lui-même et le complexe de bâtiments de l'usine de filtration des eaux, son grand site et ses équipements souterrains.

À la suite du grand incendie de 1852, qui ravage en partie les premières installations d'aqueduc, on confie à Thomas C. Keefer la conception d'un nouveau plan d'approvisionnement en eau. Ce plan comprend le creusement d'un canal de 2,4 km qui amène l'eau puisée en amont des rapides de Lachine au Pavillon des roues, qui était situé à l'emplacement de l'actuelle usine de filtration Atwater. Aujourd'hui, aux deux extrémités du canal, élargi à deux reprises, on retrouve la station de pompage construite en 1923 et l'usine de filtration commandée par le Conseil municipal à la suite de l'épidémie de typhoïde de 1910. Le système d'aqueduc de Montréal constitue une formidable œuvre d'ingénierie qui témoigne de l'histoire des avancements technologiques et de la gestion des problématiques de santé publique et de lutte contre les incendies.



22.E.9 L'aqueduc de Montréal. Photographie : Denys Tremblay

22.E.10 SAINT-GABRIEL ET SAINT-CHARLES

Au cœur du quartier Pointe-Saint-Charles se retrouvent, fait exceptionnel, deux églises monumentales d'une architecture remarquable: celle des catholiques irlandais, l'église Saint-Gabriel, et celle des catholiques canadiens-français, l'église Saint-Charles. Ces églises sont accompagnées de leurs presbytères, qui présentent aussi un grand intérêt architectural. Avec l'école Saint-Jean-l'Évangéliste, les bâtiments résidentiels et les édifices commerciaux d'accompagnement de la rue du Centre, elles forment un noyau institutionnel et commercial intéressant.



22.E.9 Les églises Saint-Gabriel et Saint-Charles sur la rue du Centre dans Pointe-Saint-Charles

22.E.11 DE RUSHBROOKE, HIBERNIA

La rue de Rushbrooke garde des allures de village et affiche une variété de typologies architecturales aux implantations diverses, ce qui lui confère son caractère très particulier. Maisons villageoises et petites maisons unifamiliales au goût victorien et au décor parfois très élaboré implantées avec des marges de recul avant variables s'y succèdent. Le tracé courbe de la rue de Rushbrooke offre une belle perspective sur la rue Hibernia. Ce secteur comprend aussi la portion de la rue Wellington à proximité de la rue Charlevoix où l'on retrouve une suite exceptionnelle de grandes maisons bourgeoises de styles variés ainsi qu'une petite série d'unifamiliales au goût victorien. Règle générale, la condition des bâtiments du secteur varie, mais le potentiel de mise en valeur est très élevé.



22.E.11 Le poste d'incendie n° 23 sur la rue Hibernia



22.E.11 La rue de Rushbrooke

22.E.12 WELLINGTON, HOGAN

Ce petit segment de la rue Wellington à l'intersection du parc Marguerite-Bourgeoys comprend, sur sa rive sud, un bâtiment exceptionnel d'inspiration Art déco, l'ancien bain public Hogan. Sa rive nord accueille une église protestante et un ensemble impressionnant de demeures bourgeoises de la fin du XIX^e siècle dans le goût victorien, de grande qualité et au décor varié. Ce secteur regroupe des bâtiments à vocation résidentielle, civique et culturelle qui témoignent du prestige de cette artère dans la période allant de la fin du XIX^e jusqu'au premier tiers du XX^e siècle.



22.E.12 La rue Wellington



22.E.13 La rue de Sébastopol



22.E.14 La ferme Saint-Gabriel. Photographie : Denys Tremblay



22.E.12 L'ancien bain Hogan. Photographie : Denys Tremblay

22.E.13 DE SÉBASTOPOL

Cette petite rue très pittoresque jouxte le complexe des ateliers du Grand Tronc. Elle comprend toujours une petite série d'habitations construites vers 1855 pour loger une main-d'œuvre d'un haut niveau d'expertise et qui figurent parmi les plus anciennes du quartier. La petite rue qui donnait directement sur le complexe industriel en est aujourd'hui séparée par un écran végétal, ce qui lui confère un caractère rural.

22.E.14 FERME ET COUVENT SAINT-GABRIEL

La maison de ferme construite en 1698 repose sur les fondations d'un bâtiment plus ancien qui servit d'école et de logement aux « Filles du roi » lors de leur arrivée au pays. Ce bâtiment, l'un des plus vieux de la ville, est classé monument historique et fait aujourd'hui office de musée. Le couvent de la ferme, quant à lui, fait partie de l'aire de protection de la Ferme Saint-Gabriel.

22.E.15 SITE DU PATRIMOINE DE CÔTE-SAINT-PAUL

Ce secteur s'est vu attribuer le statut juridique de site du patrimoine en vertu de la *Loi sur les biens culturels*. Il comprend l'église Saint-Paul et son presbytère, l'ancien hôtel de ville et l'ancien pensionnat Notre-Dame-du-Rosaire. Il forme un noyau villageois d'une grande cohérence, à caractère intimiste, qui rappelle une période au cours de laquelle Côte-Saint-Paul était une municipalité autonome. Il rappelle aussi l'importance des relations entre les instances publiques et religieuses dans l'organisation de la vie collective à l'échelle locale dans l'histoire du Québec.

B. Les secteurs de valeur patrimoniale intéressante

22.I.1 NOTRE-DAME OUEST

À l'exception du tronçon exceptionnel Notre-Dame – des Seigneurs, toute la rue Notre-Dame constitue un secteur intéressant. Cette voie ancienne structure l'arrondissement et le traverse de manière ininterrompue d'est en ouest. Ainsi, elle lie plusieurs éléments de patrimoine d'intérêt dispersés sur son parcours, qui enfile : le secteur Griffintown; l'ancienne municipalité de Sainte-Cunégonde; le secteur du marché Atwater; l'ancien village Saint-Augustin; la place Saint-Henri à proximité du square du même nom; l'ancien village Sainte-Marguerite; le square Sir-George-Étienne-Cartier et ses rues limitrophes; et finalement, le pôle constitué par le chemin de la Côte-Saint-Paul et les rues Saint-Ambroise et Saint-Rémi.

Ce tracé ancien, véritable colonne vertébrale de la portion nord de l'arrondissement, est en quelque sorte la « façade principale » des quartiers qu'elle traverse. On trouve sur son trajet très hétérogène une grande concentration d'immeubles d'intérêt patrimonial d'une grande variété de typologies architecturales et dont l'état de conservation est très variable. Ceux-ci côtoient un grand nombre d'immeubles ne présentant pas d'intérêt architectural particulier et dont les modes d'insertion varient. Parmi les immeubles remarquables de la rue Notre-Dame, mentionnons : la William Dow Brewery, le bureau de poste à l'angle de la rue Richmond, l'église Saint-Zotique, les bureaux de la National Breweries Ltd., l'édifice Costigan et le Family Theatre aujourd'hui connu sous le nom de Théâtre Corona, un monument historique reconnu.

On trouve aussi sur la rue Notre-Dame des éléments de paysage dignes d'intérêt liés aux infrastructures routières et ferroviaires.



22.1.1 La rue Notre-Dame. Photographie : Denys Tremblay



22.1.1 L'ancienne Molson Bank. Photographie : Denys Tremblay



22.1.1 L'ancien hôtel de ville de Sainte-Cunégonde.
Photographie : Denys Tremblay



22.1.1 Le Théâtre Corona. Photographie : Denys Tremblay

22.1.2 O'KEEFE, LOWNEY'S

Dans le quartier Griffintown, ce secteur regroupe deux bâtiments industriels d'importance : la Walter M. Lowney & Co. et le complexe de la Dow Brewery, qui témoigne de l'importance de l'industrie de la bière au XIX^e siècle.



22.1.2 La William Dow Brewery. Photographie : Denys Tremblay

22.1.3 BARRÉ

Ne subsiste, en tête de ce petit îlot, qu'une suite très cohérente d'édifices résidentiels en brique. La rareté des habitations anciennes dans ce secteur et le bon état de cet ensemble d'intérêt patrimonial justifient sa mise en valeur.

22.1.4 QUESNEL

Ce secteur se greffe au secteur exceptionnel Coursol. Il est situé dans l'ancienne municipalité de Sainte-Cunégonde à proximité de l'église du même nom, autour de laquelle s'établit un noyau urbain dont il ne reste, dans son entourage immédiat, que peu de témoins. Rue Quesnel, on remarque une petite série de maisons à trois étages en brique rouge avec des modules de terra cotta, coiffées de fausses mansardes. Ce bel ensemble est accompagné d'une autre série de duplex ayant conservé ses corniches et autres éléments de décor d'origine. Plus loin, la rue accueille du logement ouvrier en brique et présente une vue magnifique sur le chevet de l'église Sainte-Cunégonde. La rue Quesnel regroupe aussi des duplex contigus, des édifices de logements de trois étages et des maisons unifamiliales en série. Ces bâtiments sont implantés avec une marge de recul avant et possèdent des revêtements de brique ou de pierre, un décor plus ou moins élaboré, des toits plats ou des fausses mansardes, des porches et des escaliers extérieurs. On trouve aussi, près de l'extrémité est de la rue Coursol, l'église Méthodiste construite en 1890.

22.1.5 DELISLE

Ce petit secteur passablement homogène est situé au milieu d'une trame urbaine dont la structure originale a été grandement remaniée. La rue Delisle comprend du logement ouvrier de trois étages, en brique, au décor simple et avec parfois des portes cochères. L'état de conservation général de l'ensemble est satisfaisant. On remarque, avenue Lionel-Groulx, une belle série de logements ouvriers au décor plus ou moins élaboré, implantés directement en bordure de la rue, avec portes cochères et fausses mansardes.

Dans ce secteur, la rue Notre-Dame présente un bâti plus ou moins homogène, majoritairement récent, dont le gabarit et le mode d'implantation s'inscrivent en rupture avec le secteur Delisle.



22.1.5 L'église Saint-Irénée. Photographie : Denys Tremblay

22.1.6 MARIN, WALKER, GREEN, BREWSTER

Ces petites rues ainsi que la rue Saint-Antoine rassemblent des résidences d'inspiration victorienne en pierre ou en brique et constituent un secteur homogène.

22.1.7 VILLAGE SAINT-AUGUSTIN

Ce secteur, voisin du marché Atwater, est enclavé entre le tunnel Atwater et d'imposantes infrastructures ferroviaires.

L'ancien village Saint-Augustin est créé à la suite d'opérations foncières dans les années 1855-1870. Le tracé de ses rues se fait à partir de la rue Saint-Ambroise, parallèle au canal, qui connaît alors une vaste expansion. La tannerie Moseley et Ricker, construite en 1859 en bordure du canal alors que le village est encore en formation, donne son impulsion à la vocation industrielle du secteur. On retrouve dans le village Saint-Augustin une grande variété d'habitations : maisons villageoises avec toitures à deux versants avec ou sans lucarnes et revêtues d'un déclin de bois (les maisons Clermont et Nantel, respectivement au 110 et 118, rue Saint-Augustin, sont des exemples remarquables); maisons de deux ou trois étages, détachées, contiguës ou en rangée en bordure du trottoir, avec parfois de larges portes cochères (qui donnent encore accès à une cour), un toit plat et un revêtement de bois ou de brique; bâtiments de trois étages à toit plat datant du début du XX^e siècle, revêtus de brique, avec des escaliers extérieurs. Fait intéressant, il existe dans le village plusieurs maisons de bois dont la construction est interdite à Montréal à la suite de l'incendie de 1852. Ce type de construction persiste dans les villages jusqu'à leur annexion au début du XX^e siècle.

Le cadre bâti du village est hétérogène. Les bâtiments résidentiels cohabitent avec des bâtiments industriels ou semi-industriels et des constructions contemporaines de HLM ont altéré la cohérence du secteur, aussi affectée par la présence de plusieurs terrains vacants. Bien que les bâtiments présentent un état de conservation variable et que la plupart aient été grandement transformés, leurs principales caractéristiques architecturales sont souvent maintenues ou

pourraient probablement être réhabilitées (les revêtements d'origine, corniches et autres détails architecturaux ont été cachés par des interventions souvent réversibles).

Les percées visuelles sur le mont Royal et sur le marché Atwater, repère signalétique important pour le quartier, sont des atouts du village. La proximité du canal, les espaces publics aménageables le long de ses berges et la possible requalification des terrains jouxtant la voie ferrée ajoutent au potentiel de mise en valeur de ce secteur.



22.1.7 La maison Clermont. Photographie: Denys Tremblay

22.1.8 IRÈNE

Dans un tissu urbain déstructuré et hétérogène, on trouve une belle suite d'habitations aux caractéristiques semblables à celles des rues voisines de la place Saint-Henri.

22.1.9 SAINT-JACQUES

La rue Saint-Jacques conserve son tracé original d'ancien chemin principal du village de Saint-Henri; on l'appelait alors Upper Lachine road. En convergeant vers la rue Notre-Dame, ce chemin participe à la création de la place Saint-Henri, qui continue de jouer son rôle de noyau institutionnel. On y retrouve la Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal, qui conserve sa vocation d'origine, l'ancien bureau de poste et, un peu plus loin, la caserne n° 23, d'inspiration Art déco, construite durant la crise économique, ainsi que des édifices commerciaux intéressants. L'ensemble, avec la géométrie particulière du lieu, lui confère une atmosphère de place de village. Tout le long de son parcours, la rue Saint-Jacques rassemble des édifices résidentiels et commerciaux en pierre ou en brique de gabarit, de qualité et d'état de conservation variables. Soulignons l'intérêt particulier des édifices en pierre avec rez-de-chaussée commercial des 4351 à 4383, rue Saint-Jacques, et l'imprimerie Vaillancourt, au 4507, rue Saint-Jacques.



22.1.9 La Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal. Photographie : Denys Tremblay



22.1.9 Le bureau de poste. Photographie : Denys Tremblay



22.1.9 L'imprimerie Vaillancourt. Photographie : Denys Tremblay



22.1.9 La caserne n° 23. Photographie : Denys Tremblay

22.I.10 SAINT-PHILIPPE

Ce secteur passablement hétérogène faisait partie de l'ancien village Brodie, qui s'est développé autour de 1860. On y trouve surtout des suites de « plex » en brique avec escaliers extérieurs dont l'état de conservation est variable, de même que le grand complexe de la RCA Victor, qui occupe un îlot complet.

22.I.11 SAINTE-MARGUERITE

Une bonne partie de ce secteur situé de part et d'autre du square Sir-George-Étienne-Cartier faisait autrefois partie du village Sainte-Marguerite, qui s'est développé autour de 1850. On y retrouve des maisons villageoises implantées directement en bordure du trottoir, avec toits à pignon et lucarnes, et du logement ouvrier à deux ou trois étages en brique ou en pierre dont l'architecture, souvent réduite à sa plus simple expression, est parfois agrémentée d'une corniche plus ou moins élaborée. On y trouve aussi des maisons détachées ou contiguës de deux étages, avec toit à deux versants ou à toit mansard avec lucarnes. Le secteur est relativement homogène et l'état de conservation de l'ensemble est variable, mais il présente un fort potentiel de mise en valeur.

22.I.12 DE COURCELLE

Ce petit secteur qui longe la rue De Courcelle, entre la voie ferrée et la rue Saint-Jacques, présente une intéressante cohabitation de bâtiments à vocation industrielle, scolaire et religieuse. L'église Sainte-Élizabeth et son presbytère, de facture moderne, voisinent un grand immeuble industriel à l'architecture typique du tournant du XX^e siècle, ainsi qu'une école, qui est aussi de facture moderne. Cet ensemble jouxte un terrain vacant contenant les vestiges de la première église de Saint-Henri et ceux de l'ancienne tannerie des Rolland. La forme urbaine à laquelle participe le secteur, point de convergence des rues De Courcelle, Saint-Jacques et Saint-Antoine ainsi que du parc Saint-Élizabeth et du parc des Hommes forts, renforce l'intérêt de l'ensemble.

22.1.13 ACORN

L'îlot Acorn – Saint-Rémi contraste avec la trame urbaine domestique environnante par son gabarit et son mode d'implantation. Ce complexe industriel jouxte la voie ferrée et regroupe plusieurs bâtiments autour d'une cour intérieure qui contient des équipements mécaniques et des ateliers. En partie rénovées, les façades de l'ancienne usine Jenkins Brothers Ltd. qui se déploient sur les rues Acorn et Saint-Rémi, montrent des jeux de briques élaborés, des ouvertures ceintrées et des fenêtres industrielles à carreaux. Le bâtiment industriel juste en face présente des caractéristiques similaires.



22.1.13 La Jenkins Brothers Ltd. Photographie: Denys Tremblay

22.1.14 TURCOT

L'actuel chemin de la Côte-Saint-Paul est l'un des plus anciens de l'arrondissement. Sa diagonale rejoint celle de la rue Saint-Rémi et forme un pôle triangulaire incluant les rues Saint-Ambroise, Sainte-Marie, Notre-Dame et Sainte-Clothilde. Historiquement, ce secteur, qui fait partie de l'ancien village Turcot, inclut l'ensemble situé immédiatement à l'ouest du chemin de la Côte-Saint-Paul. Ce secteur s'est développé parallèlement au canal et accueille du logement ouvrier en rangée, d'anciennes maisons villageoises et des duplex ouvriers tous très transformés, ce qui forme un ensemble hétérogène. Dans ce secteur, la rue Notre-Dame est aussi très hétérogène. On y remarque des immeubles d'intérêt patrimonial tels que l'ancienne banque de facture néoclassique à l'intersection de la rue Saint-Rémi, pour ne mentionner que celle-ci.

22.1.15 MONK

Ce secteur comprend un petit noyau institutionnel formé par l'école et l'église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours, situées de part et d'autre du boulevard Monk, auxquelles se greffent quelques bâtiments d'accompagnement à vocation commerciale d'intérêt et de conditions variables, mais dont la mise en valeur affecte grandement l'ensemble.

22.1.16 PARC MONK

Ce secteur comprend un ensemble très homogène de « plex » en brique en rangée implantés autour du parc avec une marge de recul avant. L'architecture de ces habitations au décor raffiné – avec ses couronnements, allèges et linteaux en pierre et ses grands escaliers courbes – est d'une grande qualité. L'ensemble est en excellent état de conservation.

22.I.17 PARC SAINT-PAUL

Ce secteur s'articule autour du parc Saint-Paul, autrefois connu sous le nom de King Edward square. Il jouxte le site du patrimoine de la Côte-Saint-Paul et regroupe des suites de duplex et de triplex en brique au décor plus ou moins élaboré et en excellent état de conservation. La petite série d'habitations multifamiliales à trois logements du 5731 au 5785, rue Angers, est particulièrement intéressante. Érigées vers 1910, ces résidences présentent les caractéristiques typiques de l'architecture ouvrière montréalaise de l'époque (toits terrasses, revêtements de brique, escaliers extérieurs) en plus d'exhiber des détails ornementaux tels que linteaux en éventail, corniches en arcature en tôle, chaînes harpées entre les bâtiments, etc. La rue Galt entre les rues Angers et Drake présente des exemples de plusieurs types d'habitations unifamiliales et multifamiliales construites principalement dans les années 1920. Celles-ci ont conservé, bien qu'elles soient passablement modifiées, leurs caractéristiques architecturales principales. Mentionnons aussi la présence de la petite église Seventh Day Adventist à l'angle des rues Angers et Galt, qui ajoute à l'intérêt du noyau villageois du site du patrimoine.

22.I.18 DU CENTRE

Constitué autour des églises Saint-Gabriel et Saint-Charles, au cœur du quartier Pointe-Saint-Charles, le secteur englobe la rue du Centre et les rues adjacentes, qui forment des îlots de dimensions supérieures à celles de l'îlot type montréalais et qui se caractérisent par l'absence de ruelle. Cela conditionne l'accès à l'arrière du lot par une porte cochère qui mène parfois à des échoppes, des ateliers ou de petites industries.

La rue du Centre, à vocation commerciale, présente un bâti très hétérogène : bâtiments de deux ou trois étages avec commerces au rez-de-chaussée généralement très altéré, mais ayant souvent conservé des éléments architecturaux d'origine. On y trouve, par exemple, un ancien bureau de poste et des commerces au goût victorien (quelques-uns, plus flamboyants, arborent des tourelles) de hauteur et de gabarits variables. Sur l'avenue Saint-Charles, on retrouve du logement ouvrier de deux étages en brique, avec parfois des portes cochères, ainsi que des petites maisons individuelles d'inspiration victorienne. Un généreux couvert végétal harmonise l'ensemble. Sur des rues telles que Châteauguay sont implantés des immeubles individuels ou en série, en brique ou en pierre, avec corniches, toits plats ou fausses mansardes revêtues d'ardoise. Ces bâtiments sont plus ou moins ornementés. Les petites rues telles que Soulanges et Jardin présentent un bâti très altéré. Il en va de même pour la rue Shearer qui se termine, entre la rue Mullins et la voie ferrée, par une suite de logements ouvriers de deux étages, en brique, à toit plat, avec corniches, implantés directement sur la ligne de rue. Cette petite série, d'architecture modeste, est digne d'un grand intérêt. En bon état, ces logements ouvriers ont conservé toute leur authenticité et l'ambiance d'époque de ce petit bout de rue est palpable.



22.1.18 L'ancien bureau de poste de la rue du Centre



22.1.18 La rue du Centre



22.1.18 La rue Shearer



22.1.18 L'avenue Saint-Charles

22.1.19 GRAND TRONC (GRAND TRUNK)

La rue Grand Tronc (Grand Trunk), sur la rive nord du grand parc linéaire du même nom, regroupe des logements ouvriers contigus, implantés sans marge de recul, à deux ou trois étages, ayant souvent conservé leur revêtement d'origine. Les éléments de décor de cette architecture (corniches, couronnements) sont parfois perdus ou camouflés par des interventions malencontreuses mais réversibles. Le bel alignement de bâtiments de la rue du Grand Tronc produit un effet général homogène.



22.1.19 La rue Grand Tronc (Grand Trunk) à l'ouest de la rue Shearer

22.1.20 MULLINS

Le bâti de la rue Mullins est plus cossu que celui de la rue du Grand Tronc, quant à lui plus populaire. Plusieurs belles maisons victoriennes en pierre, généralement de trois étages et en bon état de conservation, se mêlent à des immeubles d'une architecture plus modeste, dont le gabarit varie, et qui prennent place, dans sa partie est, dans un tissu urbain assez modifié. La courbure de la rue bordant le très beau parc linéaire, lequel se termine par l'ancien poste d'incendie recyclé en bibliothèque municipale, offre de belles perspectives sur la Five Roses.



22.1.20 La rue Mullins



22.1.19 La rue Châteauguay

22.I. 21 CHARLEVOIX, HIBERNIA

La rue Charlevoix présente un bâti très hétérogène et offre de belles percées visuelles sur le mont Royal. Elle se termine, à proximité de la rue Wellington, par de belles résidences d'inspiration victorienne en brique ou en pierre de deux et trois étages dont l'état de conservation est variable, mais dont le potentiel de mise en valeur est élevé. La rue Hibernia, au bâti tout aussi hétérogène, offre une percée visuelle sur les églises Saint-Gabriel et Saint-Charles. Ces deux axes majeurs du secteur, de même que les rues perpendiculaires (de Ryde, de Rozel, de Coleraine) sont relativement homogènes et regroupent du logement ouvrier de deux ou trois étages le plus souvent en brique, ainsi que des maisons contiguës souvent construites en série et implantées avec une faible marge avant. Le couvert végétal de certaines de ces rues contribue à harmoniser le cadre bâti.



22.I.21 Intersection des rues de Rozel et Charlevoix



22.I.21 Pont ferroviaire, rue Charlevoix

22.1.22 DE LIVERPOOL

Ce secteur constitue une sorte de charnière réconciliant deux trames urbaines orientées dans des axes différents qui suivent la trajectoire de la rue Wellington. Le secteur Charlevoix – Hibernia est perpendiculaire à la rue Charlevoix tandis que le secteur Grand Tronc est orienté vers les anciens ateliers du Grand Tronc. La rue de Liverpool regroupe des suites de logements ouvriers modestes implantés sans marge avant qui ont parfois conservé leurs rares éléments de décor. Le cadre bâti y est relativement homogène, tout comme celui des rues Hibernia, de Coleraine et de Paris. Cette dernière regroupe aussi des logements ouvriers avec des façades de brique lisse, au décor toutefois plus élaboré et en meilleur état de conservation que le bâti des rues avoisinantes. On y remarque aussi une maison villageoise d'une autre époque.



22.1.22 Maison villageoise, rue de Liverpool

22.1.23 WELLINGTON

Le tracé de la rue Wellington est très ancien et son intérêt patrimonial se confirme tout le long de son parcours, qualifié d'intéressant, hormis le tronçon exceptionnel Wellington – Hogan décrit précédemment. Le bâti de la rue Wellington témoigne des différents profils socioéconomiques du sud-ouest. On y trouve des bâtiments résidentiels et commerciaux représentatifs des quartiers ouvriers (souvent implantés dans une trame urbaine distendue) et des immeubles plus cossus implantés avec des marges avant variables et des petits jardins. La condition du bâti est très variable, mais le potentiel de mise en valeur est élevé.

22.1.24 DE DUBLIN

Ce petit secteur passablement éclectique regroupe entre autres des « plex » en brique et de petits immeubles de logements des années 1940-1950, en brique et avec des éléments de blocs de verre. Des immeubles de diverses époques se côtoient harmonieusement dans un cadre bâti rehaussé par une végétation mature. La rue de Dublin offre une belle percée visuelle sur l'ensemble exceptionnel Wellington – Hogan. La rue du Parc-Marguerite-Bourgeois comprend une belle suite de « plex » en excellent état qui forme, avec le parc, un cadre de vie de qualité.

22.1.25 LE BER, BOURGEOYS, CHARRON

Ce secteur est sectionné par la rue Wellington. Son développement commence lors de l'établissement des ateliers du Grand Tronc. Il regroupe des typologies particulièrement variées de logements destinés aux ouvriers et au personnel cadre œuvrant au sein de cette entreprise. Les rues de la portion nord du secteur se terminent en cul-de-sac et butent sur la voie ferrée. On y trouve des terrains vacants et du logement ouvrier en brique ou en pierre de condition variable, passablement modifié, qui conserve parfois des éléments de décor d'origine. La portion sud du secteur, sur les rues de la Congrégation et Sainte-Madeleine, présente aussi du logement ouvrier, modeste, individuel ou construit en petites ou en plus grandes séries, dont la condition est variable. La belle série de petites maisons d'inspiration victorienne avec toits d'ardoise et lucarnes, au décor assez élaboré, qui termine la rue Le Ber, est digne de mention. Le bâti des rues Bourgeois et Charron, l'un des plus homogènes du secteur, est en relativement bonne condition. Il est toutefois assez mixte, avec des résidences construites en série de plus petit gabarit, des belles suites de maisons en pierre ou en brique avec fausses mansardes et lucarnes, corniches et autres éléments de décor, et des duplex en pierre contigus. La rue Fortune, quant à elle, regroupe des « plex » en brique au décor plus ou moins élaboré en bon état de conservation, tandis qu'on trouve, sur l'avenue Ash, du logement ouvrier d'inspiration victorienne de deux étages implanté avec une faible marge avant, des façades lisses en brique d'argile et des fausses mansardes revêtues d'ardoise. La rue Favard regroupe un bâti hétéroclite d'intérêt, avec ses typologies variées. La courbure de cette rue offre une belle perspective sur l'avenue Ash.



22.1.25 Rue Sainte-Madeleine. Photographie : Denys Tremblay

C. Les ensembles urbains d'intérêt

22.U.1 SECTEUR DES VÉTÉRANS DE VILLE ÉMARD

Par sa faible densité, son mode d'implantation et l'architecture des petites maisons de vétérans construites en série, ce secteur contraste avec le logement ouvrier de la première moitié du XX^e siècle de l'ancienne municipalité de Ville Émard. Il constitue un ensemble homogène unique dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

D. Les ensembles industriels d'intérêt

22.N.1 GRAND TRONC, ALSTOM

Situé au 1830, rue Le Ber, le grand complexe industriel des anciens ateliers du Grand Tronc – aujourd'hui exploité par Alstom – joue un rôle déterminant dans le développement du territoire du sud-ouest, qu'il relie au reste de la Ville et, par le pont Victoria, au reste du continent. Ainsi, il a une profonde influence sur le développement et l'organisation d'une grande partie du territoire montréalais. Pivot principal autour duquel se développe Pointe-Saint-Charles, il contribue grandement à façonner le caractère industriel du sud-ouest de Montréal. Le complexe est la plus ancienne industrie, à l'ouest de Montréal, en activité continue sur un même site depuis sa création (1854). C'est aussi le complexe industriel de fabrication de locomotives qui a le plus longtemps perduré dans sa fonction au Canada.

Les personnages engagés dans le développement des installations de Pointe-Saint-Charles figurent parmi les grands noms de l'ingénierie canadienne et britannique. Les ateliers ont été les plus importants employeurs de Pointe-Saint-Charles. En attirant une main-d'œuvre spécialisée dans le sud-ouest, le Grand Tronc a fait naître une concentration d'expertise industrielle hors du commun.

De nombreux changements ont modifié le site et les modes de production à travers le temps. En conséquence, plusieurs installations ont disparu. Toutefois, elles subsistent souvent sous forme de vestiges archéologiques. Plusieurs bâtiments du complexe, pour la plupart construits entre 1899 et 1999, démontrent un souci esthétique et sont significatifs sur le plan architectural. Ils revêtent une importance majeure pour la compréhension de l'évolution de l'architecture industrielle canadienne. Les diverses composantes du site industriel permettent encore aujourd'hui de comprendre l'organisation fonctionnelle de cette grande entreprise dans toutes les activités de sa chaîne de production. On y trouve, entre autres, les ateliers de fabrication de locomotives et de wagons, la gare de passagers, les équipements de manutention des marchandises, l'entrepôt, les ateliers de construction et d'entretien du matériel roulant, les quais de déchargement, la centrale d'alimentation électrique et les voies ferrées – autant d'éléments d'un paysage industriel important à Montréal.

La conservation du complexe des anciens ateliers du Grand Tronc est capitale, compte tenu qu'il ne reste que peu de témoins de sites industriels de cette envergure à Montréal, hormis le site des usines Angus qui a toutefois perdu une large part de ses composantes essentielles.



22.N.1 Les ateliers du Grand Tronc de la Pointe-Saint-Charles



22.N.2 La Crane Co. Ltd.

22.N.2 CANAL DE LACHINE

Ce secteur s'inscrit en continuité avec le secteur exceptionnel du canal de Lachine décrit précédemment. En effet, il y a lieu de souligner l'importance patrimoniale de la totalité du site du Canal. Il comprend, dans le voisinage des écluses de Côte Saint-Paul entre Ville Émard et Pointe-Saint-Charles, des habitations érigées autour de l'ancien noyau villageois de Côte-Saint-Paul, le secteur Cabot et plusieurs entreprises telles que la Sun Oil, la Crane Ltd., la Canadian Power Boat et la Clark Bell Factory. Plus à l'ouest, à proximité de l'ancienne municipalité de Ville Émard, mentionnons la Montreal Spinning Wool Ltd. La portion à l'extrémité ouest du secteur recèle un patrimoine industriel à investiguer, notamment le complexe de la Canadian Car and Foundry et celui de la Sidbec Dosco.

E. 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

540, rue Richmond

Église Saint-Joseph de Montréal

2157, rue du Centre

St. Gabriel's Church

2115, rue Centre

Église Saint-Charles

2035, rue Coursol

The Methodist Church

2390, rue Coursol

St. Jude's Church

3030-3044, rue Delisle

Église Saint-Irénée

1690, rue de l'Église

Église Saint-Paul

2461, rue Saint-Jacques

Église Sainte-Cunégonde et son presbytère

872, rue du Couvent

Église Saint-Henri

LES COUVENTS

2146, rue Favard

Ferme Saint-Gabriel

1734, rue de l'Église

Pensionnat Notre-Dame du Saint-Rosaire

LES ÉDIFICES PUBLICS

110-154, avenue Atwater

Marché Atwater

1604, rue de l'Église

Hôtel de ville de Côte-Saint-Paul

1050, rue Hibernia

Poste d'incendie Hibernia-Mullins

3161, rue Joseph

Aqueduc de Montréal

6071, rue Laurendeau

Bain Émard

1200, rue Mill

Poste d'incendie Mill-Oak

1139, rue Ottawa

Poste d'incendie n° 3

1690, rue Richardson

Poste d'incendie n° 15

523, place Saint-Henri

Poste d'incendie n° 23

540, place Saint-Henri

Bureau de poste de Saint-Henri

530, rue Vinet

Hôtel de ville de Sainte-Cunégonde

2188, rue Wellington

Bain Hogan

1100, rue De Condé

Banque d'Épargne (De Condé – Grand Trunk)

1850, rue Notre-Dame Ouest

Banque de Montréal (Notre-Dame – des Seigneurs)

1870, rue Notre-Dame Ouest

Merchant's Bank of Halifax

5001, rue Notre-Dame Ouest

Molson's Bank

4080-4084, rue Saint-Jacques

Banque d'Épargne

757, rue des Seigneurs

Bain Hushion

LES ÉDIFICES COMMERCIAUX

2463-2473, rue du Centre

L'édifice O. Labelle

1636-1654, rue Notre-Dame Ouest

L'édifice Costigan

2490, rue Notre-Dame Ouest

Le Family Theatre (Théâtre Corona)

316, rue Bridge

500, rue Bridge

LES HABITATIONS

4351-4363, rue Saint-Ambroise et

80-86, rue Sainte-Marguerite

Maison Louis et Joseph Richard

422-436, 438-444, 456, 458-460, rue de Sébastopol Maisons d'ouvriers des ateliers du Grand Tronc

110, rue Saint-Augustin

Maison Clermont

LES ÉDIFICES INDUSTRIELS

956, rue Ottawa

New City Gas Company of Montreal

984-1000, Notre-Dame Ouest

Dawes Brewery Co.

705, rue Bourget

C.W. Williams Manufacturing Company Ltd.

1720, rue du Canal

Redpath Sugar Refinery

1790, rue du Canal

Belding, Paul and Company (Corticelli)

11-35, rue Charlevoix

Steel Company of Canada Limited

2240-2250, rue Pitt

Crane Co. Limited

1401-1545, rue Saint-Patrick

Canadian Switch and Spring Company

2485, rue Saint-Patrick

Canadian Bag Co.

2100, rue Saint-Patrick

Swing Paint Co.

1430, rue Island

Consumer Cordage Co. Ltd.

1730-1736, rue Saint-Patrick

Northern Electric Co. Ltd.

4000, rue Saint-Ambroise

Merchants Manufacturing Co.

5052, rue Saint-Ambroise

Canada Malting Co. Ltd.

617, rue Saint-Rémi

Jenkins Brothers Limited

11, rue Charlevoix

90-102-108, rue Vinet

2320, rue Notre-Dame Ouest

2351-2359, rue Duvernay

208, rue du Dominion

2305-2325, rue Sainte-Cunégonde

Stelco

4000-4008, rue Saint-Patrick

Canadian Power Boat Ltd.

1825, rue William

Robin and Saddler Co.

120, rue Vinet

Dominion Wadding Co.

901-1001, rue Lenoir

Ancien complexe RCA Victor

1830, rue Le Ber

Édifices du complexe industriel des ateliers du Grand Tronc (site industriel Alstom)

DIVERS

Site du complexe hydraulique des écluses de Côte-Saint-Paul**F. Les immeubles de valeur patrimoniale intéressante**

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

LES ÉDIFICES DE CULTE

2510, rue Springland

Église Saint-Jean-Bosco

3007, rue Delisle

Union United Church

LES HÔTELS ET LES IMMEUBLES DE BUREAUX

525, rue du Dominion

Édifice de la Steel Company of Canada Ltd.

LES ÉDIFICES INDUSTRIELS

2855-2875, rue du Centre

Sherwin-Williams Company Limited

750, rue Guy

Toilet Laundry Co. Ltd.

3450-3510, avenue Lionel-Groulx

R.E.J. Pringle Co.

4005, rue de Richelieu

Alexander Murray & Co. Ltd.

5010, rue Saint Patrick

Clark Bell Factory

5524, rue Saint Patrick

Mount Royal Spinning Wool Company Limited

5523, chemin de la Côte-Saint-Paul

Montreal Light Heat and Power Consolidated

5733-5735-5745-5750-5794-5800-5810-5820-5845, place Turcot, et 6190-6200-6200A-6210, rue Notre-Dame Ouest

Complexe de la Canadian Car and Foundry-Turcot Plant

5870, rue Saint-Patrick

Complexe de la Sidbec Dosco

2110-2120, rue Cabot

Liquid Carbonic Canada Corp.

3400, rue Saint-Patrick

Imperial Oil Co. Ltd.

3550-3552, rue Saint-Patrick

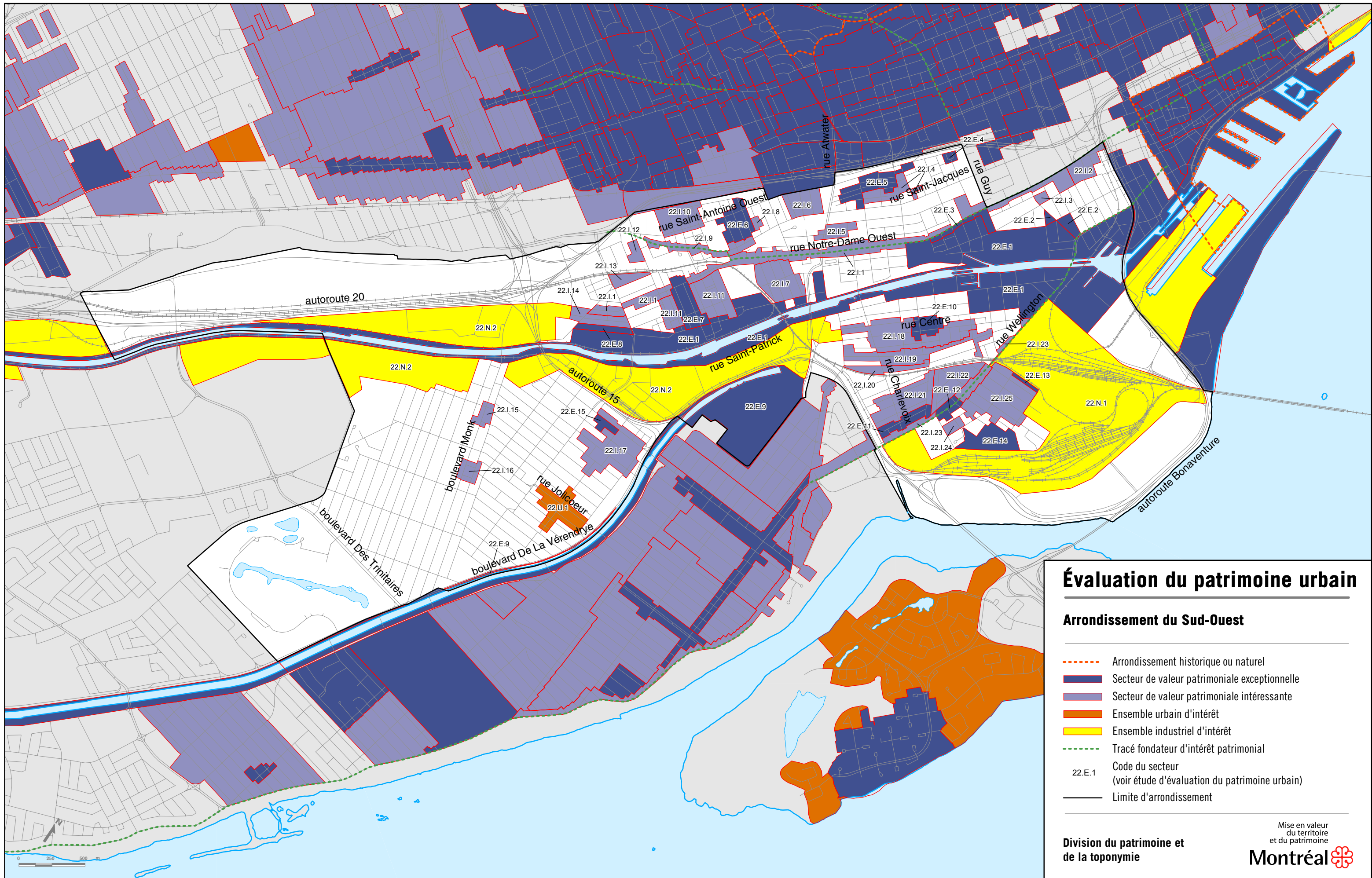
Sun Oil

3700-3780, rue Saint-Patrick

Congoleum Canada Ltd.

630, rue De Courcelle

Tooke Brothers Ltd.



3.2.3 Le patrimoine archéologique

L'arrondissement du Sud-Ouest est caractérisé par la présence du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc qui le traversent d'est en ouest. Ce territoire exploité à des fins agricoles dès le XVIII^e siècle conserve cette vocation durant la première moitié du XIX^e siècle. L'ouverture du canal de Lachine en 1825 et la construction de la voie ferrée du Grand Tronc vers 1850 provoquent toutefois d'importantes modifications socioéconomiques. Au cours du XIX^e siècle, la croissance et l'urbanisation du territoire sont favorisées par le développement de la production industrielle. Le canal de Lachine attire de nombreuses industries qui ont recours à une importante main-d'œuvre. Différents quartiers résidentiels voient le jour afin d'accueillir cette nouvelle population majoritairement ouvrière : Sainte-Anne, Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, Sainte-Cunégonde. L'ouverture de la voie maritime, vers 1960, provoque la fermeture du canal de Lachine et l'abandon progressif des bâtiments industriels.

L'arrondissement compte de nombreux sites archéologiques qui reflètent notamment le caractère industriel ancien du territoire, mais aussi des occupations résidentielles et des activités agricoles. Les sites archéologiques industriels sont multiples et la qualité de conservation de certains d'entre eux leur confère une valeur d'évocation unique : c'est le cas de la Pointe-des-Seigneurs à proximité des écluses Saint-Gabriel, de la scierie Brewster près du marché Atwater et du complexe Frothingham & Workman aux écluses Saint-Paul. Les sites archéologiques résidentiels sont plutôt localisés dans les quartiers ouvriers, tandis que la fonction agricole est principalement associée à la ferme de la Providence (maison Saint-Gabriel) et à la ferme Saint-Gabriel, propriété des sulpiciens. Jusqu'ici, aucun vestige lié à une utilisation du territoire par des groupes amérindiens de la période préhistorique n'a été mis au jour, malgré le fait que plusieurs espaces de l'arrondissement présentent un potentiel pour cette période ancienne.



La recherche archéologique a recours à un ensemble de méthodes et techniques permettant d'identifier la présence de vestiges enfouis, de les décrire, de les prélever et de les analyser en fonction de leur apport à une meilleure compréhension de nos sociétés passées. En cas de découverte fortuite de vestiges ou d'objets, il est nécessaire d'en informer les instances gouvernementales afin que le lieu de la découverte soit évalué.



Les collections archéologiques ont une valeur patrimoniale indéniable et représentent une richesse collective qui mérite toute notre attention. Ces objets illustrent avec éloquence notre histoire matérielle et jouissent d'un pouvoir fortement évocateur qui rappelle les modes de vie de nos prédécesseurs. Jarre en terre cuite grossière d'Angleterre, 1760-1840; objet amérindien, pointe de projectile, 2 500 ans avant Jésus-Christ; cannelé de tonneau en laiton, XVIII^e siècle. Photographies : P. Fauteux.

A. Les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel

22.AP.1 ET 22.A.1 CANAL DE LACHINE ET VICTORIATOWN

Les rapides de Lachine forment une barrière infranchissable pour les navires qui remontent le fleuve Saint-Laurent. L'ouverture du canal de Lachine en 1825 favorise, outre le passage des navires, le développement industriel le long du canal et l'utilisation de l'énergie hydraulique à l'emplacement des différentes écluses. Le canal est élargi à deux reprises entre 1825 et 1850. L'importance et la concentration des industries en bordure du canal sont telles qu'il devient le moteur du développement économique du Canada au cours du XIX^e siècle. Le déclin s'amorce vers 1907, pour se confirmer entre 1960 et 1970 avec la fermeture du canal en tant que voie commerciale. Le canal de Lachine a été déclaré lieu historique national en vertu de dispositions légales fédérales; il a été réouvert à la navigation en 2002.

Cale sèche de Tate et Montreal Dry Docks

Dans le secteur en aval du pont Wellington, la construction de la cale sèche des frères Tate est entreprise en 1851, celle du bassin Wellington en 1873. Les frères Tate possèdent déjà une scierie et une fabrique de clous adjacente au chantier. Les chantiers Tate, rachetés par l'administration du canal de Lachine en 1895-1896, deviennent la Montreal Dry Docks Ltd., en exploitation jusqu'à la fermeture du canal. C'est sous cette administration qu'une deuxième cale sèche est aménagée et possiblement un slip. Plusieurs ateliers ceinturent les cales sèches : une scierie, une fabrique de clous, une forge.



22.AP.1 et 22.A.1 Victoriatown et le cimetière des Irlandais. Extrait d'un plan de Goad, 1881. Archives nationales du Canada.

Ogilvie Flour Mills

Le complexe Ogilvie Flour Mills comprend six bâtiments situés de part et d'autre de la rue Mill. En 1940, la construction du complexe débute; l'année suivante, Ogilvie construit le nouveau Royal Mill et le termine en 1945.

Victoriatown et cimetière des Irlandais

Confrontée à une forte immigration irlandaise en 1847, dont une grande partie est affligée du typhus, la Ville de Montréal impose une quarantaine et héberge les Irlandais dans des abris temporaires éloignés de la population où les Sœurs Grises les soignent. Des milliers de morts sont alors enterrés dans un cimetière aménagé à l'ouest des abris. Bien qu'il ne fasse pas partie du cimetière de l'Hôpital général proprement dit, le cimetière des Irlandais est mis en place sur une terre que l'hôpital possède à la pointe Saint-Charles. Victoriatown a possiblement été localisé sur un ancien marécage où les Amérindiens auraient, selon la tradition orale, chassé l'oie. Ce lieu constitue une enclave près du fleuve Saint-Laurent, aujourd'hui au sud de la rue Mill. En 1853, le terrain est vendu avec une plus grande partie de terre au Grand Tronc, qui le cède au Lord Bishop of Montreal en 1870. Entre-temps, lors d'excavations pour le pont Victoria en 1859, des ouvriers exhument des victimes du typhus et leur érigent un monument. En 1900, le Grand Tronc, sans aucune consultation avec le propriétaire ni la communauté irlandaise, enlève le monument et le transporte au square Saint-Patrick. La controverse entamée par cette action unilatérale n'est réglée qu'en 1912, lorsque le Board of Railway Commissioners autorise le Grand Tronc à acheter une partie du cimetière pourvu que le chemin de fer entretienne le site du monument sur le reste du lot. Il est probable que des sépultures soient toujours en place dans ce secteur.

22.AP.2, 22.AP.4 ET 22.A.1 CÔTE-SAINT-PAUL ET CANAL DE LACHINE

Ce secteur est originellement localisé en bordure sud de l'ancien lac aux Loutres ou petit lac Saint-Pierre. Un tel emplacement correspond potentiellement à une zone utilisée pour la chasse à la sauvagine, dans le cadre d'activités de subsistance pratiquées par les groupes amérindiens de la préhistoire.

Le village de Côte-Saint-Paul constitue d'abord un petit bourg à vocation agricole dont l'occupation date du début du XVIII^e siècle. Il comprend alors une quinzaine de maisons et de bâtiments secondaires de type rural qui bordent un ancien chemin, aujourd'hui la rue Saint-Patrick. Au sud se trouve le chemin de la côte des Argoulets, nommé plus tardivement chemin du Bas-Lachine ou Lower Lachine road. Ce chemin est la route traditionnelle qu'empruntent voyageurs et marchandises pour contourner les rapides de Lachine. En 1821-1822, dans la foulée des travaux d'excavation du canal de Lachine, le lac aux Loutres est asséché. L'ouverture du canal, en 1825, change la morphologie du lieu et crée une affluence encore jamais vue dans cette communauté rurale.

Le chemin de la rivière Saint-Pierre, aujourd'hui rue de l'Église, est ouvert au début du XIX^e siècle et il relie les côtes des Tanneries, des Argoulets et Saint-Paul. Deux types de familles s'installent à la côte Saint-Paul : des familles anglophones aisées et des immigrants qui louent à peu de frais les fermes abandonnées. L'énergie hydraulique des écluses est également employée comme source énergétique pour des moulins. Un moulin à farine et une scierie sont construits en amont des écluses Saint-Paul, puis des industries du fer et de la fonte sont implantées à proximité des écluses. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, d'autres usines ouvrent leurs portes : la fabrique d'outils et de mèches Gawen Gilmore, l'usine de cloches à traîneaux de Charles Orlando Clark et la fonderie Frothingham & Workman. Le besoin de main-d'œuvre entraîne, encore une fois, un accroissement de l'occupation résidentielle qui

contribue à l'émergence d'un véritable village. On trouve l'église paroissiale, deux écoles, un bureau de poste, des magasins et quelques hôtels sur la rue de l'Église. L'ensemble conventuel de la rue de l'Église (site du patrimoine de la Côte-Saint-Paul) en est le témoin.

Montreal Light, Heat & Power

Au début du XX^e siècle, près du chemin de la Côte-Saint-Paul, sur le lot 3600, s'installe la Montreal Light, Heat & Power. En 1935, presque tous les bâtiments sont démolis, à l'exception d'un réservoir cylindrique démantelé dans les années 1950 pour l'aménagement du parc Gadbois. Les vestiges de ce complexe énergétique sont conservés dans les limites de l'espace public.

Complexe Frothingham & Workman, canal d'amenée Parkyn, centrale électrique

Les premiers aménagements industriels dans ce secteur commencent dès 1822 avec le creusement du canal de Lachine et l'aménagement des deux écluses de la côte St-Paul. En 1840, on trouve au sud des écluses la maison de l'éclusier et cinq autres bâtiments qui appartiennent à William Parkyn. En 1852-1853, Parkyn aménage un canal d'amenée au sud des écluses bâties en 1825. Ce canal de 2 000 pieds de longueur sur 44 pieds de largeur prend sa source en amont du complexe éclusier. À cette époque, quatre bâtiments sont accolés sur la berge nord du canal hydraulique : un moulin à farine, une manufacture de haches, une fabrique de pelles et une manufacture de clous. L'élargissement du canal de Lachine entraîne la construction d'une nouvelle écluse en 1848, au nord des écluses de 1825. En 1859, Parkyn cède ses intérêts à la Frothingham & Workman. En 1862, des modifications sont apportées aux écluses de 1825 qui sont transformées en déversoir régulateur. Deux ponts de bois situés aux extrémités amont et aval du déversoir permettent d'accéder au chemin public, aujourd'hui la rue Saint-Patrick.



22.AP.4 et Bifj-066 Les écluses de la Côte-Saint-Paul, le complexe Frothingham & Workman et le canal d'amenée. Extrait d'un plan d'Hopkins, 1879. Bibliothèque nationale du Québec à Montréal.

En 1869, la minoterie appartenant également à William Parkyn est agrandie et devient la propriété de la Royal Canadian Flour Mills, tandis que la manufacture de haches adjacente est désormais la propriété de Frothingham & Workman. Des coursiers alimentent ces industries en énergie par l'intermédiaire de turbines. En 1885, la Montreal Blanket Co. acquiert la Royal Canadian Flour Mills. À cette époque, le canal de Lachine est élargi de nouveau, entraînant la construction, en 1879, d'une nouvelle écluse au nord de celle de 1848. En 1902, une centrale électrique est construite; elle sert de centrale unique et fournit toute l'énergie nécessaire pour alimenter les écluses, les ponts, les ateliers et l'éclairage du canal. En 1913, la Montreal Blanket Co. et les bâtiments de la Frothingham ont disparu. Une usine de tonneaux comprenant plusieurs bâtiments est toujours présente en 1955. La Montreal Blanket exploite son usine de textile jusqu'en 1966, année où le terrain est exproprié par la Ville de Montréal. De 1966 à 1976, le déversoir sud, les ponts permettant de l'enjamber, le canal d'amenée et les coursiers d'alimentation sont remblayés. Les bâtiments de la Montreal Blanket de même que la centrale électrique et l'usine de tonneaux sont démolis. De nombreux témoins archéologiques de ces complexes industriels et de leurs aménagements hydrauliques sont conservés in situ. Le site archéologique BiFj-066, dont les vestiges sont en excellent état de conservation, est en voie de classement en vertu de la Loi sur les biens culturels.

22.AP.3 ET 22.A.2 FERME ANGRIGNON

Le parc Angrignon a été nommé en l'honneur de Jean-Baptiste Arthur Angrignon, homme d'affaires, négociant et échevin à la Ville de Montréal de 1875 à 1948. Dans les années 1920, ce complexe agricole, propriété de la famille Crawford, comporte une érablière en exploitation. Les bâtiments principaux semblent être regroupés à proximité du canal de l'Aqueduc. En 1954, la Ville prévoit y aménager un jardin zoologique.

22.AP.4 CÔTE-SAINT-PAUL ET CANAL DE LACHINE

Voir texte 22.AP.2

22.AP.5, 22.AP.6 ET 22.A.1

SAINT-HENRI-DES-TANNERIES ET CANAL DE LACHINE

Vers 1770, un village spécialisé dans le travail du cuir et connu sous l'appellation de Saint-Henri-des-Tanneries s'élève déjà dans ce secteur, à proximité de la petite rivière Saint-Pierre. Au moment de la construction du canal de Lachine, en 1825, Saint-Henri compte 466 habitants incluant 160 artisans du cuir, 250 agriculteurs et 30 hôteliers et aubergistes. Avec l'ouverture du canal et le développement industriel qui s'ensuit, Saint-Henri entre dans une phase d'urbanisation. La deuxième moitié du XIX^e siècle voit l'apparition des premières tanneries industrielles, de chantiers navals et de l'industrie du textile et des métaux. C'est également pendant cette période que le square Sir-George-Étienne-Cartier est aménagé afin de renforcer la fonction résidentielle de cet espace fortement industrialisé.

Canada Malting Co. et Montreal Fire Bricks Co.

Ce secteur industriel qui s'articule autour d'un couloir formé par le canal de Lachine et la rue Saint-Ambroise est marqué par une grande diversité d'industries : textile, vêtement, produits de fer et d'acier, produits chimiques, aliments et boissons, matelas, etc. En 1904, la Ville de Saint-Henri autorise la Canada Malting Co. à s'établir dans sa localité. En plus des bâtiments nécessaires à la fabrication du malt, la compagnie projette de construire un élévateur à grain d'une capacité de 372 950 minots. Elle construit son usine en 1905 et fabrique principalement du malt destiné à l'industrie de la bière et de la distillation. Le complexe compte deux malteries, côte à côte. La plus ancienne, du côté ouest, est en brique sur fondation de pierre. Les 11 silos qui sont y associés

ont été construits par la Johnson-Record Minneapolis. Ils sont couverts de tuiles céramique afin d'améliorer la résistance au feu; il s'agit d'un exemple unique de ce type de construction. La malterie moderne, du côté est, est entièrement en béton. La Montreal Fire Bricks Co. occupe au début du XX^e siècle un espace plus à l'est où sont construits des fours pour la production de briques. Cette usine alimente fort probablement les nombreux chantiers de construction aux abords du canal de Lachine.

Merchants Manufacturing

Le complexe de la Merchants s'élève de part et d'autre de la rue Saint-Ambroise, entre la rue Saint-Ferdinand et la voie ferrée. Le 16 mai 1881, les villes de Saint-Henri et de Sainte-Cunégonde votent en faveur de l'établissement de la Merchants. Cette usine destinée à la fabrication de la toile blanchie commence son exploitation en 1882; elle fonctionne à l'énergie thermique.

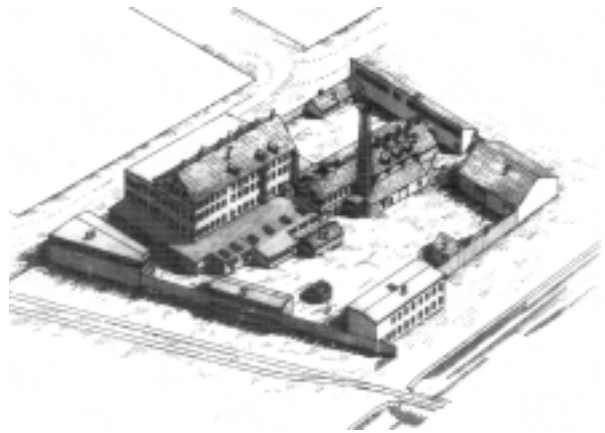
D'autres industries s'implantent dans ce secteur, dont une Ice house (1879-1890) érigée à l'est de la rue Delinelle et représentée sur un plan de Goad de 1890. En 1889, la Hogson Iron & Tube Co., usine de tuyaux de fonte, s'établit sur deux lots en bordure du canal, au niveau de la rue Saint-Philippe. L'entreprise est achetée en 1902 par la Montreal Rolling Mills, qui deviendra la Stelco.

Globe Hat Works Co.

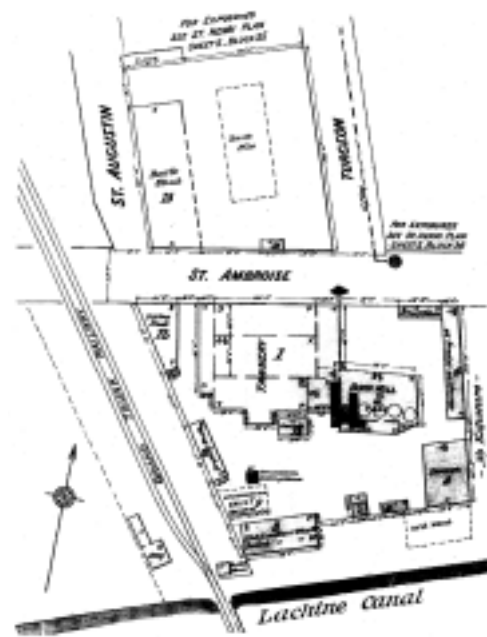
Ce complexe situé à l'angle des rues Turgeon et Saint-Ambroise se compose de six bâtiments qui se referment sur une cour intérieure. Ce complexe chapelier présumé débute ses opérations en 1911-1912, au 12, rue Turgeon. L'Atlas historique de Goad confirme la présence de l'entreprise, alors que l'Underwriter's de 1964 indique que la chapellerie a fait place à la Nordic Hoiseries, une entreprise fabriquant des bas de nylon. L'entreprise Fils Laxer occupe aujourd'hui le complexe.

Tannery Moseley & Ricker

La tannerie Moseley (ou Tannery Moseley & Ricker ou encore Moseley Shoe Leather Co.) est aménagée en bordure du canal de Lachine un peu à l'est de la voie ferrée du Grand Tronc, sur un terrain acquis par Edward Moseley en 1858. L'entreprise entre en activité en 1859 et forme un complexe d'une douzaine de bâtiments. Cette tannerie (BiFj-054) est dotée d'équipement industriel utilisant la vapeur comme force motrice. L'incendie du bâtiment principal du complexe requiert une reconstruction à la fin du XIX^e siècle; ce nouveau bâtiment de brique rouge est toujours en place, à l'angle sud-ouest des rues Saint-Ambroise et Turgeon.



22.AP.6 et 22.A.1 Représentation volumétrique de la tannerie Moseley. Extrait d'un plan de Goad, 1881. Archives nationales du Canada.



22.AP.6 et 22.A.1 Plan d'assurance de la tannerie Moseley. Extrait d'un plan de Goad, 1881. Archives nationales du Canada.

22.AP.6 SAINT-HENRI-DES-TANNERIES ET CANAL DE LACHINE

Voir texte 22.AP.5

22.AP.7 AQUEDUC DE MONTRÉAL (PARTIE)

Au début du XIX^e siècle, l'alimentation en eau de Montréal se fait essentiellement par l'entremise des puits et des sources ou de l'eau puisée directement dans le fleuve; cette eau est souvent de mauvaise qualité, en raison de la contamination créée par les latrines. Le premier réseau d'aqueduc est formé de citernes et de conduites de bois construites par la firme privée Montreal Water Works. Le réseau fonctionne par gravité et fournit de l'eau à une minorité de citoyens, à partir de sources en provenance du mont Royal. Des pompes à vapeur et de nouvelles citernes sont ajoutées au système entre 1817 et 1845. La compagnie est ensuite achetée par la Cité de Montréal, qui juge que l'approvisionnement n'est pas adéquat face à la croissance démographique de la population; c'est ainsi qu'on construit, vers 1848, le réservoir du square Saint-Louis. Par suite d'importants incendies en 1852, la Ville de Montréal entérine le projet de construction du canal de l'Aqueduc, d'une station de pompage hydraulique et du réservoir McTavish. Ces nouveaux équipements sont mis en service en 1856 et permettent d'assurer un approvisionnement constant en eau. La méthode ne tient toutefois pas compte de la qualité de l'eau, car la station de filtration n'est ajoutée qu'en 1911, après une épidémie de fièvre typhoïde. La station de pompage est située du côté sud du canal de Lachine, à la hauteur de l'avenue Atwater, tandis que le canal de l'Aqueduc se dirige vers l'ouest à partir de cette station, en longeant la limite sud de l'arrondissement du Sud-Ouest. La prise d'eau de l'aqueduc est localisée en amont des rapides de Lachine, dans l'arrondissement de LaSalle.

Dans l'axe de l'avenue Atwater, la Ville de Montréal fait installer entre 1852 et 1856 une conduite d'alimentation en eau potable qui relie la maison des roues en bordure du canal de l'Aqueduc au réservoir McTavish. Cette conduite qui a donné son nom à l'avenue Atwater n'est plus en fonction aujourd'hui. Elle a été remplacée par quatre conduites en 1930-1931; deux stations de pompage et plusieurs chambres de vannes font également partie de ces installations.

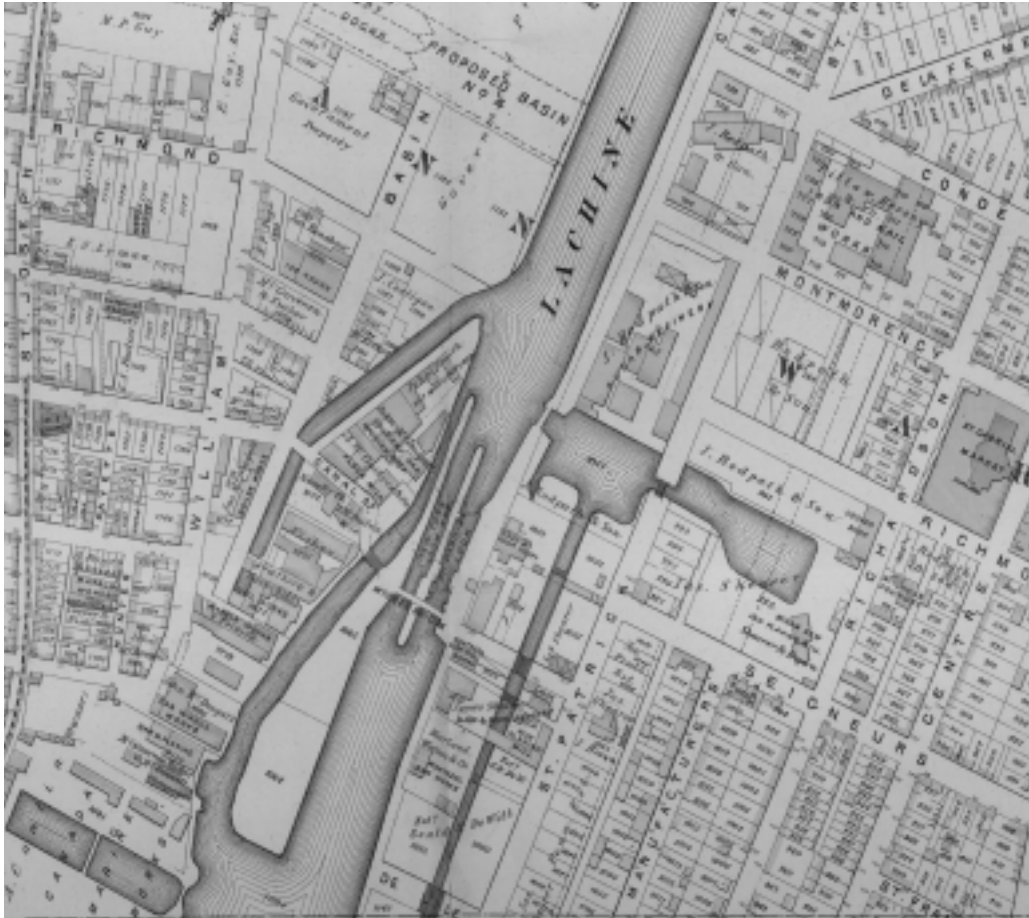
22.AP.8 CANAL DE LACHINE

Consumers Cordage Co. et canal d'alimentation

Vers 1852, John Converse construit une corderie au sud du canal de Lachine, entre les rues Brewster, Saint-Patrick et Island. À partir de 1879, la Consumers Cordage Co. possède cinq nouveaux bâtiments, dont deux sont adjacents au bâtiment original localisé à l'est de la rue Island. Un autre bâtiment figure immédiatement au nord du canal d'alimentation, sur lequel est jeté un pont dans l'axe de la rue Island. Le canal d'alimentation, qui scinde la propriété en deux, est couvert partiellement entre 1890 et 1907, entre la Consumers Cordage et la rue des Seigneurs. Il traverse la rue des Seigneurs, longe la Belding Corticelli et se jette dans le bassin des Prêtres. Un segment de ce canal est toujours conservé sous la rue Island.

Redpath Sugar

Le complexe Redpath est érigé en 1854, selon les plans de l'architecte John Ostell (BiFj-055). Au cours des 130 années d'exploitation de la Redpath, quelque 90 bâtiments y sont construits. Il en reste aujourd'hui 16, presque tous regroupés sur le lot initial. La Belding Corticelli est érigée en 1885, au sud du canal de Lachine, immédiatement à l'ouest du bassin des Prêtres.



22.AP.8 La Consumers Cordage Co., le canal d'alimentation et le complexe de la Redpath Sugar. Extrait d'un plan d'Hopkins, 1879. Bibliothèque nationale du Québec à Montréal.



22.AP.9 Sur ce plan de Montréal, on aperçoit la ferme Saint-Gabriel, l'axe du premier canal de Lachine et le site des écluses Saint-Gabriel. Extrait d'un plan d'Adams, 1825. Archives nationales du Canada.

22.AP.9 FERME SAINT-GABRIEL

La ferme Saint-Gabriel occupe une vaste propriété de trois cents acres qui appartient aux sulpiciens dès 1658. Ces terres se trouvent alors à l'intérieur de la plaine Sainte-Anne et elles sont irriguées par un bras de la rivière Saint-Pierre. Selon la grille actuelle des rues, la ferme occupe le quadrilatère formé par les rues Peel, Atwater, Mullins et William. La plupart des bâtiments de la ferme sont regroupés dans la partie est de la propriété. Leur agencement conserve son patron d'origine jusqu'à leur disparition à la fin du XIX^e siècle. La construction du canal de Lachine, en 1825, a pour conséquence de scinder la ferme en deux parties, puis de provoquer un accroissement des activités industrielles et une intensification de l'occupation résidentielle. Ces facteurs n'influencent toutefois la propriété qu'à partir de 1840, avec la promulgation d'une ordonnance de la Couronne qui oblige les sulpiciens à démembler le domaine. La vente des premiers lots débute en 1845. Une seconde phase d'urbanisation de la ferme survient en 1852, avec l'exploitation du potentiel énergétique des écluses Saint-Gabriel. À la suite de l'inventaire archéologique réalisé sur un terrain de forme triangulaire borné par les rues De Condé, de la Ferme et Wellington (à l'intérieur des limites de la ferme Saint-Gabriel), il semble que les vestiges de la ferme soient plutôt conservés dans les emprises des rues de la Ferme, De Condé, Montmorency et Saint-Patrick et dans les espaces vacants localisés entre la rue Saint-Patrick et le canal de Lachine.

22.AP.10 CANAL DE LACHINE

Canal de 1825

Dans ce secteur, le canal de 1825 a imprimé sa trace en suscitant la forme courbe des bâtiments à l'ensemble Canning – des Seigneurs et à la voie ferrée qui dessert le complexe Robin Hood. Cette partie du canal de 1825 est la seule, avec la section de Lachine, à témoigner du premier canal. On doit sa présence aussi tardive à son utilisation comme canal d'alimentation pour l'énergie hydraulique. Deux canaux de fuite, un au sud et un au nord, reliés par des coursiers intermédiaires alimentant directement les roues ou turbines, complètent l'organisation de ce système hydraulique. Quelques industries témoignent encore à ce jour de ce lien avec l'énergie hydraulique : l'arc voûté de la Belding Corticelli, l'entrée d'eau à Cartons recyclés et les vestiges du complexe hydraulique à la Pointe-des-Seigneurs.

Cartons recyclés

Le complexe Cartons recyclés est établi sur un remembrement d'au moins cinq petites usines : la Montreal Woollen Mills, Gair of Canada, Ogilvie, etc. Les bâtiments les plus anciens sont probablement ceux d'Ogilvie car la Montreal Woollen Mills Company est fondée en 1878. L'usine actuelle recycle du carton ; l'eau utilisée dans le processus de transformation provient du canal. Le canal de 1825 est possiblement conservé dans l'espace vacant attenant à Cartons recyclés de Montréal.

Chantier naval Augustin Cantin

En 1841, Augustin Cantin fonde son premier chantier naval à l'angle des rues Prince et de la Commune. En 1845, il relocalise ses opérations sur un lot situé sur la rue Notre-Dame, près de la rue Canning, où il dispose d'une cale sèche et d'un bassin de radoub. Il semble que le bassin et la cale sèche sont utilisés jusque dans les années 1950, avant d'être remplacés par la minoterie Robin Hood. Les installations du chantier Augustin Cantin sont aujourd'hui en partie dans le complexe Robin Hoods

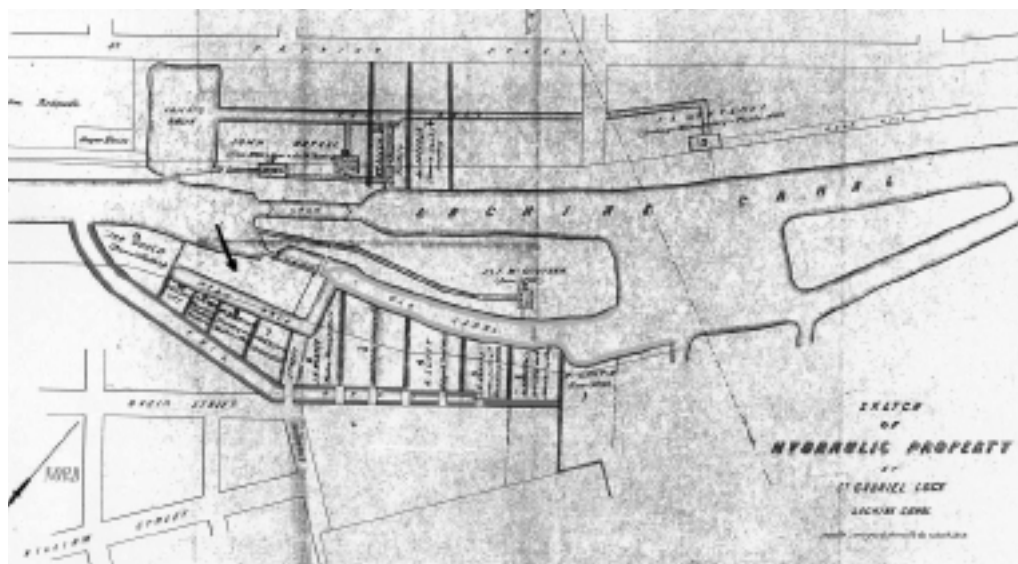
Multifoods, et sous les rues immédiatement à l'ouest en direction du parc Sainte-Cunégonde, où des vestiges du chantier naval ont été relevés (BiFj-063).

Pointe-des-Seigneurs

Le site de Pointe-des-Seigneurs fait partie d'un ensemble industriel sis en bordure du canal de Lachine et dont le cœur est formé par les écluses Saint-Gabriel. Les travaux de construction des écluses Saint-Gabriel s'amorcent en 1822 et l'ouverture du canal (en 1825) entraîne l'implantation d'une première industrie utilisant l'énergie hydraulique, la meunerie Ogilvie. Au milieu du XIX^e siècle, les réaménagements des écluses entraînent la construction de nouveaux bâtiments industriels. L'utilisation maximale du site de la pointe se produit après 1879, après une deuxième phase d'élargissement du canal. Ce site archéologique unique comprend les terrains localisés de part et d'autre du canal de fuite, et le canal de fuite; il recoupe les installations hydrauliques et celles de multiples industries: la minoterie Ogilvie, la fonderie McDougall, la tonnellerie Gould et la Montreal Saw Works de Morlan-Watson & Co. ainsi que la chapellerie Smith.



22.AP.10 Ce plan illustre la répartition du bâti à Pointe-des-Seigneurs en 1872. Plunkett et Brady, 1872. Bibliothèque nationale du Québec.

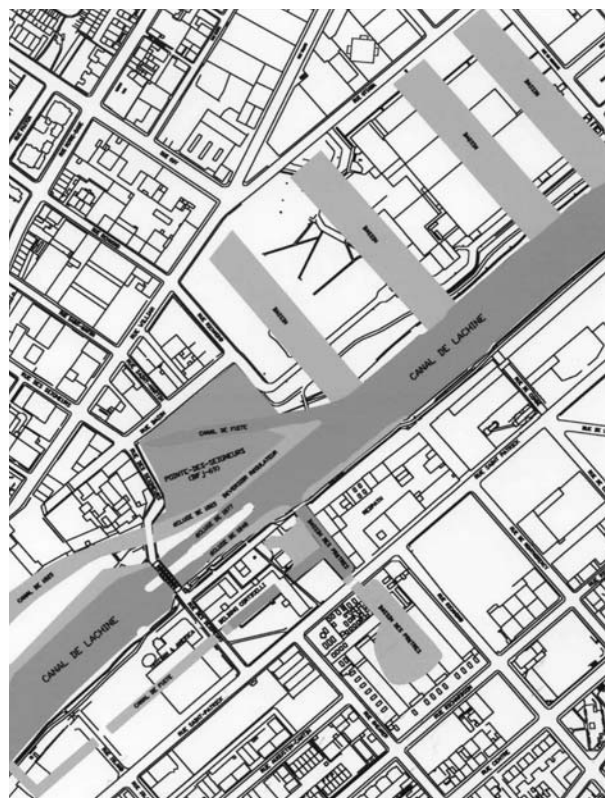


22.AP.10 Ce plan illustre la propriété de la Saint-Gabriel Hydraulic Company en 1857, à Pointe-des-Seigneurs. On y voit le canal d'amenée principal (head race), l'ancienne écluse de 1825 transformée en déversoir régulateur (old canal) et le canal de fuite (tail race). Anonyme, 1857.

22.AP.11 CANAL DE LACHINE, BASSINS 1, 2, 3 ET 4

Les bassins 1 et 2 ont été construits à l'emplacement du bassin Saint-Gabriel, de forme rectangulaire et ayant une île en son centre. Les plans de 1860 et 1869 montrent l'élargissement du bassin, divisé en deux sections – les futurs bassins 1 et 2. Le bassin Saint-Gabriel sert au déchargement du bois de construction qui arrive par radeaux et est destiné au marché de Montréal. En 1882, des plans sont préparés pour la construction de deux bassins à revêtement de maçonnerie à Saint-Gabriel. En 1883, le contrat est accordé à Rodgers et Farrel. La Canada Steamship Lines érige sur la jetée, entre les bassins 2 et 3, un entrepôt de 750 pieds de long sur 100 pieds de large, autour de 1948.

Les bassins 1 et 2 sont remblayés vers 1965 et les bassins 3 et 4, dans les années 1970. L'emplacement des bassins 1 et 2 est occupé par l'édifice de la centrale postale récemment relocalisé sur la rue Mill. Les bassins 3 et 4 correspondent au vaste terrain vacant attenant qui servait de stationnement à la centrale postale.



22.AP.11 Cette illustration met en relation le canal de Lachine, le canal de fuite de Pointe-des-Seigneurs et les écluses Saint-Gabriel de même que les bassins 1, 2, 3 et 4, le bassin des Prêtres (partie), le canal de 1825 et le canal de fuite (partie) aujourd'hui remblayés.

22.AP.12 FAUBOURGS SAINTE-ANNE ET DES RÉCOLLETS

En 1832, l'Acte d'incorporation de la Ville de Montréal divise le territoire urbain en neuf quartiers. C'est ainsi que le quartier Sainte-Anne est créé, à partir des limites de l'ancien faubourg Sainte-Anne. On procède à de nouveaux découpages et une partie du quartier Sainte-Anne est appelée Pointe-Saint-Charles, en mémoire du concessionnaire de cette terre en 1654, Charles Le Moyne, Sieur de Longueuil. Par ailleurs, jusqu'au début du XIX^e siècle, on désigne par faubourg Saint-Joseph (ou des Récollets) le développement faubourien situé immédiatement à l'ouest des fortifications, aujourd'hui à l'ouest de la rue McGill. Par suite de l'ouverture du canal de Lachine, le quartier Sainte-Anne devient de loin le plus industrialisé de la Ville de Montréal grâce, en particulier, à l'exploitation de la vapeur et de l'énergie hydraulique.

Griffintown

Entre 1815 et 1830 se développe Griffintown, l'embryon du futur quartier Saint-Anne. Tenant son nom de la propriétaire, Mary Griffin, Griffintown devient un lieu privilégié pour les marchands, les artisans et les charretiers. Il constitue également un attrait pour les immigrants irlandais, notamment pour les ouvriers qui travaillent à la construction du canal de Lachine. Le développement industriel généré par l'ouverture du canal, en 1825, et les travaux associés à la construction du port et à l'élargissement du canal, au cours de la première moitié du XIX^e siècle, favorisent le développement de ce quartier qui abrite une population irlandaise de plus en plus nombreuse. Plusieurs sites archéologiques ont été répertoriés dans ce quartier ancien, dont le site de l'Église Saint-Anne. Les vestiges de cet ancien lieu de culte sont aujourd'hui mis en valeur in situ au parc Saint-Anne.

Faubourg des Récollets

L'occupation s'amorce véritablement au début du XIX^e siècle après le lotissement du fief Nazareth. Avant, le lieu avait été utilisé à des fins agricoles. Les premiers édifices sont construits entre 1804 et 1825 dans la foulée du démantèlement des fortifications, exception faite de l'imposant bâtiment de Thomas McCord datant du XVIII^e siècle. La vocation commerciale du quartier s'amplifie au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, mais les fonctions résidentielle, artisanale et commerciale perdurent jusqu'au XX^e siècle. Dès le XVIII^e siècle, le fief Nazareth est également utilisé pour l'installation de moulins à vent – une spécialisation qui se poursuit au XIX^e siècle. Les vestiges de deux moulins, en activité à partir du premier quart du XIX^e siècle et jusque vers 1875, ont été récemment mis au jour à proximité de l'autoroute Bonaventure. Ce secteur abrite de nombreux vestiges des utilisations industrielle et résidentielle du territoire au cours du XIX^e siècle, de même que des activités agricoles et des meuneries qui y ont pris place aux XVIII^e et XIX^e siècles.

22.AP.13 SITE DU PATRIMOINE DE CÔTE-SAINT-PAUL

Voir texte 22.AP.2

Ce secteur comprend l'église Saint-Paul et son presbytère, l'ancien hôtel de ville et l'ancien pensionnat Notre-Dame-du-Rosaire – un noyau villageois qui rappelle à la fois la période au cours de laquelle Côte-Saint-Paul était une municipalité autonome et l'importance des relations entre les instances publiques et religieuses d'alors.

22.AP.14 TANNERIE DES ROLLAND

La présence des tanneurs sur le territoire de Saint-Henri remonte au Régime français. Mais c'est à la fin du XVIII^e siècle que cette spécialisation caractérise l'endroit. C'est vers 1780 qu'une première famille, les Lenoir dit Rolland, des tanneurs, s'installe à la source de la rivière Saint-Pierre au pied d'une forte pente qui permet l'écoulement des eaux usées. Le choix de cet emplacement est dicté par la présence de l'eau, composante essentielle du procédé de tannage. Le village qui se développe conserve une vocation agricole, ce que confirme l'installation d'un moulin à farine. Dès 1810, les besoins de la population locale commandent la construction d'une église et d'une école. Ce village ancien est localisé à proximité de ce qui est aujourd'hui l'échangeur Turcot. L'ouverture du canal de Lachine en 1825 et la construction du chemin de fer du Grand Tronc en 1847 sont des incitatifs qui font glisser le pôle économique du village des tanneries vers l'emprise industrielle du canal.

B. Les secteurs d'intérêt archéologique

22.A.1 CANAL DE LACHINE

Voir texte 22.AP.1, 22.AP.2, 22.AP.5

22.A.2 FERME ANGRIGNON

Voir texte 22.AP.3

C. Les sites archéologiques

BIFJ-011, SCIERIE BREWSTER, PARC DES MARCHANDS DE BOIS

Mesure de protection : site archéologique à protéger

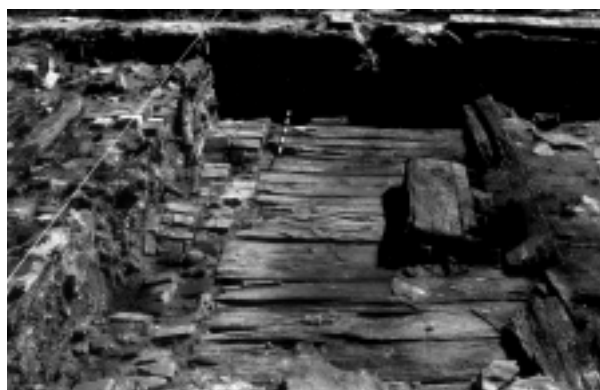
Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle, scierie

Entre 1830 et 1846, Benjamin Brewster est propriétaire d'une vaste ferme qui s'étend du canal de Lachine à la rue Notre-Dame. Il vend une partie de sa propriété mais se réserve l'emplacement où il fait construire un grand bassin, le Brewster's Bassin, et une scierie, la Brewster's Saw Mill (localisée dans la paroisse Sainte-Cunégonde). La construction du complexe de la scierie s'étale de 1846 à 1861 et les activités s'y poursuivent jusque vers 1920. Cette scierie industrielle, dont l'énergie motrice est la vapeur, comprend plusieurs bâtiments. Elle est joutée du côté ouest par le bassin. Le bâtiment principal est relié à un slip qui s'ouvre sur le canal de Lachine. Le nom de la scierie est éventuellement modifié pour celui de Mona Saw Mill et le terrain est vacant à partir de 1930. L'inventaire et la fouille archéologiques réalisés en 1998 et en 2001 ont permis d'évaluer l'emplacement de la scierie Brewster, représentée par de très nombreux vestiges architecturaux et une impressionnante collection de pièces de machinerie (Arkéos & Archéocène 1999, Arkéos 2003). Le parc municipal a ainsi été aménagé en 2002 de manière à protéger *in situ* les vestiges archéologiques de ce site industriel unique.



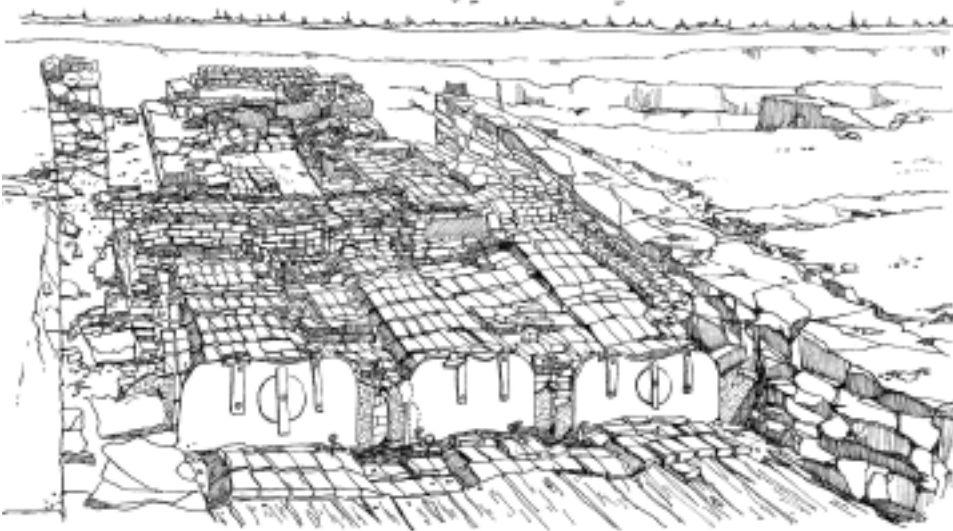
Bifj-011 Vestiges d'un caisson en pin blanc de l'Est mis au jour en 2001, lors des fouilles archéologiques. Ce caisson est possiblement associé à un convoyeur et à l'évacuation des résidus de sciage du bois.



Bifj-011 Détail des vestiges du plancher de bois de la scierie Brewster, donnant accès aux cendriers des chaudières de la machine à vapeur.



BifJ-011 La scierie Brewster, son bassin, la cour à bois et le canal de Lachine en 1861. Extrait d'un plan de Boxer, 1861. Bibliothèque nationale du Québec.



BifJ-011 Croquis des vestiges de brique des foyers et des cendriers des chaudières.

BIFJ-026, BIFJ-027, BIFJ-028 ET BIFJ-029, RUES SAINT-PATRICK, ANGERS, EADIE ET ANGERS

Mesure de protection : aucune protection requise pour les emplacements BiFj-026, BiFj-027, BiFj-028 et BiFj-029

Thème : activité résidentielle

Jusqu'au début du XIX^e siècle, seules quelques fermes implantées aux abords de l'actuelle rue Saint-Patrick occupent le territoire situé entre le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc. En 1825, la construction du canal de Lachine et l'essor industriel qui s'ensuit favorisent le développement du quartier Saint-Paul et la densification du cadre bâti. Vers le milieu du XIX^e siècle, les ouvriers engagés dans les usines implantées en périphérie des écluses de la Côte-Saint-Paul forment dorénavant la majeure partie de la population du quartier (SANM 1988). Dans le cadre des travaux de la Commission des services électriques de Montréal, de nombreux vestiges associés au cadre bâti ancien ont été relevés dans les rues Angers, Saint-Patrick et Eadie.

BIFJ-035, FERME SAINT-GABRIEL, FERME DE LA PROVIDENCE, MAISON SAINT-GABRIEL

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : monument historique classé

Thème : activité agricole, ouvrage de génie

En 1668, la propriété où se trouve aujourd'hui la maison Saint-Gabriel passe aux mains de Marguerite Bourgeoys. À cette époque, une maison y est déjà construite. L'aménagement de la ferme de la Providence, nommée également la ferme Saint-Gabriel, s'amorce en partie avant 1693 car le premier bâtiment est victime d'un incendie cette année-là. Les terres cultivées comprennent la plaine inondable, aujourd'hui Verdun. Après la mort de Jacques LeBer, des liens s'établissent avec le fief de l'île Saint-Paul, aujourd'hui île des Sœurs, puisqu'au cours du XVIII^e siècle la Congrégation Notre-Dame transfère une partie de son exploitation agricole sur l'île. Quelques bâtiments de la ferme Saint-Gabriel subsistent encore aujourd'hui, notamment l'habitation, la maison Saint-Gabriel. La propriété originale a toutefois été graduellement amputée à des fins résidentielles.

Une étude de potentiel et un inventaire archéologiques ont été réalisés en 1991 (Ethnoscop 1992) sur le site de la maison Saint-Gabriel. Ces activités à caractère préventif avaient comme objectif de recueillir les premières données concrètes sur les aménagements de la ferme. Une étude archéologique a également été réalisée en référence à la ferme Saint-Gabriel au parc LeBer, un espace autrefois intégré à la ferme (Ethnoscop 2003). Des aménagements reliés au contrôle des eaux et une digue, maintenant invisibles sous les remblais de nivellement, ont été localisés dans les limites du parc LeBer. Cet ouvrage ancien a constitué une mesure de protection contre les crues et les inondations saisonnières.

**BIFJ-041, BIFJ-044, BIFJ-045, BIFJ-046,
BIFJ-047 ET BIFJ-048, ÎLOTS DE BÂTIMENTS
DU XIX^e SIÈCLE**

Mesure de protection :

aucune protection requise pour les emplacements BiFj-041 et BiFj-044

**Mesure de protection : sites archéologiques
BiFj-045, BiFj-046, BiFj-047 et BiFj-048
à protéger**

Thème : activités résidentielle et commerciale

Au début du XIX^e siècle, le nom de faubourg Sainte-Anne se modifie en celui de Griffintown, du nom de la propriétaire, Mary Griffin. Ce faubourg situé près du port est un lieu privilégié pour les marchands, les artisans et les charretiers. Il constitue également un attrait pour les immigrants irlandais, notamment pour les ouvriers qui travaillent à la construction du canal de Lachine. Le développement industriel généré par l'ouverture du canal (en 1825) et les travaux associés à la construction du port et à l'élargissement du canal, au cours de la première moitié du XIX^e siècle, favorisent le développement de Griffintown, qui abrite une population irlandaise de plus en plus nombreuse. Vers 1860, il ne reste que peu de terrains vacants puisque le bâti résidentiel occupe densément le territoire. Le quartier devient même surpeuplé au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, entraînant des problèmes de salubrité. Au début du XX^e siècle, de nouvelles rues sont ouvertes (parfois à travers le bâti existant). Vers 1950-1960, la démolition du bâti s'accélère et impose une migration de la population vers d'autres quartiers (GRHQ 1996, 1997).

îlot de la Montagne – Murray (BiFj-041)

Les travaux de construction du pont Wellington et de ses approches ont donné lieu à un inventaire archéologique, notamment sur la rue McCord, aujourd'hui de la Montagne, à un endroit où s'élevait un bâtiment résidentiel et commercial. Les recherches ont permis de documenter les vestiges d'une ancienne résidence multifamiliale construite entre 1850 et 1856.

**îlot des rues Murray, Young, Smith et
Wellington – briqueterie William Smith
(BiFj-044)**

L'inventaire archéologique réalisé sur le site BiFj-044 a pris place dans un secteur d'expropriation ancienne pour l'élargissement de la rue Wellington, anciennement Smith. Il a permis la mise au jour de la briqueterie William Smith, en activité de 1880 à 1912.

**îlot des rues Young, Peel, Wellington
et Smith (BiFj-045)**

Un inventaire archéologique dans une cour ancienne entre deux rangées de maisons datées de 1850-1880 a permis d'enregistrer une fosse de latrines en bois. La fouille des latrines a fourni une collection d'artefacts de type domestique, dont plusieurs spécimens sont complets : vaisselle de table, contenants associés à la conservation des aliments, boucles de ceinture, souliers, pipes et bouteilles pharmaceutiques.

**îlot des rues Ann, Shannon, Wellington et Smith
(BiFj-046)**

Un inventaire archéologique réalisé à l'angle des rues Ann et Shannon a mis au jour des structures de bois, vestiges de stalles d'une écurie ou d'une étable, et une latrine. Ces aménagements originellement en arrière-cour sont datés de la seconde moitié du XIX^e siècle. Les fondations de pierre d'un bâtiment situé sur la rue Ann ont été enregistrées. Ce bâtiment de type commercial mesure environ 72 pieds de longueur; il est présent à cet endroit durant la seconde moitié du XIX^e siècle.

îlot des rues Dalhousie, Ann, Wellington et Smith (BiFj-047)

Un inventaire archéologique effectué entre les rues Ann et Dalhousie a mis au jour une fondation de pierre qui correspond aux vestiges d'un bâtiment érigé à cet endroit entre 1825 et 1850. Divers vestiges de bois ont également été identifiés dans la cour arrière d'un autre bâtiment : auge pour animaux domestiques, latrines et sablière d'un bâtiment secondaire.

îlot des rues Nazareth, Dalhousie, Ottawa et Wellington (BiFj-048)

Le site BiFj-048 est délimité par les rues Wellington, Nazareth, Ann et l'axe de l'ancienne rue Brennan. Un sondage réalisé à l'angle des rues Wellington et Nazareth a permis de dégager le coin nord-ouest d'une église presbytérienne construite au cours de la première moitié du XIX^e siècle (GRHQ, 1997). Une fouille archéologique a pris place en 2000, sur le site BiFj-048 (Arkéos, 2002), à l'ouest de la bretelle d'accès de l'autoroute Bonaventure. Elle visait à localiser le cadre bâti situé en front sur la rue Nazareth. Les résultats témoignent d'une séquence d'occupation qui débute vers 1850. L'intervention a également permis d'observer une technique inusitée de réparation de fondations, soit l'utilisation de mâchefer versé à chaud.

BIFJ-042, ÉGLISE SAINTE-ANNE, PARC SAINTE-ANNE

Mesure de protection : site archéologique à protéger

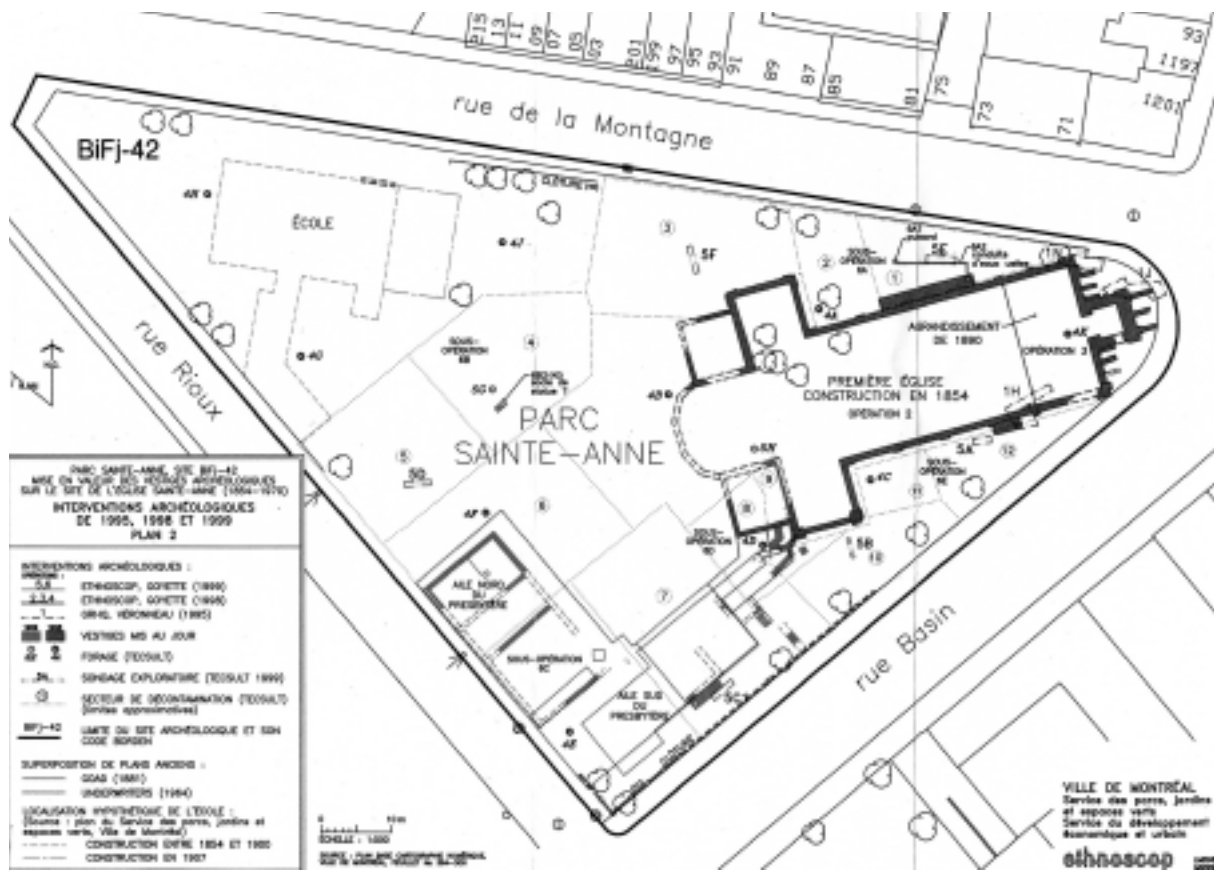
Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : institutionnel, religieux

L'église Sainte-Anne et son presbytère, construits en 1854 et agrandis à partir de 1884, sont démolis en 1970. Cette église devient le cœur de la nouvelle paroisse Sainte-Anne et dessert la population de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles. Elle constitue un exemple remarquable des lieux de culte de la communauté catholique irlandaise, qui regroupe principalement des travailleurs d'usine, des employés du Grand Tronc et des manœuvres. L'inventaire archéologique (GRHQ 1996) a permis l'évaluation des vestiges de l'église Sainte-Anne. Les recherches menées de 1998 à 1999 ont mis en évidence les différentes caractéristiques architecturales de l'église et du presbytère de même que leurs différentes phases de construction (Ethnoscop 2000). Les vestiges de l'église Sainte-Anne sont mis en valeur in situ au parc Sainte-Anne.



BiFj-042 Fouilles archéologiques au site de l'église Sainte-Anne, lors de l'aménagement du parc Sainte-Anne. Une grande partie des vestiges de l'église a été mise en valeur in situ.



BIFJ-042 Relevé des vestiges archéologiques du site de l'église Sainte-Anne.

BIFJ-050, RELIABLE STEEL & METALS CO.**Mesure de protection : aucune protection requise pour l'emplacement BiFj-050****Thème : activité commerciale**

Situé à l'intérieur des limites de l'ancienne ferme Saint-Gabriel, ce secteur de la ville connaît une première phase d'urbanisation avec la construction du canal de Lachine en 1825 et le lotissement des terres des sulpiciens à partir des années 1840. Toutefois, ce n'est qu'à partir de 1852, avec la mise en location de lots hydrauliques et l'établissement d'industries aux abords des écluses Saint-Gabriel, que les ouvriers affluent dans ce secteur en quête d'espace à bâtir. Le terrain à l'étude se compose de quatre lots cadastraux vendus à l'encan public le 2 septembre 1856. Il faut cependant attendre les années 1870 pour y voir apparaître un premier bâtiment, une maison à deux étages, sur le lot 2840. Puis, au cours des années 1880, un bâtiment s'ajoute sur chacun des lots 2837 et 2838. Le lot 2839 demeure vacant jusqu'en 1938, alors qu'il est transformé en parc à ferraille. L'entreprise change de main en 1947 et le nouveau propriétaire achète les trois lots voisins pour agrandir son commerce connu sous le nom de Reliable Steel & Metals Co. Un inventaire archéologique réalisé en 1995 (Arkéos 1995) a permis d'évaluer les traces des occupations résidentielles et commerciales, plus spécifiquement celles du lot 2838.

BIFJ-052, BRASSERIE DOW & CO.**Mesure de protection : site archéologique à protéger****Thème : activité commerciale**

Le développement industriel généré par l'ouverture du canal (1825) et les travaux associés à la construction du port et l'élargissement du canal, au cours de la première moitié du XIX^e siècle, favorise le développement de Griffintown, qui abrite une population irlandaise de plus en plus nombreuse. Un inventaire archéologique sur la rue Peel, anciennement Colborne, entre les rues Notre-Dame et William, a permis de mettre au jour un bâtiment résidentiel érigé durant cette période. Ce bâtiment a également été utilisé comme magasin jusqu'en 1915 (GRHQ 1997). De plus, le remblai de démolition découvert dans la rue Peel comportait des éléments architecturaux et de culture matérielle associés à la brasserie Dow, en particulier les vestiges d'une imposante fondation de pierre du Ice House Ale Storage.



Bifj-052 Ces différentes bouteilles proviennent des dépôts archéologiques associés à la brasserie Dow & Co. et à un bâtiment du 19^e siècle qui aurait servi de magasin. Photographies P. Fauteux.

**BIFJ-053, RUE PEEL, ESPACE ENTRE LES RUES
WILLIAM ET OTTAWA**

**Mesure de protection : site archéologique
à protéger**

Thème : activité résidentielle

L'inventaire archéologique, à l'angle des rues Peel et Ottawa, a permis d'expertiser une habitation ouvrière datée de la première moitié du XIX^e siècle et un ensemble d'ouvrages de génie utilisés pour l'élimination des eaux usées (GRHQ 1997).



BifJ-053 Voici quelques exemples d'objets archéologiques mis au jour dans une habitation du 19^e siècle, aujourd'hui localisée dans l'emprise de la rue Peel. Flasque en verre, pichet en grès et tête de poupée en porcelaine. Photographies P. Fauteux.

**BIFJ-054, TANNERIE MOSELEY,
PARC DES CORROYEURS**

**Mesure de protection : site archéologique
à protéger**

**Statut légal : lieu historique national
du canal de Lachine**

Thème : activité industrielle, tannerie

La tannerie Moseley – Tannery Moseley & Ricker ou encore Moseley Shoe Leather Co. – est aménagée en bordure du canal de Lachine un peu à l'est de la voie ferrée du Grand Tronc, sur un terrain acquis par Edward Moseley en 1858. L'entreprise entre en activité en 1859 et forme un complexe d'une douzaine de bâtiments. Cette tannerie est dotée d'équipement industriel utilisant la vapeur comme force motrice. L'incendie du bâtiment principal du complexe requiert une reconstruction à la fin du XIX^e siècle; ce nouveau bâtiment de brique rouge est toujours en place, à l'angle sud-ouest des rues Saint-Ambroise et Turgeon. En 1995, un inventaire archéologique a pris place dans les limites d'un terrain vacant destiné à devenir un parc (Prévost 1996) et en 1998, dans la rue Turgeon (Arkéos & Archéocène 1999). La fouille archéologique réalisée en 2001 (Arkéos & Archéocène 2003) a permis d'identifier les vestiges de plusieurs bâtiments, dont le Bark Mill et un entrepôt, tous faits de bois. L'identification, la distribution spatiale et l'interprétation des niveaux stratigraphiques se sont avérées les meilleurs outils pour circonscrire les limites des différents bâtiments, leur aménagement intérieur et les aires de circulation.



BiFj-054 Les montréalais ont été invités à visiter le chantier de fouilles archéologiques de la tannerie Moseley.

BIFJ-055, REDPATH SUGAR

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle, raffinerie de sucre

La raffinerie de sucre Redpath, en exploitation en 1854, forme un complexe industriel qui occupe un large quadrilatère en bordure du canal de Lachine. Il s'agit de la première raffinerie de sucre implantée au Canada; elle a su se distinguer tant par le caractère monumental de ses installations que par le modernisme des technologies utilisées au fil des ans. L'usine a été fermée en 1979, mais de nombreux bâtiments sont toujours en place, dont un bâtiment d'origine, les autres témoignant des divers réaménagements du complexe de la raffinerie. Le complexe de la Redpath a fait l'objet d'un inventaire archéo-logique (Archemi 1998, Arkéos 1999) qui a permis d'identifier de nombreux vestiges architecturaux associés à des bâtiments aujourd'hui disparus. L'examen des niveaux stratigraphiques a également fourni des indices interprétatifs, notamment sur la localisation et les revêtements des aires de travail et de circulation.

BIFJ-058, GLACIÈRE NAPOLÉON ARCHAMBAULT

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité commerciale

Les terres où se trouve le site BiFj-058, aujourd'hui à proximité du marché Atwater, sont comprises au cours de la première moitié du XIX^e siècle dans les limites de la ferme de George Gregory. Les cartes de Sitwell et Hopkins illustrent, à cet endroit, un bâti résidentiel au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle. Une glacière y est également construite par Napoléon Archambault, un marchand de glace, vers la fin du XIX^e siècle. Ce dernier la cède à la City Ice Co., l'une des plus grosses compagnies de glace à

Montréal. Les glacières de cette époque sont des bâtiments où peuvent être entreposées la glace et les denrées alimentaires. La glacière est désaffectée vers 1930, alors que le terrain appartient à la compagnie Rutherford Lumber. La construction du marché Atwater en 1932 et la modification du tracé des rues entraînent l'aménagement d'un terre-plein où les vestiges de la glacière ont été enregistrés (Arkéos & Archéocène 1999, Ethnoscop 2002).

BIFJ-060, SITE DE H. B. SMITH

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle

Le site BiFj-060 correspond à un espace vacant localisé sur le tracé de la rue Brennan, à l'angle de la rue Ann. L'inventaire archéologique a permis de découvrir un important dépôt de céramique dans une fosse creusée à même le sol. L'analyse de ce corpus de données a permis d'identifier près de 3 000 objets, principalement de la vaisselle de table et de service dont les décors et les pâtes laissent entrevoir une date autour de 1840 (Ethnoscop 2000).

**BIFJ-063, MONTREAL ROLLING MILLS
ET CHANTIER MARITIME AUGUSTIN CANTIN**

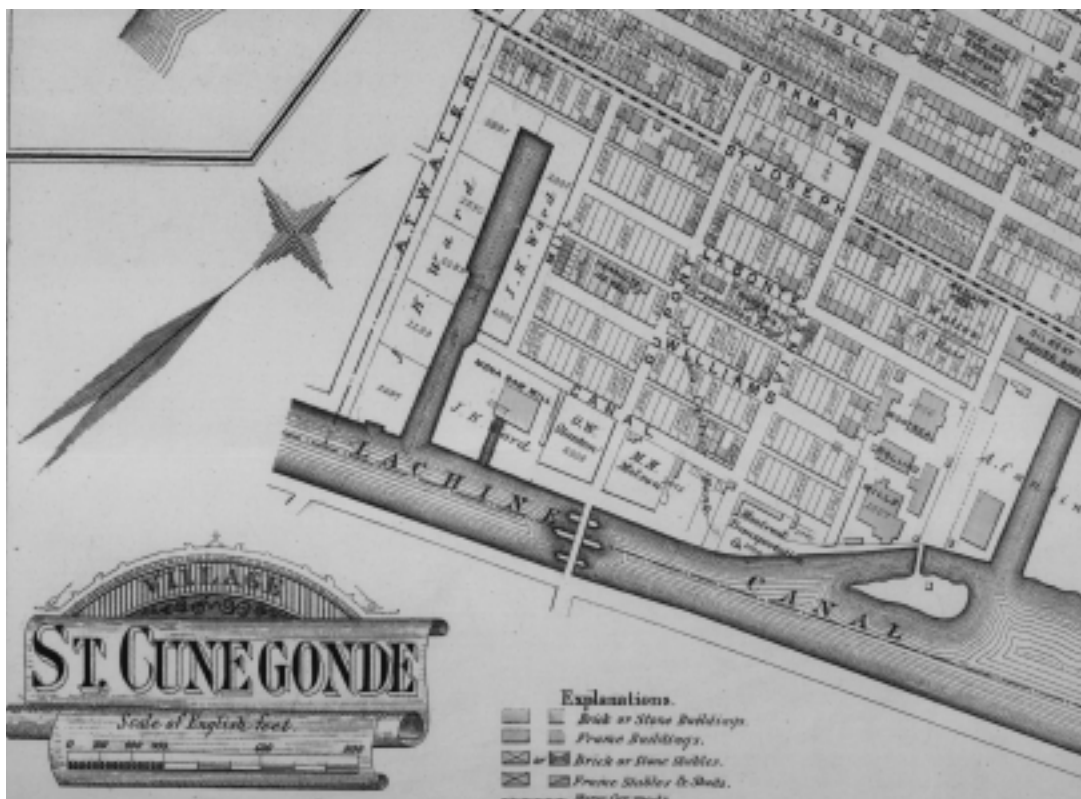
**Mesure de protection : aucune protection
requis pour l'emplacement Bifj-063**

**Statut légal : lieu historique national du canal
de Lachine**

Thème : activités maritime et industrielle

Le site de la Montreal Rolling Mills est localisé entre les rues du Dominion, Sainte-Cunégonde et Georges-Vanier et le canal de Lachine. Le secteur connaît une occupation de type agricole jusqu'en 1825. Cette vocation semble persister jusqu'en 1846 sur le site de la future industrie, alors qu'Augustin Cantin y ouvre un chantier maritime. Il fait construire un bassin de radoub en 1852, et un bâtiment vers 1875. La Montreal Rolling Mills s'installe à l'ouest du chantier

Cantin et devient rapidement l'une des plus importantes usines de transformation du fer. Connue sous le nom de Stelco à partir des années 1920, cette industrie marquera pour les décennies à venir le paysage de ce tronçon du canal de Lachine. L'inventaire archéologique réalisé en 2001 sur le site Bifj-063 a permis la mise au jour d'un parement du bassin de radoub du chantier maritime Cantin, d'une section du canal d'amenée construit entre 1843 et 1848 et d'un ponton reliant une petite île sise entre le canal d'amenée et le canal de Lachine (Ethnoscop 2002).



Bifj-042 Ce plan illustre le chantier maritime Augustin Cantin dont le bassin de redoub a été mis au jour lors d'un inventaire archéologique. Extrait d'un plan d'Hopkins, 1879. Bibliothèque nationale du Québec à Montréal.

BIFJ-064, MONTREAL WAREHOUSING CO.**Mesure de protection : site archéologique à protéger****Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine****Thème : activité industrielle**

Le site archéologique BiFj-064 est localisé à l'angle des rues Peel et de la Commune, à l'emplacement de la Montreal Warehousing Co., entrepôt attenant aux bassins 3 et 4 du canal de Lachine. L'inventaire archéologique réalisé lors de la réouverture de la rue Peel, anciennement Colborne, a démontré la présence de plusieurs vestiges architecturaux de cet immense entrepôt à farine construit en 1860 (Ethnoscop 2000, Arkéos 2003).

**BIFJ-066, COMPLEXE HYDRAULIQUE
DES ÉCLUSES SAINT-PAUL, COMPLEXE
FROTHINGHAM & WORKMAN****Mesure de protection : site archéologique à protéger****Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine, site archéologique en voie de classement****Thème : activité industrielle, énergie hydraulique**

L'ouverture du canal de Lachine (en 1825) favorise, outre le passage des navires, le développement industriel le long du canal et l'utilisation de l'énergie hydraulique à l'emplacement des différentes écluses. Les écluses Saint-Paul sont d'ailleurs utilisées à cette fin grâce à un dénivelé de trois mètres. Les résultats de l'inventaire archéologique réalisé en 2001 indiquent que l'emplacement abrite les vestiges de divers aménagements hydrauliques de même qu'industriels : les écluses de 1825, la maison de l'éclusier ante 1840, le déversoir régulateur, le canal d'amenée, la centrale hydroélectrique, l'usine de la Montreal Blanket, des vestiges de ponts de bois et d'anciens niveaux de circulation de la rue Saint-Patrick ainsi que les coursiers d'alimentation secondaires (Patrimoine Experts 2003). Les vestiges archéologiques découverts se sont révélés en excellent état de conservation; ils sont conservés intégralement *in situ*.

**BIFJ-068, FERME SAINT-GABRIEL,
FERME DES SULPICIENS**

**Mesure de protection : site archéologique
à protéger**

**Statut légal : lieu historique national du canal
de Lachine**

Thème : activité agricole

La ferme Saint-Gabriel occupe une vaste propriété de 300 acres qui appartient aux sulpiciens dès 1658. Ces terres se trouvent alors à l'intérieur de la plaine Sainte-Anne, et elles sont irriguées par un bras de la rivière Saint-Pierre. Selon la grille actuelle des rues, la ferme occupe le quadrilatère formé par les rues Peel, Atwater, Mullins et William. La plupart des bâtiments sont regroupés dans la partie est de la propriété. L'agencement des bâtiments conserve son patron d'origine jusqu'à leur disparition à la fin du XIX^e siècle. La construction du canal de Lachine, en 1825, a pour conséquence de scinder la ferme en deux parties, puis de provoquer un accroissement des activités industrielles et une intensification de l'occupation résidentielle. Ces facteurs n'influencent toutefois la propriété qu'à partir de 1840, avec la promulgation d'une ordonnance de la Couronne qui oblige les sulpiciens à démembrer le domaine. La vente des premiers lots débute en 1845. Une seconde phase d'urbanisation de la ferme survient en 1852, avec l'exploitation du potentiel énergétique des écluses Saint-Gabriel. Selon l'inventaire archéologique réalisé sur un terrain de forme triangulaire borné par les rues De Condé, de la Ferme et Wellington (à l'intérieur des limites de la ferme Saint-Gabriel), il semble que les vestiges de la ferme soient plutôt conservés dans les emprises des rues de la Ferme, De Condé, Montmorency et Saint-Patrick et dans les espaces vacants localisés entre la rue Saint-Patrick et le canal de Lachine (Arkéos 2001, SACL 2003).

BIFJ-069, POINTE-DES-SEIGNEURS

**Mesure de protection : site archéologique
à protéger**

**Statut légal : lieu historique national du canal
de Lachine**

**Thème : activité industrielle, énergie
hydraulique**

La Pointe-des-Seigneurs fait partie d'un ensemble industriel sis en bordure du canal de Lachine et dont le cœur est formé par les écluses Saint-Gabriel. Les travaux de construction des écluses Saint-Gabriel s'amorcent en 1822 et l'ouverture du canal en 1825 entraîne l'implantation d'une première industrie utilisant l'énergie hydraulique, la meunerie Ogilvie. Au milieu du XIX^e siècle, les réaménagements des écluses entraînent la construction de nouveaux édifices industriels. L'utilisation maximale du site de la pointe se produit après 1879, après la deuxième phase d'élargissement du canal. Le déclin s'amorce vers 1907 pour se confirmer entre 1960 et 1970 avec la fermeture du canal en tant que voie commerciale.



Bifj-069 Vues du site de Pointe-des-Seigneurs et des écluses Saint-Gabriel.



BiFj-069 Vue du site de Pointe-des-Seigneurs et d'une portion des vestiges de la minoterie Ogilvie (Glenora Mills), avec en arrière-plan la Redpath et la Belding Corticelli.



BiFj-069 Les témoins archéologiques enregistrés lors de la fouille de la maison de l'éclusier et de son annexe, occupées de 1825 à 1877, laissent croire que l'éclusier y habitait avec sa famille. La vie d'un employé faisant office de collecteur de péage et de gardien des écluses a ainsi été documentée.

La planification des recherches archéologiques à la Pointe-des-Seigneurs a permis de colliger un important corpus de données archéologiques, historiques, iconographiques et technologiques. Le programme d'inventaire archéologique a été mis en œuvre en 2001 dans le but d'évaluer les installations des principales industries : la minoterie Ogilvie (1837-1948), la fonderie McDougall (1857-1990), la tonnellerie Gould (1857) et la Montreal Saw Works de Morlan-Watson & Co. (1868-1879) ainsi que la chapellerie Smith (1880-1920). L'utilisation de l'énergie motrice sous toutes ses formes a, de plus, fait l'objet d'une expertise particulière (SACL 2002, 2003). De multiples vestiges architecturaux ont été répertoriés, permettant ainsi de comprendre l'évolution technologique des différents complexes et d'estimer la complexité de cette enclave industrielle. Le site archéologique comprend les terrains localisés de part et d'autre du canal de fuite, et le canal de fuite. Les fouilles archéologiques doivent être poursuivies sur ce site industriel unique, et un parc archéologique doit y être aménagé.



BiFj-069 Fouille archéologique de l'emplacement de la chapellerie située sur le lot hydraulique des frères Smith à Pointe-des-Seigneurs.

BIFJ-075, MOULINS À VENT

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

Thème : activité industrielle

Ce site particulier, délimité par les rues Brennan, Nazareth et de la Commune et l'autoroute Bonaventure, est compris historiquement dans les limites de l'ancien quartier ouvrier du Griffintown, qui s'est urbanisé avec l'ouverture du canal de Lachine, en 1825. Avant cette date, le paysage n'est ponctué que par la ferme de l'Hôtel-Dieu, le long de la rue Wellington, et quelques moulins à vent en bordure du fleuve. Incidemment, deux de ces moulins ont été découverts sur le site BiFj-075. Après 1825, ces espaces sont utilisés pour des activités de manutention et d'entreposage. Ainsi, le premier moulin à vent disparaît durant le second quart du XIX^e siècle, tandis que le second moulin, localisé dans une zone où le cadre bâti demeure clairsemé tout au long des XIX^e et XX^e siècles, occupe le site jusque dans le troisième quart du XIX^e siècle. Sa démolition survient entre 1872 et 1879. Le site archéologique BiFj-075 a fait l'objet d'un inventaire archéologique (Arkéos 2003) dans le but de localiser les vestiges des moulins à vent et d'en assurer la conservation *in situ*.



BiFj-075 Les vestiges de deux moulins à vent qui se sont avérés en très bon état de conservation, ont été découverts à proximité des bassins 3 et 4 du canal de Lachine et de l'autoroute Bonaventure. La maçonnerie circulaire illustrée a un diamètre de 7,5 mètres.

BIFJ-076, SQUARE

SIR-GEORGE-ÉTIENNE-CARTIER

Mesure de protection : site archéologique à protéger

Statut légal : lieu historique national du canal de Lachine

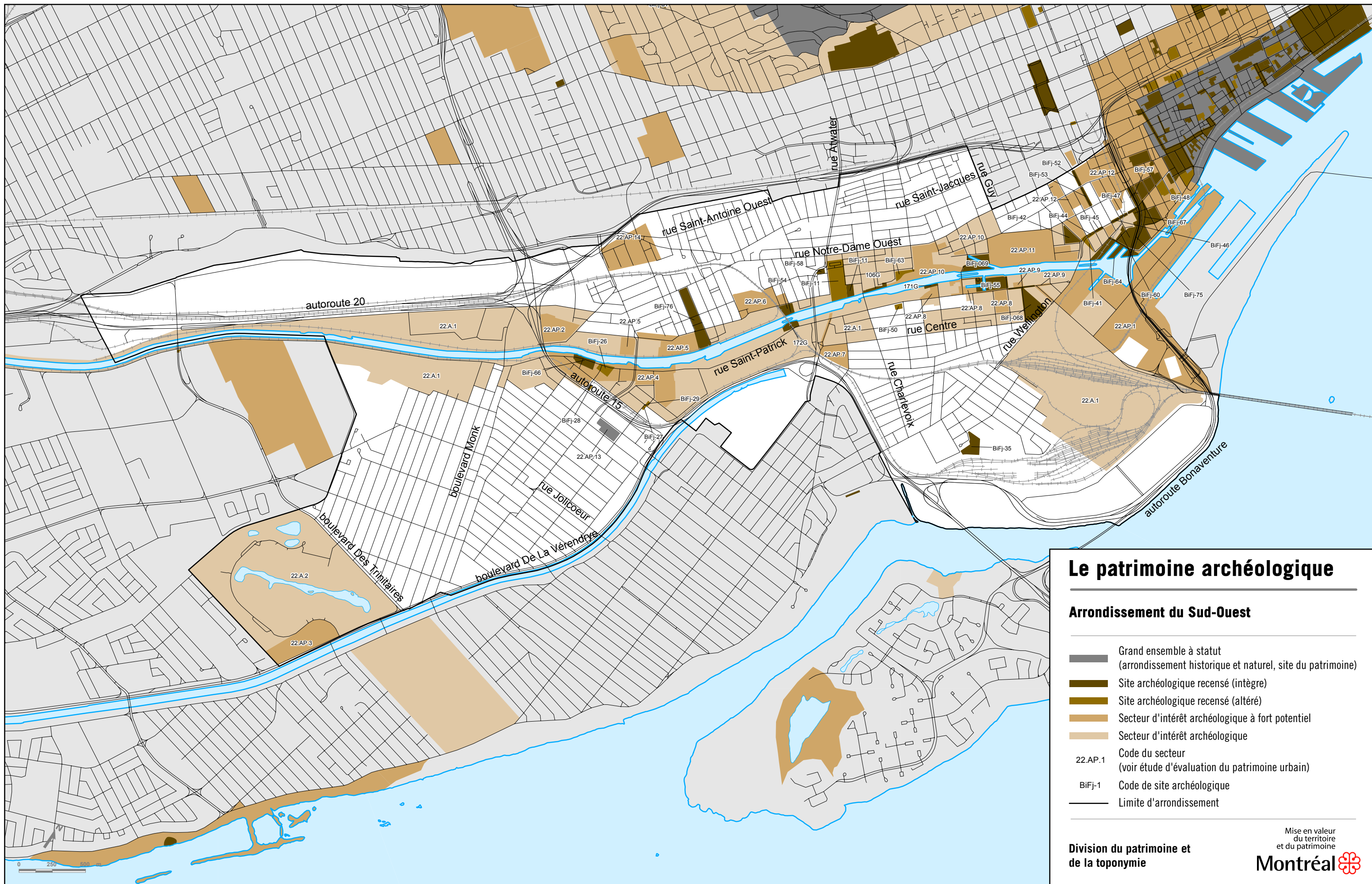
Thème : activité industrielle

Vers 1770, un village spécialisé dans le travail du cuir, connu sous l'appellation de Saint-Henri-des-Tanneries, s'élève déjà dans ce secteur, à proximité de la petite rivière Saint-Pierre. Au moment de la construction du canal de Lachine, en 1825, Saint-Henri compte 466 habitants incluant 160 artisans du cuir, 250 agriculteurs et 30 hôteliers et aubergistes. Avec l'ouverture du canal et le développement industriel qui s'ensuit, ce secteur du canal entre dans une phase d'urbanisation. La deuxième moitié du XIX^e siècle voit l'apparition des premières tanneries industrielles, de chantiers navals et de l'industrie du textile et des métaux. C'est au début du XX^e siècle que le square Sir-George-Étienne-Cartier est aménagé afin de renforcer la fonction résidentielle de cet espace fortement industrialisé. L'inventaire archéologique réalisé dans la partie sud du site BiFj-076 a permis de mettre au jour une aire de circulation et de mieux comprendre la nature du tissu archéologique en place. Composée d'un cailloutis et antérieure au creusement du canal de Lachine, l'aire de circulation enregistrée semble correspondre à un passage à sec en périphérie d'un ancien plan d'eau, le lac Saint-Pierre (Ethnoscop 1998). Ce dernier est attesté par un dépôt marneux découvert dans les niveaux naturels et par l'analyse des macro-restes végétaux qui confirment la présence de plusieurs espèces typiques des milieux humide et aquatique.

D. Les biens culturels à statut

La notion de bien culturel intègre les sites et les biens archéologiques classés, les sites historiques classés et les monuments historiques classés ou reconnus, les arrondissements historiques et naturels, 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. La liste suivante indique les biens à statut où il est nécessaire d'évaluer plus avant le potentiel archéologique et d'assurer la protection du patrimoine archéologique.

- Ferme Saint-Gabriel, 2146, rue Favard, BiFj-035, monument historique reconnu
- Site du complexe hydraulique des écluses de la Côte-Saint-Paul, BiFj-066, site archéologique en voie de classement
- La Côte-Saint-Paul, site du patrimoine
- Canal de Lachine, lieu historique national



4.

RECOMMANDATIONS

4.I Générales à l'échelle de l'arrondissement

Nous recommandons :

- dans les **secteurs d'intérêt patrimonial exceptionnel**, de protéger les caractéristiques architecturales et paysagères, de veiller à l'intégration des nouveaux bâtiments à leur environnement et de s'assurer que les modifications aux bâtiments existants se fassent en tenant compte du contexte. La réglementation devra prévoir que les interventions dans ces secteurs soient encadrées par des critères – plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) – mais aussi par des règles si la situation le justifie.
- pour les **bâtiments d'intérêt patrimonial exceptionnel et intéressant**, de protéger leurs caractéristiques architecturales en s'assurant que les modifications aux bâtiments énumérés dans les listes soient encadrées, dans la réglementation, par des critères (PIIA) mais aussi par des règles si la situation le justifie.
- dans les **secteurs d'intérêt patrimonial intéressant**, de protéger les caractéristiques architecturales et paysagères, de veiller à l'intégration des nouveaux bâtiments à leur environnement et de s'assurer que les modifications aux bâtiments existants se fassent en tenant compte du contexte. La réglementation devra prévoir que les interventions dans ces secteurs soient encadrées par des règles.
- **que l'élaboration des PIIA et l'élaboration de règles dans les règlements de zonage** favorisent une architecture de qualité et consolident le cadre bâti en harmonie avec le caractère de chaque lieu, en contrôlant notamment l'apparence des nouvelles constructions afin qu'elles s'intègrent à leur milieu environnant, ainsi qu'en contrôlant l'apparence des modifications à un bâtiment pour qu'elles s'harmonisent avec son expression architecturale spécifique.

Les principes qui devraient guider l'élaboration des PIIA et des règles sont les suivants : conserver l'identité des secteurs, connaître avant d'intervenir

et maintenir le bon état et l'intégrité des bâtiments par l'entretien.

Les variables suivantes devraient être considérées dans l'élaboration des PIIA et des règles :

- Parcelaire : mode de division, dimensions et proportions des parcelles, mode d'implantation du bâti, aménagement du terrain.
 - Bâti : volumétrie (gabarit, nombre d'étages, forme de la toiture), traitement des façades (saillies, composition des façades, rythme, forme et dimensions des ouvertures, modèles de portes et de fenêtres, revêtements, ornementation, couleurs, matériaux et textures, etc.).
- d'instaurer des mesures de zonage spécifiques pour des **ensembles significatifs** tels que les noyaux paroissiaux (parc, école, église, presbytère, etc.) afin de préserver l'essence de leur valeur patrimoniale.
 - d'étudier les territoires identifiés comme **ensembles urbains d'intérêt**, de recenser les typologies des ensembles qui présentent une grande homogénéité et de développer des outils visant à sensibiliser la population à l'égard de l'intérêt patrimonial de ces ensembles.
 - d'établir un contrôle sur les **démolitions** dans les secteurs d'intérêt patrimonial et pour les bâtiments patrimoniaux en évaluant l'intérêt patrimonial des bâtiments concernés afin d'éviter des pertes irréversibles.
 - d'éviter le fractionnement des **grandes propriétés** et d'assurer la protection et la mise en valeur des propriétés institutionnelles.
 - d'appliquer les mesures nécessaires à un examen du potentiel archéologique et, le cas échéant, à la protection des vestiges découverts, préalablement aux travaux d'excavation publics et privés dans les **grands ensembles à statut et les biens culturels à statut, les sites archéologiques recensés et les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel**.

- de favoriser la prise en compte des **vestiges présentant une grande valeur archéologique** dans la conception et la réalisation des projets de construction ou d'aménagement urbain, notamment par l'adaptation des travaux ou l'intégration des vestiges.
- d'assurer la protection et la mise en valeur des aménagements urbains, des parcs et des **espaces publics**.
- de préserver et de protéger le **couvert végétal**, qui contribue beaucoup au caractère de plusieurs secteurs patrimoniaux répertoriés, de favoriser les plantations et de protéger de façon générale le patrimoine naturel, ainsi que de préserver et mettre en valeur le caractère champêtre des secteurs où l'on retrouve encore des paysages agricoles.
- de protéger les **perspectives** d'intérêt patrimonial telles que les vues sur le centre-ville, le mont Royal, les plans d'eau, les places publiques, les monuments commémoratifs, certains bâtiments ou clochers, etc.
- de préserver la spécificité de la **trame urbaine** montréalaise, qui découle des tracés fondateurs et des caractéristiques naturelles, et de préserver la grille orthogonale (incluant les ruelles des arrondissements du centre) ainsi que les plans d'ensemble et grilles particulières de certains arrondissements; de contrôler les subdivisions cadastrales afin de préserver le rythme des rues et de sauvegarder l'échelle du bâti.
- de développer des outils de promotion et de mise en valeur des **tracés fondateurs à fort potentiel**, aux fins de la protection de leur caractère.
- de développer un plan stratégique pour les **artères commerciales principales** (vitalité, affichage, rénovation, éclairage, mobilier urbain, etc.) qui tienne compte de la dimension patrimoniale des lieux et de concilier les opérations de travaux publics avec les préoccupations patrimoniales.

4.2 Générales à l'échelle montréalaise

Nous recommandons :

- de développer des outils de protection et de mise en valeur, incluant la **citation en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec**, pour les immeubles qui possèdent une valeur patrimoniale élevée à l'échelle montréalaise, comme certaines maisons rurales et villas, institutions (ex. : écoles, églises), services municipaux (ex. : bains, casernes, complexes civiques), etc.
- de développer des outils de protection et de mise en valeur, incluant la création de **sites du patrimoine en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec**, pour les sites qui possèdent une valeur patrimoniale élevée à l'échelle montréalaise, notamment certains noyaux villageois, ensembles institutionnels, grands domaines, grands gestes urbains et architecturaux, etc.
- à partir des critères de sélection établis pour l'évaluation des bâtiments et des secteurs susceptibles d'avoir un intérêt pan-montréalais, de développer un plan d'attribution de statuts patrimoniaux en vertu de la **Loi sur les biens culturels du Québec**, de fixer des critères d'évaluation pour les interventions sur les bâtiments et territoires protégés par le volet municipal de cette même loi, d'élaborer des outils de protection et de dresser un plan directeur pour la mise en valeur de chacun des sites du patrimoine.
- d'élaborer pour le public, les employés municipaux et les élus des activités et des **outils de sensibilisation** à l'égard du patrimoine.

– de réaliser des **études plus poussées** permettant d’accroître la connaissance du patrimoine bâti, historique et archéologique afin d’évaluer la valeur patrimoniale rattachée à différentes problématiques, notamment :

- étudier les territoires identifiés comme **secteurs d’intérêt archéologique à fort potentiel et secteurs d’intérêt archéologique** pour évaluer le degré de préservation du milieu physique, localiser les sites archéologiques conservés et définir préventivement les mesures de protection du patrimoine archéologique.
- faire des études détaillées sur le **patrimoine industriel** pour déterminer une stratégie de conservation et de développement des sites; étudier plus spécifiquement les territoires identifiés comme ensembles industriels d’intérêt.
- établir des balises et des critères permettant de bien planifier et gérer la problématique du **patrimoine religieux**; favoriser la conservation et la mise en valeur des lieux de culte les plus importants relativement à leur valeur patrimoniale; mettre en œuvre des outils de gestion des demandes de permis et favoriser l’occupation de lieux de culte par des fonctions compatibles; favoriser le maintien des caractéristiques des ensembles conventuels les plus importants, de leurs espaces paysagers et des cimetières.
- accroître la connaissance du **patrimoine moderne** en encourageant la recherche, les inventaires et les publications à ce sujet.
- planifier des études à l’échelle montréalaise, développer des outils et élaborer des lignes directrices de rénovation et d’agrandissement adaptées aux diverses typologies que l’on retrouve dans les zones identifiées comme **ensembles urbains d’intérêt**.

4.3 Spécifiques à l’arrondissement

Nous recommandons :

- d’évaluer l’intérêt pan-montréalais des secteurs et des bâtiments d’intérêt patrimonial exceptionnel en vue de procéder à la création de sites du patrimoine et à la citation de bâtiments **en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec**, notamment :
 - de procéder, en concertation avec toutes les instances concernées, à la création du site du patrimoine du canal de Lachine. Cette reconnaissance devrait affirmer l’importance historique du canal et celle de son patrimoine urbain sur la totalité de son parcours.
 - d’étudier la possibilité de créer les sites du patrimoine de la place Saint-Henri et du square Sir-George-Étienne-Cartier.

Le canal de Lachine

Des efforts considérables ont été consentis par le gouvernement fédéral et l’administration municipale pour rendre les berges du canal fonctionnelles et attrayantes et pour relier le canal à la ville, mais beaucoup reste à faire pour poursuivre la stratégie de revitalisation entreprise et protéger et mettre en valeur les témoins significatifs du secteur. Si, dans une perspective historique, la trame urbaine des quartiers limitrophes au canal a en quelque sorte été mise au service des intérêts afférents à son industrialisation, la donne est aujourd’hui inversée. Le canal a retrouvé une visibilité certaine et fait l’objet d’importants investissements immobiliers qui doivent contribuer au développement économique et urbain du secteur et assurer que ses liens historiques avec la ville s’avèrent fonctionnels.

Par ailleurs, le statut fédéral octroyé au canal de Lachine ne l’assure d’aucune protection juridique. Actuellement, le seul cadre légal permettant de baliser l’évaluation des projets de construction, de démolir

tion et de recyclage demeure le Plan d'urbanisme. Quant au *Projet intégré de développement* produit conjointement par la Ville de Montréal et Parcs Canada en 1996, il n'a été que partiellement mis en œuvre et ne propose pas de mesures concrètes guidant les interventions sur le domaine public des arrondissements de LaSalle et de Lachine. Par ailleurs, la Société du Havre de Montréal s'intéresse à un secteur bien défini à l'embouchure du canal (le pôle Peel), et le Vieux-Port et le Port de Montréal assurent la gestion d'une part importante du territoire. À ce jour, aucune vision d'ensemble n'a encore été élaborée de manière à assurer la conservation et le développement du canal de Lachine.

Dans ce contexte, nous recommandons aussi :

- d'étudier les délimitations géographiques du site de façon à englober un territoire plus large que le couloir de navigation et ses berges en élaborant, dans un premier temps, une stratégie d'ensemble pour tout le secteur du canal de Lachine; dans un deuxième temps, de développer des critères qui permettent d'apprécier la valeur patrimoniale des formes urbaines et des éléments architecturaux, archéologiques et paysagers qui caractérisent et qui permettent de comprendre et d'interpréter l'histoire du canal de Lachine, tout en considérant la spécificité des différents segments du canal (par exemple, le pôle industriel à l'extrémité ouest de l'arrondissement est fort différent de Griffintown, Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, etc.).

Par suite de la réouverture de la voie navigable et de la réalisation de projets immobiliers et d'aménagements publics et privés, le secteur du canal de Lachine a gagné en visibilité. Son territoire est actuellement exploité à un rythme effréné, ce qui entraîne souvent des gestes irréversibles, faisant disparaître des témoins significatifs et diminuant graduellement le potentiel de mise en valeur du lieu (par exemple, la démolition récente de la Hogson).

De plus, la démolition d'immeubles industriels laisse de très grands lots vacants, lesquels sont ensuite morcelés pour accueillir, le plus souvent, de grands complexes résidentiels dont les modes d'implantation ne sont pas conçus en relation avec la trame historique qui s'est organisée le long du canal. Par ailleurs, la construction de complexes résidentiels entraîne parfois une « privatisation » des abords du canal (terrasses, ruelles, etc.) qui concurrence les efforts d'aménagement du domaine public par la Ville et celui des berges par le gouvernement fédéral.

Dans ce contexte, nous recommandons aussi :

- d'élaborer des mesures de gestion intérimaires tant que l'étude du secteur n'aura pas été complétée et jusqu'à ce qu'une structure permanente soit mise en place pour développer une vision d'ensemble de la protection et du développement du canal et permettre la prise de décisions éclairées.
- d'actualiser le recensement d'éléments historiques potentiels produit par Parcs Canada en 1999 et de développer un mode de suivi des interventions permettant de produire régulièrement des états de la situation.
- de poursuivre la démarche entreprise par la Ville en planifiant des interventions d'aménagement du domaine public structurantes sur des sites stratégiques, de manière à inciter le développement privé et pour relier le canal aux quartiers et au centre-ville.
- de définir des objectifs en matière d'implantation d'immeubles, de design et d'aménagement du domaine public et du domaine privé qui prennent en compte la spécificité des valeurs patrimoniales associées au lieu.
- de prévoir, en cas de reconversion d'un immeuble, une documentation (relevés photographiques, plans, témoignages, documents, etc.) et le maintien dans la nouvelle vocation des éléments significatifs

témoignant de l'utilisation et de la vocation de l'édifice (caractéristiques architecturales, techniques, etc.).

- de prévoir, si la démolition est inévitable, un inventaire descriptif détaillé (relevés photographiques, plans, témoignages, documents, etc.) pouvant constituer un dossier d'archives contribuant à la connaissance de ce type de bâtiment et de son utilisation.
- de sensibiliser les propriétaires (industriels, particuliers ou secteurs publics) à la valeur patrimoniale de leurs complexes industriels (bâtiments, équipements, sites, quartiers ouvriers, archives) et d'évaluer la possibilité de leur offrir des incitatifs fiscaux.

Le village Saint-Augustin

La mise en valeur de la forme urbaine et des immeubles d'intérêt patrimonial de ce secteur dépend largement d'une stratégie qui reconnaîtrait que plusieurs modifications aux immeubles existants sont réversibles. De plus, la trame urbaine devrait être consolidée de manière cohérente et respectueuse de l'ensemble afin de conserver l'atmosphère de village toujours perceptible.

La rue Notre-Dame

La rue Notre-Dame relie des éléments dont l'intérêt architectural varie mais dont la mise en valeur est tributaire d'une stratégie globale d'intervention misant sur la revitalisation des quartiers qu'elle met en lien et dont elle est, en quelque sorte, la « façade principale » : le rehaussement de la qualité des interventions prévues sur les immeubles, du développement des terrains vacants qui minent la cohérence du cadre bâti et de la conservation d'éléments de paysage liés aux infrastructures ferroviaires; la préservation de modes d'implantation particuliers des immeubles résidentiels, commerciaux ou industriels et le maintien et la conciliation des usages qui, bien qu'ils entrent souvent en compétition, caractérisent l'arrondissement du Sud-Ouest.

La Petite-Bourgogne

Le rôle important de ce secteur dans l'histoire de la recherche sur le logement social au pays mériterait d'être reconnu et documenté. À la lumière d'une meilleure connaissance du secteur, il y aura lieu de développer une réflexion encadrant les paramètres de développement des secteurs de logement social.

Le pôle Côte-Saint-Paul – Ville Émard

L'application des critères de repérage du patrimoine urbain à l'échelle de l'arrondissement du Sud-Ouest n'a permis d'identifier que peu de secteurs sur le territoire des anciennes municipalités de Côte Saint-Paul et de Ville Émard. Cela ne signifie pas pour autant que ces anciennes municipalités ne présentent pas d'intérêt patrimonial, mais plutôt qu'il est difficile, compte tenu du haut niveau d'hétérogénéité du bâti et de la grande variabilité de son état de conservation, de cerner des limites géographiques de secteurs d'intérêt patrimonial.

Ce constat avait déjà été établi en 1983 lors de l'évaluation patrimoniale conduite par Ethnotech dans le cadre du macro-inventaire montréalais du quartier Côte Saint-Paul réalisé pour le compte du Ministère des Affaires culturelles du gouvernement du Québec. Cette étude mentionne qu'il est plus facile d'identifier des éléments ponctuels que des ensembles importants, tant sur le plan historique qu'architectural. De plus, les gestes individuels et collectifs souvent irréversibles posés au cours des deux dernières décennies perpétuent cet état de fait. Il faut aussi rappeler le fait que l'évaluation des valeurs patrimoniales conduite lors de la réalisation du Plan d'urbanisme de 1992 n'a pas mené à l'élaboration d'une stratégie de mise en valeur du bâti reposant sur la création de nombreux (ou de plus larges) secteurs significatifs auxquels s'appliquent des normes et des critères précis. Les mêmes observations que celles de 1983 s'appliquent au repérage de 2004, qui permet par ailleurs de constater que le cadre bâti a été largement modifié, et ce, souvent au

détriment des éléments architecturaux qui le caractérisent. Il n'en demeure pas moins que ces anciennes municipalités, avec leurs noyaux institutionnels, leurs espaces publics et la végétation mature de leurs rues résidentielles constituent un cadre de vie fort intéressant et présentent un potentiel de mise en valeur élevé.

Une stratégie de gestion des interventions préservant les acquis du « fonds patrimonial » des deux anciennes municipalités de Côte-Saint-Paul et de Ville Émard doit être développée. Les objectifs et les mesures de cette stratégie dépassent toutefois le champ du patrimoine, bien que celui-ci puisse apporter une contribution importante.

Rappelons succinctement quelques-unes des caractéristiques de ce patrimoine urbain toujours perceptibles, à des degrés divers, sur le terrain : une banlieue ouvrière à caractère résidentiel à l'exception des abords immédiats du canal de Lachine, occupés par des établissements manufacturiers; la construction domiciliaire qui s'effectue à un rythme régulier, sans boom spectaculaire, entre les années 1900 et 1930; la très grande diversité du bâti où l'on retrouve à peu près tous les types et modèles d'habitations sans qu'aucune ne prédomine sur l'ensemble du territoire; la rareté de longues séries de bâtiments identiques; l'amalgame de bâtiments de gabarits différents (maisons de logements de un, deux, trois étages, maisonnettes détachées, commerces intégrés à l'habitation); l'absence d'alignement des façades, ce qui donne au quartier un caractère décousu toutefois atténué par la dominance de certaines caractéristiques architecturales telles que les toits terrasse, les revêtements de brique et la présence d'une végétation mature.

Quant à l'état de conservation du patrimoine architectural, il est souvent plutôt déplorable : la plupart des immeubles ont subi des modifications importantes (revêtements de façade, détails architecturaux, escaliers, balcons, etc.). Plusieurs immeubles publics

antérieurs à 1930 ont été démolis, ce qui a des conséquences importantes sur le tissu urbain : insertion de nouveaux gabarits, perte d'éléments assurant la cohésion d'un noyau villageois, etc. Par ailleurs, certains secteurs des quartiers se sont historiquement développés (et c'est là précisément leur principale caractéristique identitaire) dans une difficile cohabitation entre les fonctions résidentielle et industrielle (c'est le cas en particulier du secteur formé par les rues Cabot, Angers et Saint-Patrick, l'un des plus anciens noyaux urbanisés et industrialisés de l'île de Montréal).

Pour rehausser le caractère architectural et urbain des anciennes municipalités de Côte-Saint-Paul et de Ville Émard, il y aurait lieu de compléter les connaissances sur l'histoire du développement de ces anciennes municipalités; de procéder à une analyse des typologies architecturales et urbaines et d'identifier les bâtiments qui assurent une cohésion particulière de la trame urbaine; et de relever les principaux types de modifications apportées au bâti et d'évaluer dans quelle mesure elles sont réversibles. Il va sans dire qu'une campagne de sensibilisation à l'amélioration des interventions sur le bâti du secteur serait souhaitable.

5.

BIBLIOGRAPHIE

Photographies aériennes

Photographies aériennes, 1947-1948-1949, Ville de Montréal, Gestion des documents et archives

SERVICE DE GÉOMATIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL.
Orthophoto noir et blanc, 2000, Navigateur urbain.

SERVICE DE GÉOMATIQUE DE LA VILLE DE MONTRÉAL.
Orthophoto noir et blanc, 2002, Navigateur urbain.

Cartes

ADAMS, John. *Map of the City and Suburbs of Montreal*, 1825. Bibliothèque de l'Université McGill, Département des livres rares et des collections spéciales.

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, n° 473.

GOAD, Charles E. *Atlas of Montreal*, 1890, volumes 1 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 1 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, n° 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

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.

Ouvrages généraux

Itinéraire toponymique du Saint-Laurent, ses rives et ses îles, Québec, 1984, 451 p., coll. Études et recherches toponymiques, n° 9.

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

- BEAUREGARD, Ludger. *Toponymie de la région métropolitaine de Montréal*, Québec, Ministère des Terres et Forêts du Québec, 1968, 225 p., coll. Étude toponymique 2 (nouvelle série).
- BERGERON, Claude. *Architectures du XX^e siècle au Québec*, Québec, Musée de la civilisation / Éditions du Méridien, 1989, 271 p.
- BERGERON, Claude. *L'architecture des églises du Québec 1940-1985*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1987, 386 p.
- 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.
- COMMISSION DE TOPONYMIE. *Noms et lieux du Québec. Dictionnaire illustré du Québec*, Québec, Les Publications du Québec, 1994, 925 p.
- COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal*. 12 volumes.
- COURVILLE, Serge (dir.). *Paroisses et municipalités de la région de Montréal au XIX^e siècle (1825-1861), Répertoire documentaire et cartographique*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1988, 350 p.
- DESJARDINS, Pauline. *Évaluation du patrimoine industriel. Critères généraux*, Montréal, Archemi / Ville de Montréal, Service du développement économique et du développement urbain, 29 août 2003, 56 p.
- LAURIN, J.-E. *Histoire économique de Montréal et des Cités et Villes du Québec*, [Montréal], Les Éditions J.-E. Laurin, 1942, 287 p.
- LEUNG, Felicity, David McCONNELL et Jean-Claude PARENT. *Les emplacements manufacturiers au Canada*, Ottawa, Environnement Canada, Service canadien des Parcs, 1990.
- LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992, 608 p.
- MAGNAN, Hormidas. *Dictionnaire historique et géographique des paroisses, missions et municipalités de la province de Québec*, Arthabaska, Imprimerie d'Arthabaska Inc., 1925, 738 p.
- MARSAN, Jean-Claude (dir.). *Inventaire préliminaire des bâtiments patrimoniaux de la Commission scolaire de Montréal*, vol. 1-2a-2b, Montréal, Université de Montréal, 28 février 2001.
- 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, Jacques. *Les ensembles patrimoniaux de la Communauté urbaine de Montréal*, Montréal, Ministère des Affaires culturelles, mars 1985, 40 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.
- WOLFE, Jeanne M. et François DUFAUX (dir.). *A topographic Atlas of Montreal / Atlas topographique de Montréal*, Montréal, McGill School of Urban Planning / École d'urbanisme, 1992, 78 p.

Site Internet

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

Ouvrages spécifiques à l'arrondissement

Le pont Victoria. Un lien vital/Victoria Bridge. The Vital Link, Montréal, Musée McCord d'histoire canadienne/McCord Museum of Canadian History, 127 p.

ARCHEMI, MAÎTRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC., HISTOBEC, PRUD'HOMME, Chantale. *Inventaire et évaluation des ressources culturelles du canal de Lachine. Rapport synthèse*, 3 volumes, réalisé pour le compte de Parcs Canada, novembre 1995.

BENOÎT, Michèle et Roger GRATTON. *La Côte Saint-Paul. Le patrimoine de Montréal. Quartier Saint-Paul*, Montréal, Ville de Montréal/Ministère des Affaires culturelles, 1991, 24 p., Coll. Pignon sur rue, n° 13.

BENOÎT, Michèle et Roger GRATTON. *Voies de fer et voies d'eau. Le patrimoine de Montréal. Quartiers du Sud-Ouest*, Montréal, Ville de Montréal/Ministère des Affaires culturelles, 1991, 24 p., Coll. Pignon sur rue, n° 1.

DESJARDINS, Pauline. *Évaluation du patrimoine industriel. Critères généraux*, Montréal, Archemi/Service du développement économique et du développement urbain, 29 août 2003, 56 p.

DESLOGES, Yvon et Alain GELLY. *Le canal de Lachine. Du tumulte des flots à l'essor industriel et urbain 1860-1950*, Sillery, Septentrion, 2002, 214 p.

ETHNOTEC INC. *Analyse du macro-inventaire montréalais – Quartier Saint-Paul*, étude réalisée pour le compte du Service d'urbanisme de la Ville de Montréal et du Ministère des Affaires culturelles du Québec, Montréal, 1983, 104 p.

JAMES, Ellen. *John Ostell. Architecte, arpenteur/Architect, Surveyor*, Montréal, Musée McCord/McCord Museum, 1985, 112 p.

LAUZON, Gilles. *1875 Saint-Henri*, Montréal, Société historique de Saint-Henri, 1985, 23 p.

MAÎTRE D'ŒUVRE DE L'HISTOIRE INC. *Énoncé préliminaire de valeur patrimoniale, analyse architecturale, recherches historiques du site d'Alstom (Atelier du Grand Tronc), Canal de Lachine*, réalisé pour le compte de Parcs Canada, juin 2002, 58 p.

POITRAS, Claire et Harold BÉRUBÉ. *Étude historique du développement urbain. L'axe du canal de Lachine – partie Sud-Ouest*, Montréal, Ville de Montréal/INRS, 2004.

RIOUX, François avec la collaboration de François GAGNÉ. *Étude des caractéristiques urbaines et architecturales des abords du canal de Lachine*, réalisée pour le compte du Service de l'habitation et du développement urbain de la Ville de Montréal, juillet 1990, 79 p.

Montréal 