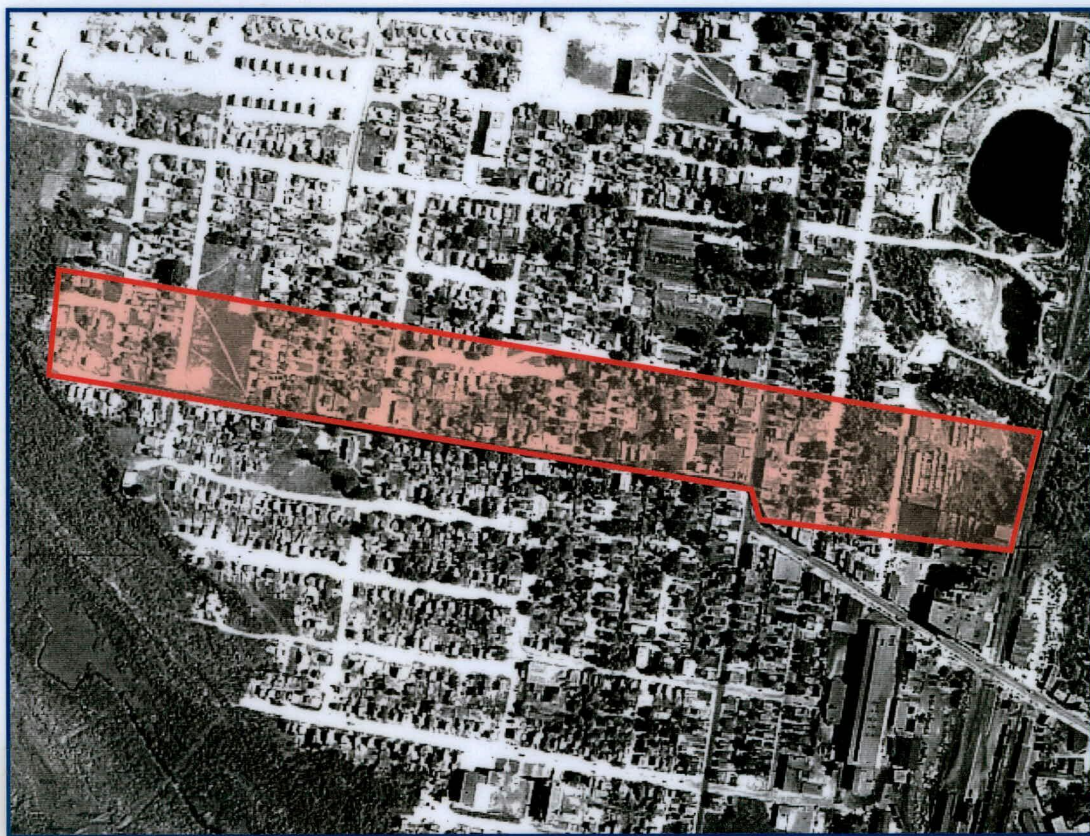




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports du Québec
Direction de l'Outaouais

Autoroute Laramée / McConnell, Hull Évaluation de l'intérêt archéologique



CANQ
TR
MOO
OUT
105

Arkēos inc.

Société d'expertise en recherches anthropologiques

Février 2001

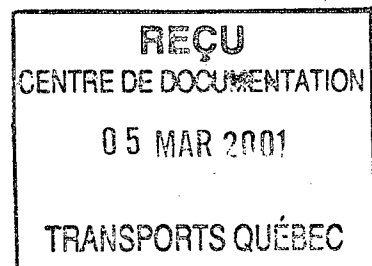
629901



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports du Québec
Direction de l'Outaouais

Autoroute Laramée / McConnell, Hull Évaluation de l'intérêt archéologique

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1



CAUQ
TR
-MOD
OUT
105



8232, rue Saint-Denis, Montréal (Québec) H2P 2G6
1453, rue Saint-Timothée, Montréal (Québec) H2L 3N7
70, rue Saint-Paul, Québec (Québec) G1K 3V9

TABLE DES MATIÈRES

		Page
	Liste des figures	ii
	Liste des photos	iii
	Liste des plans	iv
	Liste des tableaux	v
	Liste des intervenants	vi
1	INTRODUCTION	1
2	SOURCES D'INFORMATIONS CONSULTÉES	5
	2.1 Préhistoire	5
	2.2 Histoire	6
3	PRÉHISTOIRE	9
	3.1 Sites archéologiques connus	9
	3.2 Milieu naturel	9
	3.3 Intérêt archéologique préhistorique de l'emprise à l'étude	12
4	HISTOIRE	17
	4.1 Évolution de l'occupation	17
	4.2 Intérêt archéologique de l'emprise à l'étude	25
5	CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	33
	OUVRAGES CONSULTÉS	38
	SOURCES ICONOGRAPHIQUES	40
	 ANNEXE Relevé photographique des bâtiments au moment de l'expropriation	

LISTE DES FIGURES

	Page
Figure 1 - Localisation de la zone d'étude	2
Figure 2 - Cliché aérien de la zone d'étude illustrant les portions boisées et urbanisées du tracé	3
Figure 3 - Sites archéologiques connus à proximité immédiate du tracé projeté	10
Figure 4 - Zones d'intérêt pour la préhistoire le long de l'emprise du tracé routier	14
Figure 5 - Localisation des lots cadastraux	18
Figure 6 - Photographie aérienne, 1925	21
Figure 7 - Plan de la <i>Canada Packers Ltd</i> à Hull	22
Figure 8 - Photographie aérienne, 1945	23
Figure 9 - Photographie aérienne, 1951	24
Figure 10 - Localisation du lot 1560 et des bâtiments visés par l'inventaire archéologique — Extrait du plan de Goad (1903)	36
Figure 11 - Localisation du lot 1560 et des bâtiments visés par l'inventaire archéologique — Extrait du plan de <i>Underwriter's</i> (1952)	37

LISTE DES PHOTOS

	Page
Photo 1 - Axe McConnel/Laramée.....	4

LISTE DES PLANS

	Page
Plan 1 - Superposition d'un plan de la ville de Hull par Paul T. C. Dumais, arpenteur en 1890 sur le cadastre actuel.....	27
Plan 2 - Superposition de plans d'assurances réalisés par C. E. Goad (1903, révisés en 1908 et 1915) sur le cadastre actuel	29
Plan 3 - Superposition de plans d'assurances d' <i>Underwriter's</i> (1952) sur le cadastre actuel	31

LISTE DES TABLEAUX

	Page
Tableau 1 - Critères de discrimination des zones d'intérêt archéologique.....	15
Tableau 2 - Évolution de la toponymie des emprises publiques.....	20

LISTE DES INTERVENANTS

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Normand Chevalier	Ingénieur, Direction de l'Outaouais
Denis Roy	Archéologue, Direction générale de Québec et de l'Est

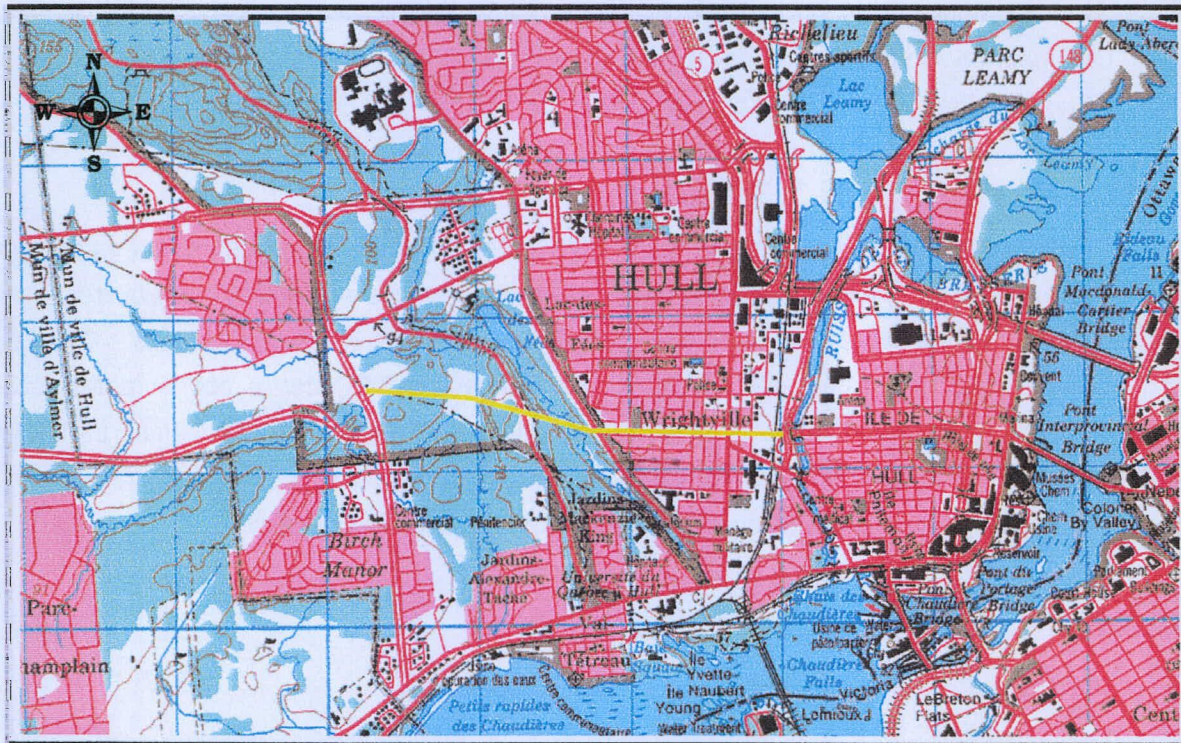
ARKÉOS INC.

Pierre Bibeau	Archéologue et chargé de projet
Michelle Guitard	Historienne
Robert Gauthier	Géomorphologue
Marcel Smit	Infographiste
Steve Fillion	Technicien en AutoCAD
Louise Beaudoin	Secrétaire administrative

1 INTRODUCTION

Le projet de parachèvement de l'axe McConnel/Laramée à Hull (n° 6672-8385-B) vise à poursuivre la construction d'une route réalisée à partir d'Aylmer, plus à l'ouest. Le tronçon projeté, situé entre le chemin de la Montagne à l'ouest et la route 50 à l'est, couvre environ 3,3 km de longueur (figure 1). La largeur de l'emprise, pour les fins de l'étude, varie entre 65 et 85 m. La partie ouest du projet prend place dans le parc de la Gatineau, alors qu'à l'est de la promenade du Lac-des-Fées, la route emprunte un corridor urbain de la municipalité de Hull (figure 2, photos 1 et 2).

Ce projet est assujéti à l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Dans l'éventualité où il y aurait des vestiges archéologiques dans les limites de l'emprise du projet, celui-ci serait aussi assujéti à la *Loi sur les biens culturels*. C'est dans ce contexte que le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) désire connaître les ressources archéologiques, historiques et préhistoriques, connues ou potentielles, à l'intérieur de l'emprise du projet. Le présent rapport rend compte des résultats obtenus et contient des recommandations quant aux mesures de mitigation à envisager avant la phase de construction.



(carte 31-G-5, Ottawa; 1 : 50 000)

Figure 1 - Localisation de la zone d'étude



Figure 2 Cliché aérien de la zone d'étude illustrant les portions boisées et urbanisées du tracé.



Photo 1

Photo 1 Axe McConnell - Laramée, emprise urbaine expropriée.

2 SOURCES D'INFORMATIONS CONSULTÉES

Certains documents produits par le M.T.Q. ont servi de références de base pour fixer les paramètres de la démarche, tant pour le volet préhistorique que pour l'aspect historique de l'occupation humaine. Il s'agit tout d'abord des plans de la zone d'étude, disponibles à l'échelle 1:2 000 pour la portion à l'ouest de la rue Labelle et au 1:1 000 pour la section plus urbanisée à l'est de cette rue. Ces documents ont également été obtenus sur une base numérisée, ce qui a permis de produire, à l'aide du logiciel AutoCAD, version 14, les superpositions de plans de la portion urbaine contenu dans ce rapport.

La localisation de la zone d'étude fut également fournie par le M.T.Q. sur carte topographique au 1:50 000 (31G/5) et photographies aériennes à l'échelle 1:15 000 (Q81 316-31 à 33). La carte topographique a servi de support pour illustrer l'intérêt archéologique de la portion non urbanisée de l'emprise.

Trois études d'évaluation environnementale liées au projet d'axe routier ont également servi de guides préalables : 1) Évaluation environnementale de site. Phases I et II. Boulevard Saint-Laurent/Laramée, Hull. Secteur de DeMontigny au Lac-des-Fées. Rapport préparé en 1998 par les Laboratoires Gatineau inc. pour le M.T.Q.; 2) un extrait des plans et devis des travaux de décontamination préparés par les Laboratoires Gatineau inc. en 1998 pour le M.T.Q.; 3) Étude d'impact sur l'environnement. Axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell. Préparé par Beauchemin-Beaton-Lapointe inc. en 1987 pour le M.T.Q.

2.1 Préhistoire

Pour sélectionner des zones sensibles relatives à l'occupation préhistorique de la zone d'étude, les efforts ont porté vers :

- l'examen des cartes topographiques au 1:250 000 et 1:50 000;
- l'examen stéréoscopique des photographies aériennes (1:15 000);
- la consultation du fichier de l'inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ), au ministère de la Culture et des Communications du Québec (M.C.C.Q.);

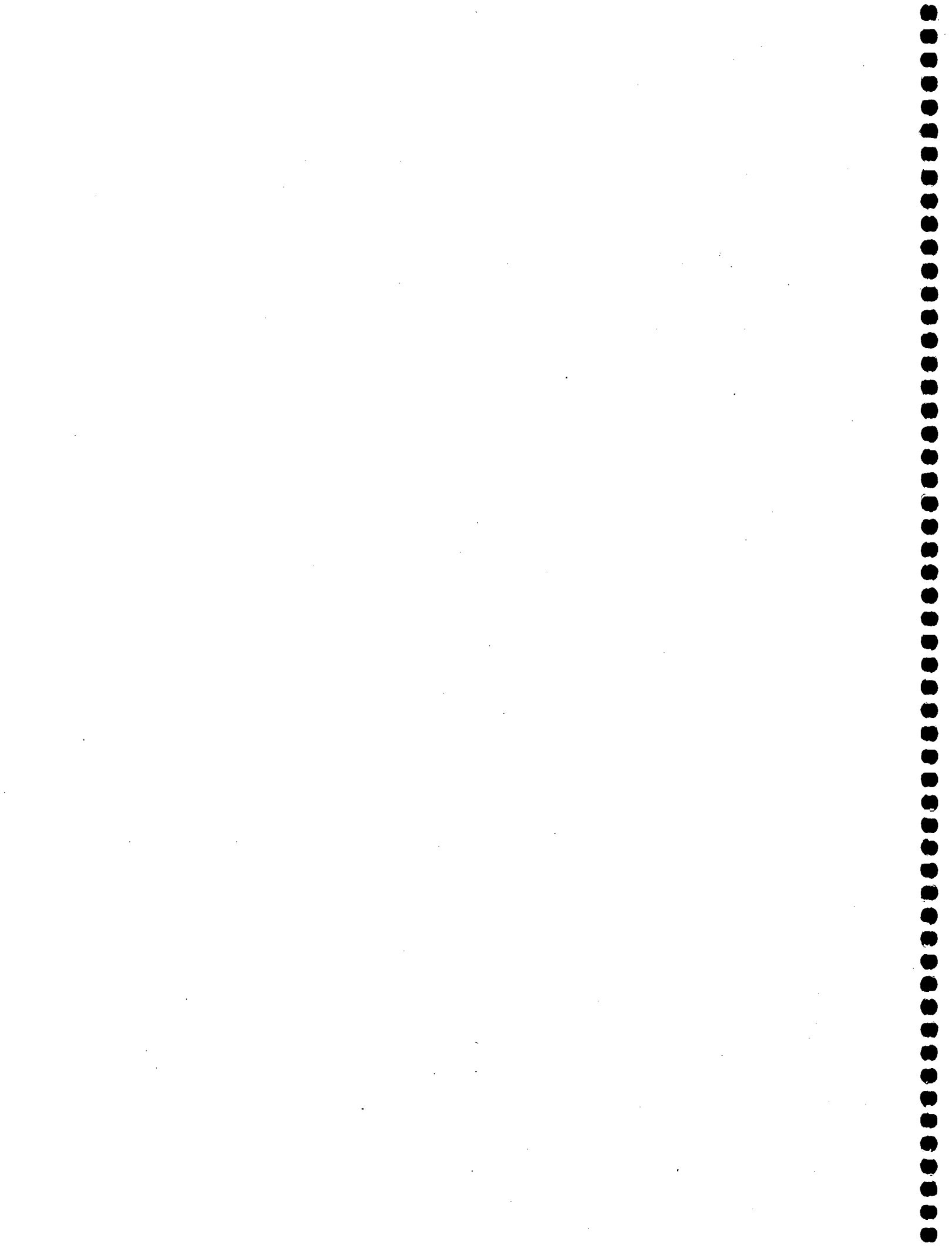
- la consultation du répertoire des études de potentiel archéologique publié en 1998 par l'Association des archéologues du Québec (AAQ);
- une étude de potentiel récemment produite pour la Commission de la capitale nationale : Marcel Laliberté (1998), Potentiel archéologique. Terrains fédéraux de la région de la Capitale nationale. Volumes 1 et 2.

2.2 Histoire

Outre l'examen des données issues du fichier de l'ISAQ ou du répertoire des études de potentiel produit par l'AAQ, plusieurs démarches ont été réalisées pour apprécier l'évolution de l'implantation eurocanadienne dans la zone d'étude. À savoir :

- diverses photographies aériennes anciennes disponibles à la Photothèque nationale de l'air au ministère des Ressources naturelles du Canada : 1925, 1945, 1951 et 1961;
- photographies aériennes du territoire d'étude, Commission de la capitale nationale;
- photographie aérienne du tracé projeté, octobre 2000, disponible au Service d'urbanisme de la Ville de Hull;
- plans cadastraux (1973 et 1988), au Service de l'ingénierie de la Ville de Hull;
- plans anciens de la Ville de Hull : 1) Plan de la Cité de Hull, août 1929 (archives de la Municipalité); 2) Plan of the City of Hull, Ottawa Country, Province of Quebec, 1890 (Archives nationales du Québec);
- plans d'assurances obtenus aux Archives nationales du Québec à Hull : C. E. Goad (1903, révisés en 1908 et 1915, planches 195 et 197), *Underwriter's* (1952, planches 31, 36 et 37);
- rôles d'évaluation, Ville de Hull, 1885-1935;
- plans de propriété de la *Canada Packers Ltd*, Ville de Hull;
- études historiques des fermes Wright et Columbia;

- inventaire des bâtiments expropriés réalisé en 1974 et 1975 par les estimateurs Bégin, Charland et Valiquette pour le M.T.Q. (voir relevé photographique en annexe).



3 PRÉHISTOIRE

3.1 Sites archéologiques connus

Plusieurs sites archéologiques, préhistoriques et historiques, sont connus aux abords des municipalités de Hull et Ottawa. La présence de la rivière des Outaouais et la proximité des confluences de celle-ci avec les rivières Gatineau et Rideau constituent les principaux motifs de cette abondance. La recherche des sites connus s'est volontairement limitée à l'identification de ceux pouvant être directement menacés par le projet routier. Pour ce faire, une bande d'un kilomètre entourant l'emprise a été examinée. Dans cet espace, un seul site est répertorié au fichier de l'ISAQ¹ : BiFw-n, localisé au sud-est du lac des Fées, à quelque 500 à 600 m au nord ou nord-est de l'emprise² (figure 3). Il s'agit d'un site du pré-inventaire, signifiant que sa localisation exacte n'est pas connue. Dans la plupart des cas, il s'agit d'une découverte fortuite, qui n'est pas l'œuvre d'un archéologue, ce qui explique les lacunes quant à la provenance. Le site BiFw-n, mentionné pour la première fois par une géologue, Cynthia Gary en 1914, est également noté par W. J. Wintemberg (sans date) qui rappelle la découverte d'une pointe ou couteau en cuivre natif «... on the high land southeast of Fairy Lake in Wright County, Quebec».

Les Amérindiens obtenaient le cuivre natif dans la région du lac Supérieur, en Ontario. Prélevées sous forme de pépites, elles étaient chauffées à basse température ce qui altérait la structure du métal et permettait par la suite de forger sous différentes formes, sans les briser. On produisait ainsi des couteaux, pointes, gouges, haches, grattoirs, aiguilles, hameçons, etc. L'apparition de l'emploi du cuivre natif par les Amérindiens dans le sud de l'Ontario date d'environ 5 500 ans et est associée à l'Archaïque laurentien (Ellis, Kenyon, Spence, 1990).

3.2 Milieu naturel

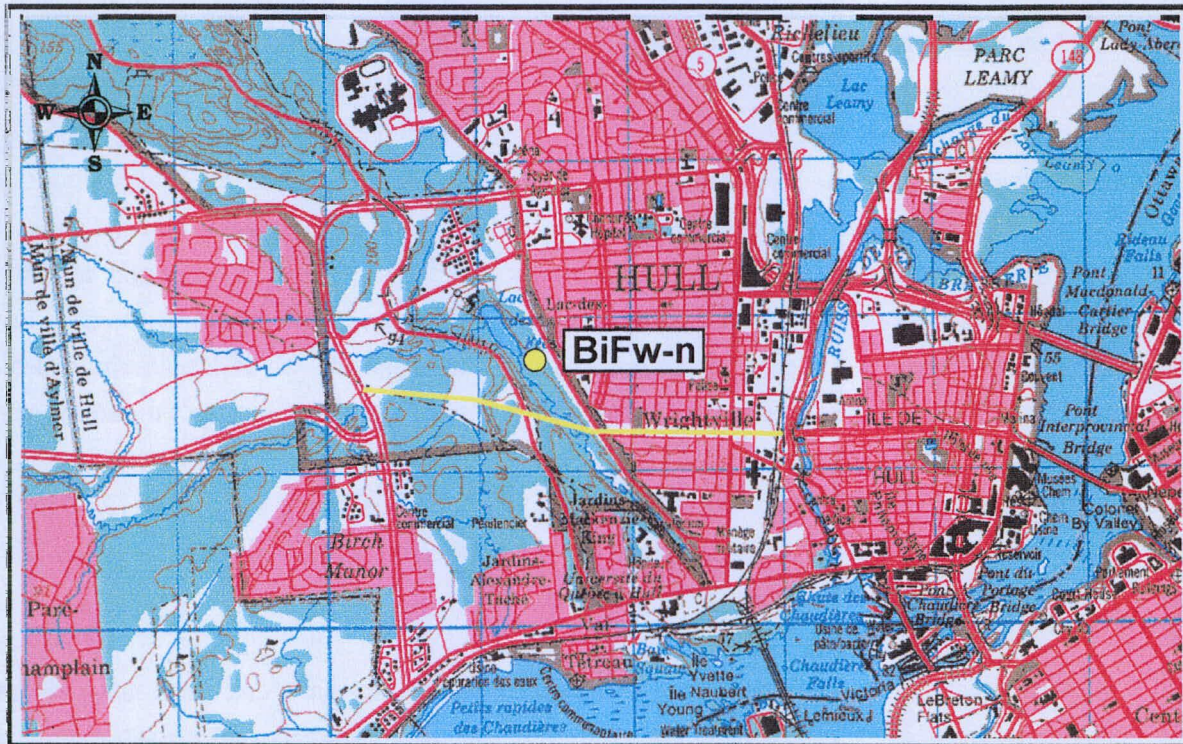
- Habitabilité

Les découvertes archéologiques actuelles indiquent un peuplement relativement tardif de la vallée de l'Outaouais à environ 6 000 ans A.A.³ (Chapdeleine, 1997). L'étude de la paléogéographie de l'Outaouais permet cependant de faire reculer l'habitabilité de la région

¹ Aucun site historique.

² Le lac des Fées est situé à 3 km de la rivière des Outaouais. Son toponyme provient d'une légende amérindienne.

³ Avant aujourd'hui.



(carte 31-G-5, Ottawa; 1 : 50 000)

Figure 3 - Sites archéologiques connus à proximité immédiate du tracé projeté (moins de 1 kilomètre)

d'environ deux millénaires. Nous savons en effet qu'à son maximum, vers 12 000 ans A.A., la mer de Champlain recouvrit le bassin nord de l'Outaouais jusque vers 198 m et 168 m d'altitude pour le bassin sud (Laliberté, 1998, 1999). À titre de comparaison, l'emprise du tracé routier prend place à une élévation variant d'environ 50 m à l'est, jusqu'à 90 m à l'ouest (carte 31G/5). Le début de l'émergence des terres le long du tracé s'amorcera avec le retrait de la mer de Champlain et l'arrivée des eaux saumâtres du lac à Lampsilis jusqu'à une cote d'environ 70 m vers 9 500 ans A.A. (*id.*, *ibid.*). La fin de l'épisode du lac à Lampsilis est évaluée à environ 8 000 ans A.A. et l'Outaouais adopte alors le tracé général actuel en découpant les dernières terrasses dans la plaine alluviale, à une altitude d'environ 50 m dans la région de Hull/Ottawa (*id.*, *ibid.*).

- **Physiographie et dépôts meubles**

Cette emprise, au niveau topographique, origine et se termine dans une zone relativement plane, composée essentiellement de dépôts glaciaires et d'argiles silteuses. Toutefois, l'emprise traverse partiellement un secteur plus accidenté qui correspond à une zone lithologique originant du nord du secteur à l'étude (bouclier Canadien), qui se discontinue aux environs du lac des Fées et qui réapparaît dans le secteur à l'étude, sous forme d'un éperon rocheux, pour se prolonger jusqu'aux rives de l'Outaouais. Cet éperon rocheux, qui est en fait le prolongement de la partie méridionale du bouclier, est délimité à l'est et à l'ouest, par les lignes de failles d'Eardley (Commission géologique du Canada, 1979, 1982 : cartes 1506 et 1508A). À ces lignes de failles correspondent, du point de vue topographique, des talus ou des escarpements rocheux bien visibles sur les photos aériennes.

L'emprise origine, à l'est, du secteur du quartier de Wrightville, composé de matériaux glaciaires sous-jacents aux remblais urbains. Par la suite, le tracé emprunte un secteur nettement plus accidenté (l'éperon rocheux) où les pentes sont fortes (entre 10 et 30 %) et les sols plutôt minces (moins de 1,00 m d'épaisseur). La seconde partie du tracé (50 %) vers l'ouest, est moins accidentée et se compose davantage de dépôts meubles variés et plus importants en épaisseur. D'est en ouest, on peut constater que l'emprise traverse les milieux physiques suivants :

- un secteur de départ plat (Wrightville) composé de matériaux glaciaires;

- un secteur de dépôts organiques (marais, situé dans le fond du lit du ruisseau originant du lac des Fées;
 - un secteur d'éperon rocheux en surplomb très accidenté, avec fortes pentes et faibles dépôts meubles;
 - un secteur de dépôts glaciaires (till de fond) avec une topographie moins vigoureuse, plus vallonneuse en pente générale ascendante;
 - un secteur terminal ondulé composé de terrasses fluvio-marines (non loin du quartier de Birch Manor).
- **Perturbations**

L'examen des photos aériennes de 1925, 1945, 1951 et 1981 illustre le bâti dense, présent à l'est de la promenade du Lac-des-Fées, avec un remblayage des sols naturels. Le secteur du marais est presque intact, avec aucune construction visible, mise à part la présence de la route pavée limitrophe au quartier urbain.

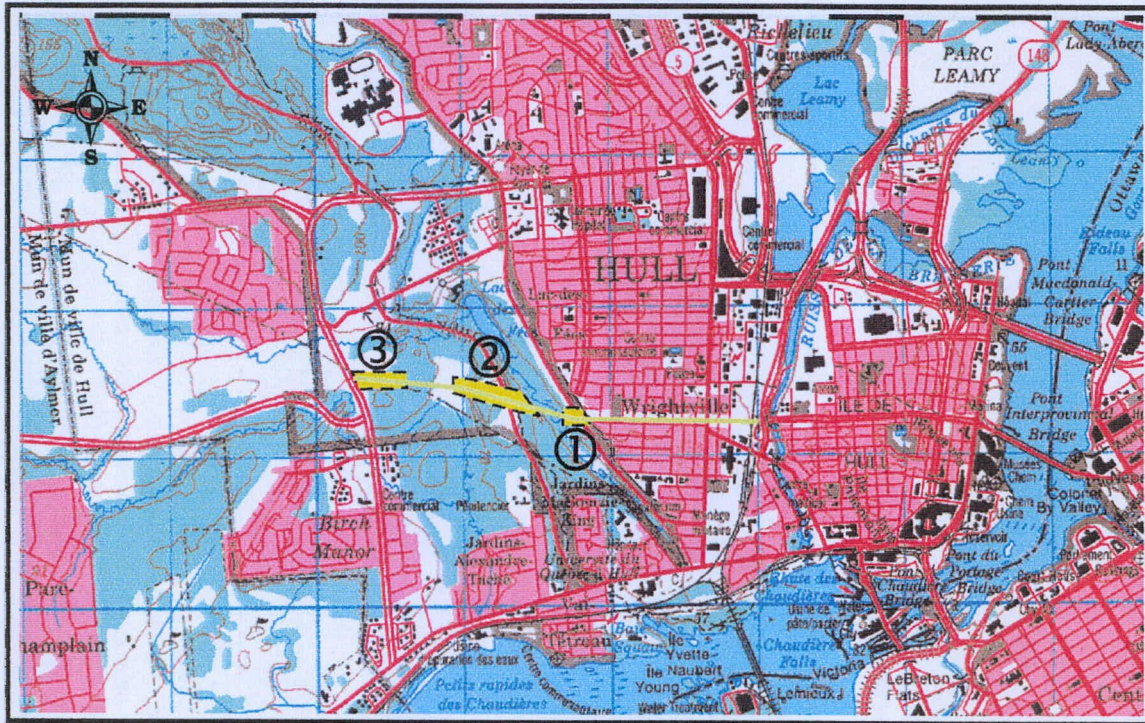
Le secteur de l'éperon est peu touché dans l'ensemble, mais toutefois altéré par la construction de deux lignes hydroélectriques, d'une emprise routière (route du parc de la Gatineau) et d'un petit secteur de banc d'emprunt visible sur les photos aériennes de 1981.

Les autres secteurs, plus à l'ouest, sont plus altérés, étant affectés par du déboisement, l'implantation de routes secondaires et la présence de lignes hydroélectriques.

3.3 Intérêt archéologique préhistorique de l'emprise à l'étude

Le potentiel archéologique préhistorique de l'emprise apparaît nul pour le secteur à l'est de la promenade du Lac-des-Fées, en raison de l'urbanisation de ce quartier. Le seul emplacement ayant semble-t-il échappé aux constructions correspond à un ancien terrain de jeux situé au nord de la rue Laramée, entre les rues Montmartre et Labelle (*St-John Park* sur un relevé d'assurances datant de 1952; voir photos 31 et 32 en annexe).

Pour la portion ouest du tracé, située dans le parc de la Gatineau, l'examen des photographies aériennes et des cartes topographiques permet de distinguer trois zones qui se démarquent du reste du tracé par la nature des dépôts meubles et la topographie (figure 4). Les critères de discrimination de ces zones sont décrits au tableau 1. La zone 1 correspond à la rive est de l'exutoire du lac des Fées. La zone 2 représente l'éperon rocheux décrit précédemment, ainsi que ses versants est et ouest. La zone 3 constitue un versant vallonneux à l'ouest de l'éperon.



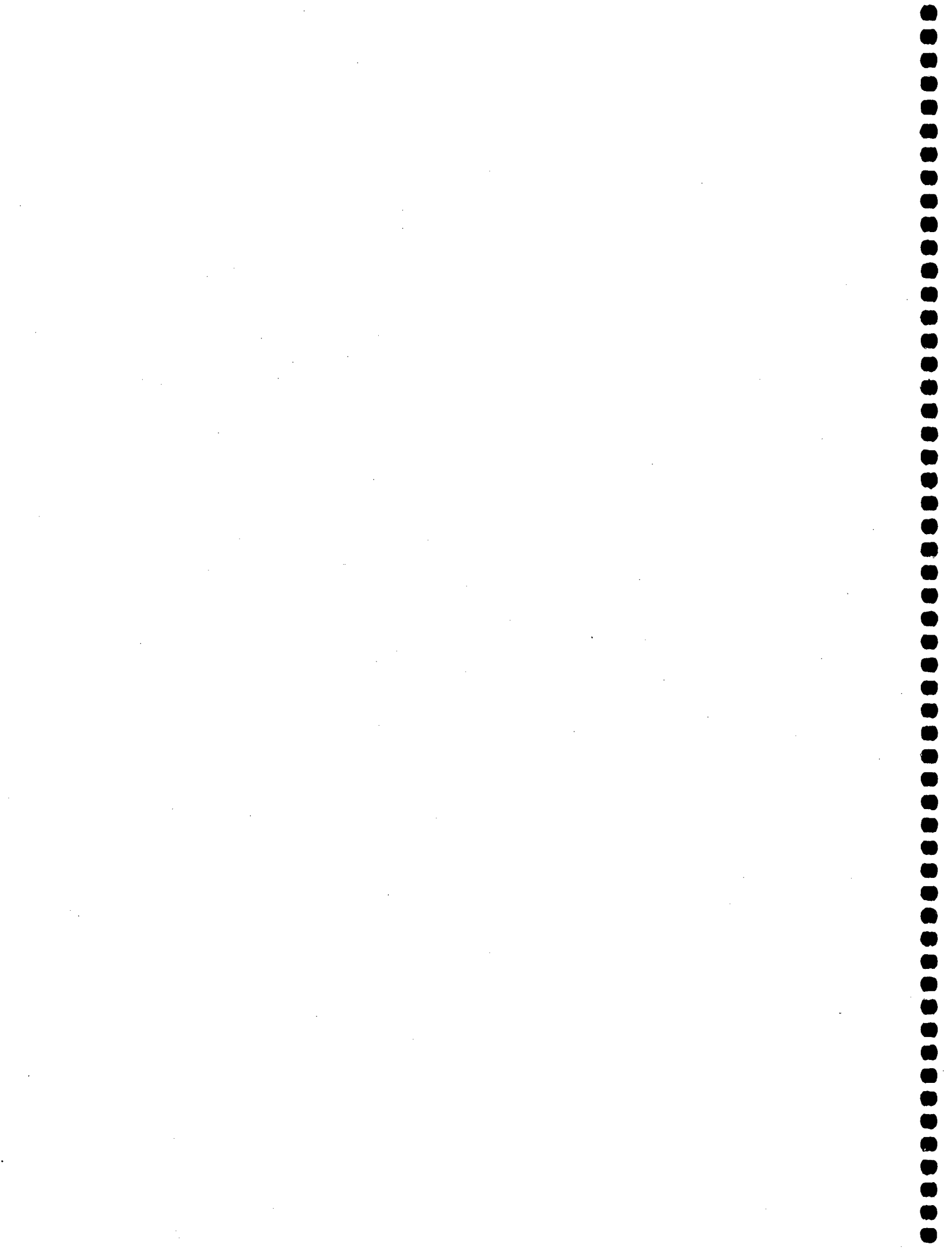
(carte 31-G-5, Ottawa; 1 : 50 000)

Figure 4 - Zones d'intérêts pour la préhistoire le long de l'emprise du tracé routier

Tableau 1 - Critères de discrimination des zones d'intérêt archéologique

Feuillet n°	Carte n°	Carte n°	Zone n°	Toponymie	Plani- métrie (km2)	A											B					C		D		E								F												
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38			
31G/5	—	—	1	Rive est de l'exutoire du lac des Fées	0,02																																									
31G/5	—	—	2	Éperon rocheux	0,08																																									
31G/5	—	—	3	Flanc de colline, côté ouest	0,07																																									

A HYDROGRAPHIE	B SÉDIMENTOLOGIE/DÉPÔTS	C DRAINAGE	D TOPOGRAPHIE	E PERTURBATION	F REMARQUES
1- Axe de circulation mineur	12- Matériaux granulaires S/G	17- Drainage déficient	20- Microphotographie inégale	22- Perturbation par villégiature	29- Convergence d'axes morphologiques
2- Axe de circulation majeur	13- Matériaux sableux S	18- Drainage excellent	21- Microphotographie égale	23- Perturbation par route	30- Sites archéologiques connus
3- Plan d'eau mineur	14- Matériaux glaciaires	19- Bon drainage		24- Perturbation par ligne électrique	31- Sites amérindiens contemporains
4- Plan d'eau majeur	15- Présence de roche en place			25- Rive inondée	32- Terrasse perchée
5- Cours d'eau mineur navigable	16- Limono-argileux S/LA			26- Agriculture	33- Intérêt faunique
6- Cours d'eau majeur navigable				27- Déboisement à proximité	34- Scierie
7- Accès facile à la rive				28- Gravières	35- Chemin de fer
8- Accès difficile à la rive					36- Cuvette structurale
9- Cours d'eau sinueux					37- Près d'un esker
10- Nombreux portages nécessaires					
11- Voie de navigation contemporaine					



4 HISTOIRE

4.1 Évolution de l'occupation

La désignation du canton de Hull remonte à 1792, bien qu'il fut officiellement proclamé en 1806. Philemon Wright, celui qui sera considéré comme le fondateur de la municipalité, et qui donnera son essor économique à la région en y développant le commerce du bois, s'y établit en 1800. L'agglomération urbaine devient municipalité de canton en 1845, puis municipalité en 1875, alors qu'elle fut désignée pour la première fois cité de Hull, après avoir été successivement nommée Columbia Farm, Wright et Wrigtown (Commission de toponymie, 1986).

La portion urbaine de la zone d'étude, entre l'actuelle promenade du Lac-des-Fées à l'ouest et l'autoroute 50 à l'est, a appartenu à la famille de Philemon Wright à partir du premier quart du XIX^e siècle. À l'est de l'actuel boulevard Saint-Joseph,⁴ les terrains situés aux numéros de cadastre 257, 258 et 436 faisaient partie à l'origine de la ferme Columbia (voir le schéma simplifié : figure 5). Dans sa portion est, cette ferme comprenait le ruisseau de la Brasserie jusqu'aux terrains de la brasserie où se trouve actuellement l'écomusée près du pont de la rue Montcalm.

La ferme Columbia était une ferme expérimentale où il y avait sûrement plusieurs bâtiments. Malheureusement, il n'en existe pas de plan. Philemon Wright l'a légué à son gendre Thomas Brigham en 1839. On sait qu'il y avait une scierie, un moulin à farine et plusieurs bâtiments de ferme. Brigham est décédé en 1842, et la ferme continua à être exploitée par son fils Thomas Cortes, bien qu'il n'en hérita pas entièrement. Une recherche plus approfondie en archives serait nécessaire pour connaître plus précisément ce qui advint des terres des lots mentionnés ci-haut. Il se peut que la carrière qui est visible au nord de l'extrémité est de l'emprise sur les photos aériennes (figures 6, 8 et 9) ait été vendue en 1901 par Emma R. Brigham à Joseph Leduc, un marchand et entrepreneur hullois pour en extraire de la pierre.

Quant au terrain qui se trouve entre le boulevard Saint-Joseph et la promenade du Lac-des-Fées (lots 247 et 254; voir plan 1), il faisait partie de la ferme personnelle de Philemon Wright. À son décès en 1839, elle a été léguée à son fils Tiberius qui est décédé deux ans plus tard. Le partage des biens de celui-ci fit que ces terrains se retrouvèrent dans les mains d'Alphonso, fils de Tiberius,

⁴ Désigné *Chelsea Road* à la fin du XIX^e siècle et *Gatineau Road* au début du XX^e siècle (voir tableau 2).

l'aîné de son deuxième mariage, avec Lois Ricker (M. Guitard, 1998 : 17-27, 50). Celui-ci est décédé en 1857. La fille de ce dernier, Jessie, a épousé John Walker. Ils habitaient, sur le lot 254, une habitation de 30 pi sur 36 pi, joutée à une grange de 30 pi sur 40 pi, le tout sur une propriété de 63 acres (rôles d'évaluation, Hull, C. E. Goad, 1903-1952 : les Wright, pl. 52). La date de construction n'est pas connue, mais l'on peut croire qu'elle se situe vers le milieu du XIX^e siècle. Nous savons qu'ils y habitaient toujours en 1886-1887.

Une autre maison de pierre, cette fois sur les lots 247, 249 et partie 254 appartenait à Joshua Wright, cultivateur (1854-1907), fils d'Alphonso et arrière-petit-fils de Philemon Wright, dont la propriété s'étendait sur 57 acres (*id.*, *ibid.*). En 1895, il y a, entre autres, deux Walker qui habitent sur le lot 254 : l'un est marchand de charbon et il habite une maison dont la fondation est en pierre et dont le terrain mesure 66 pi x 99 pi. L'autre Walker, probablement son frère Philemon, a aussi un terrain de même dimension et une maison dont la fondation est en pierre. Un troisième Walker est mentionné. Il s'agit de Joseph qui est tanneur et qui n'habite pas sur ce lot, louant plutôt sa maison à un ouvrier.

Jessie Wright-Walker subdivisera le terrain, après le décès de son époux à la fin des années 1880 et amorcera ainsi le développement de la portion est de la zone d'étude. Sur un plan de Dumais (1890),⁵ qui est la plus ancienne carte disponible du secteur (Dumais, 1890 : plan 1), les emprises publiques sont tracées à l'est de l'axe de l'actuelle rue Dufferin,⁶ jusqu'au chemin de fer du Canadien Pacifique, soit : DeMontigny, Walker/Berri, Saint-Joseph, Lois et Crémazie. Le lotissement visible du côté ouest du boulevard Saint-Joseph s'arrête en bordure nord de l'emprise à l'étude. La rue Jogues n'est pas encore implantée, ainsi que le prolongement de l'actuelle rue Montcalm, au sud, soit la rue Laramée. Au nord de l'aire d'étude, la rue Dalpé est ouverte, de même qu'Amherst.

Les plans d'assurances réalisés par C. E. Goad en 1903 et révisés en 1908 et 1915 (Goad, 1903, 1908, 1915 : plan 2) illustrent plus nettement l'évolution du bâti dans l'emprise et l'appropriation des terrains vers l'ouest (les plans n'existent pas jusqu'à la limite est de l'emprise). Les rues sont tracées jusqu'au niveau de la rue Richelieu. Les bâtiments sont espacés et plusieurs terrains ne sont pas encore employés pour des constructions. On y retrouve principalement des résidences et bâtiments secondaires en bois. Une école est construite, au sud de la rue Laramée (Montcalm), coin de la rue Davies. On ne remarque que deux maisons de pierre, dont l'une dans le prolongement de la rue Jogues, deviendra une église baptiste sur un plan d'assurances plus tardif (Underwriter's, 1952 : plan 3). La forme du bâtiment et le matériau employé permettent de penser qu'il s'agit de la

⁵ Sur ce plan, le lac des Fées est désigné «*Haunted Lake*».

⁶ Toutes les références toponymiques renvoient aux désignations actuelles. Le tableau 2 dresse la liste des anciens toponymes.

maison de ferme originale mentionnée auparavant et qui appartenait en 1886 et 1887 à John Walker. À l'est de la rue Crémazie, on note la vocation industrielle du terrain. Il s'agit de l'usine de transformation de la viande de la *Canada Packers Ltd*, construite vers 1889 (figure 6, photos 1 et 2 en annexe). L'usine a fermé durant les années 1970 et a brûlé depuis.

Tableau 2 - Évolution de la toponymie des emprises publiques

Aujourd'hui	1890	1903 (1908)	1903 (1915)	1929	1952
Montcalm	Brewery Street	Gatineau Road	Montcalm	Montcalm	Montcalm
Laramée	—	Clotilda	Clotilda	Montcalm	Laramée
Dalpe	Regina	Regina	McKenzie	McKenzie	—
Carrière	—	McKenzie	—	Carrière	Carrière
Rouleau	—	—	—	Étienne	—
Crémazie	Prince	—	Crémazie	Crémazie	Crémazie
Lois	King Street/ Lizzie Street	Elizabeth	Lois	Lois	Lois
Saint-Joseph	Chelsea Road	Gatineau Road	Saint-Joseph	Saint-Joseph	Saint-Joseph
Jogues	—	George	Jogues	Jogues	Jogues
Walker	—	Walker	Walker	Walker	Berri (nord de Laramée)
Berri	Pas nommée	Joshua	Berry	Berry	Berri
DeMontigny	Pas nommée	—	Demontigny	DeMontigny	De Montmagny
Dufferin	—	—	—	Dufferin	—
Davies	Pas nommée	—	—	Davies	Davies
Richelieu	—	—	—	Richelieu	Richelieu
Montmorency	—	—	—	Montmorency	—
Labelle	—	—	—	Labelle	—
Montmartre	—	—	—	Montmartre	—
Lac-des-Fées	—	—	—	Pas nommée	—

L'examen d'une photographie aérienne de 1925 (figure 5) indique que les rues sont ouvertes, vers l'ouest, jusqu'à la rue Montmartre. Le bâti demeure espacé, sauf qu'il tend à se concentrer aux abords des artères plus importantes telles que le boulevard Saint-Joseph et, dans une moindre mesure, la rue Laramée.

Deux séries de photographies aériennes, prises en 1945 et 1951 (figures 8 et 9), illustrent la densification du bâti et l'ouverture des rues jusqu'à l'extrémité ouest de la portion urbaine de l'aire d'étude (rue Rouleau). Seul un emplacement sis entre les rues Montmartre et Labelle, au nord de la rue Laramée, n'est pas construit. Il correspond à ce qui sera un terrain de jeux lorsque l'emprise sera expropriée par le M.T.Q. (*St-John Park* sur le relevé d'*Underwriter's* de 1952).



Figure 6 - Photographie aérienne, 1925

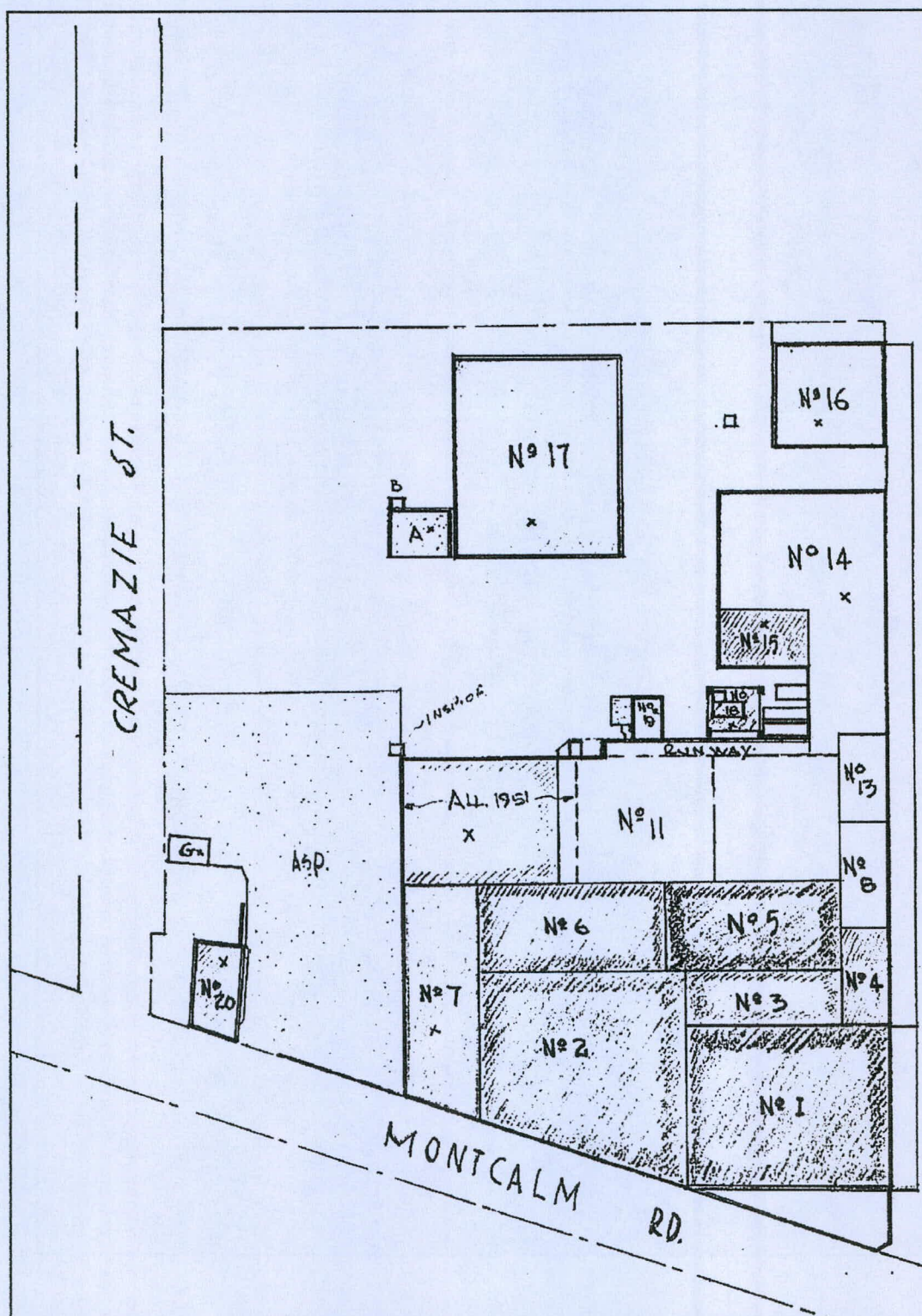


Figure 7 - Plan de la *Canada Packers Ltd* à Hull



Figure 8 - Photographie aérienne, 1945



Figure 9 - Photographie aérienne, 1951

Le relevé réalisé par la firme *Underwriter's* en 1952 pour des fins d'assurances (plan 3) indique encore une fois la prédominance des maisons de bois, parfois recouvertes de briques, surtout près du boulevard Saint-Joseph et des rues Montcalm et Dalpé. On note cependant l'apparition d'une dizaine de bâtiments en béton et la maison de pierre ayant possiblement appartenue à John Walker est devenue une église baptiste et fait dorénavant face à la rue Jogues qui est percée jusqu'à la rue Carrière. Le bâti est présent jusqu'à la limite du talus à l'ouest (*Underwriter's*, 1952 : plan 3). À l'extrémité ouest de la zone d'étude, sur les rues Vimy et Rouleau, les maisons ont été construites vers la fin des années cinquante (Bégin, Charland et Valiquette, 1974). Une nouvelle école est aussi construite au sud de la rue Laramée, au coin de la rue Davies.

L'emprise urbaine a été expropriée par le M.T.Q. en 1973 et la démolition s'est poursuivie jusqu'en 1975. En annexe, on retrouve un relevé photographique des bâtiments réalisé en 1974 par des évaluateurs pour le M.T.Q. Depuis la démolition, le corridor est vacant (Laboratoires Gatineau inc., 1998a).

4.2 Intérêt archéologique de l'emprise à l'étude

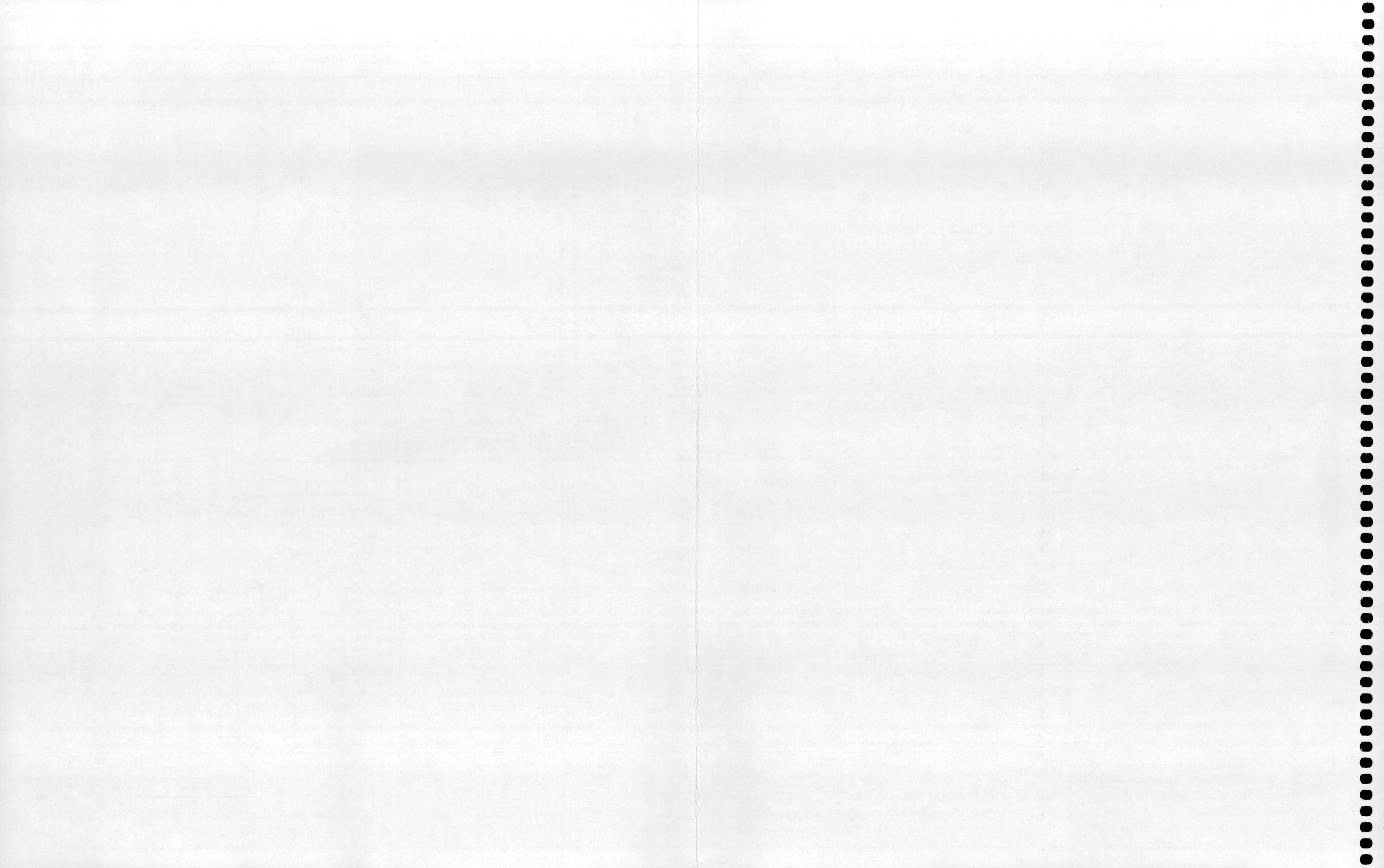
La portion urbaine de l'axe McConnel/Laramée, à l'est de la promenade du Lac-des-Fées, a tôt fait d'appartenir à l'empire financier de Philemon Wright, dès les premières décennies du XIX^e siècle. L'agriculture fut le premier usage de ces sols par les colonisateurs de l'Outaouais. Il n'existe aucune information permettant de localiser de façon certaine l'emplacement des maisons et bâtiments secondaires érigés par ces colons. Il demeure cependant possible que la maison de pierre localisée au centre de l'ilot circonscrit en 1903 (Goad, 1903, 1908, 1915 : plan 2) par les rues Saint-Joseph (Gatineau), Berri (Joshua), Laramée (Clotilda) et Dalpé (Régina) représente la résidence de la famille de John Walker, mari de Jessie Wright, arrière-petite-fille de Philemon Wright. Les Walker-Wright habitaient une maison de pierre avec dépendances sur le lot 254 en 1886-1887 et il est possible qu'ils y furent établis depuis le milieu du XIX^e siècle. En 1952, ce bâtiment de pierre est devenu une église baptiste (*Underwriter's*, 1952 : plan 3) et en 1974, il semble avoir disparu (photo 10 : annexe 1).

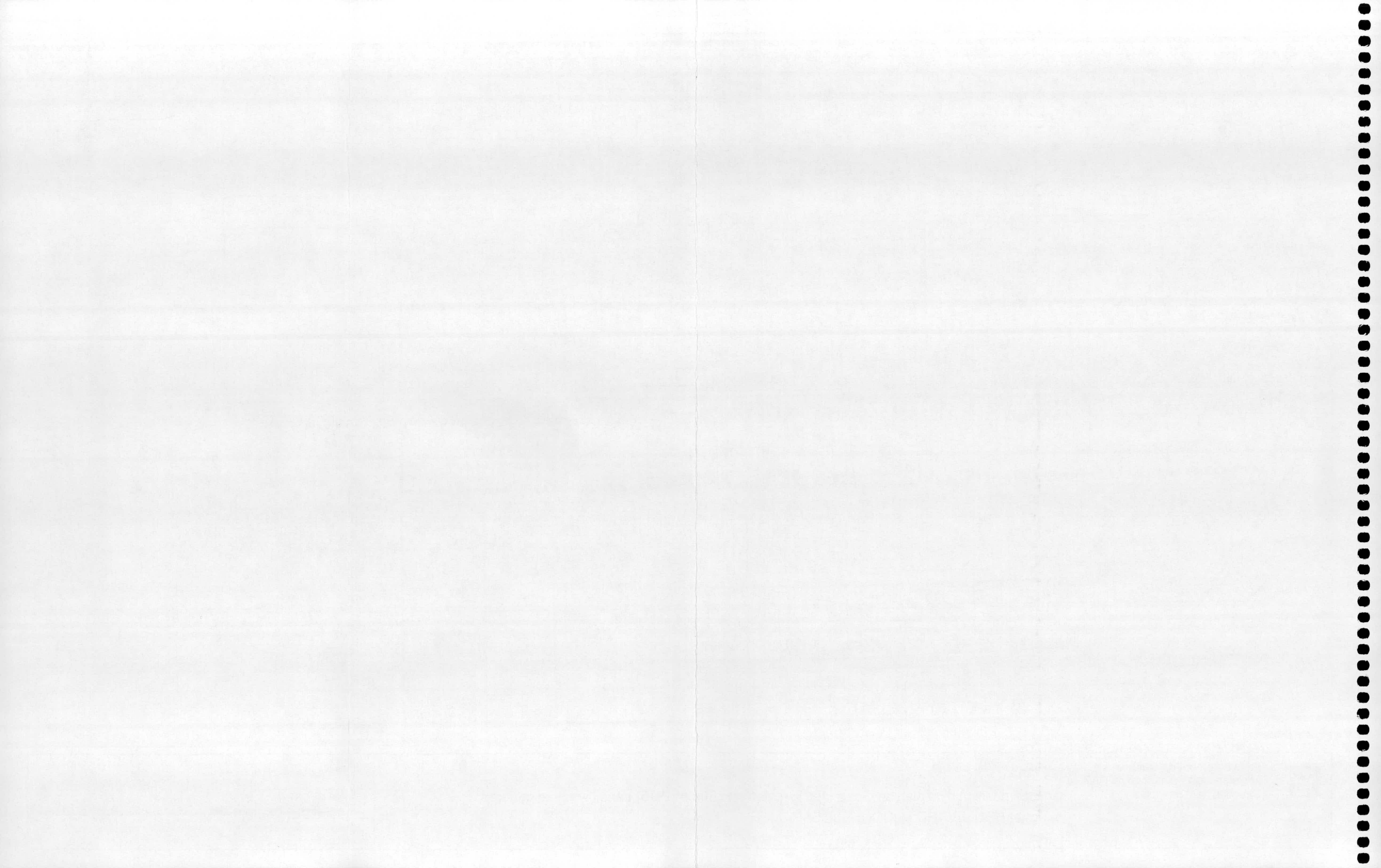
La vocation de ce quartier, bâti à la fin des années 1880, sera principalement résidentielle, les commerces s'établissant principalement aux abords du boulevard Saint-Joseph et de la rue Laramée, alors qu'à l'est de la rue Crémazie le terrain sera voué à un usage commercial par la *Canada Packer Ltd* (figure 7). Au moment de l'expropriation, au milieu des années 1970, il subsiste encore de petites maisons d'ouvriers en clins de bois à toit à deux pentes (par exemple : photo 9, annexe 1) ou de style proto-fonctionnaliste cubique encore plus modestes (par exemple : photo 11, annexe 1). Les

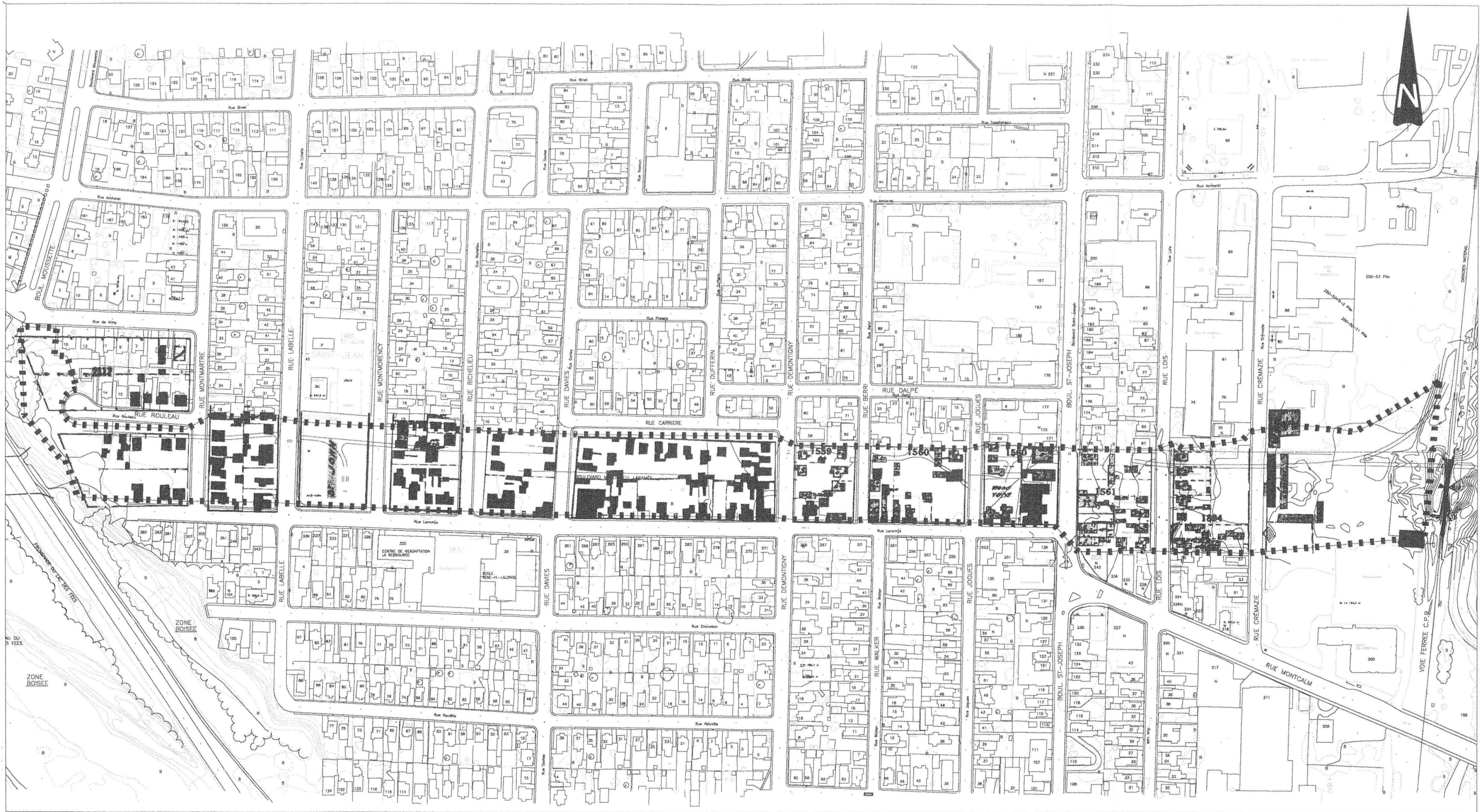
maisons plus anciennes se retrouvent surtout à l'est de la rue Richelieu. L'inventaire photographique réalisé avant l'expropriation permet cependant de constater que plusieurs résidences initiales ont été remplacées par des constructions plus récentes en ciment et brique (notamment photos 4, 6 à 8, 11, 13 à 15, 19, 20, 22, 23, 25, 27, 35, 36 et 38).

En bref, les fonctions représentées pour l'emprise à l'étude sont :

- agricole : famille de John Walker/Jessie Wright, milieu XIX^e siècle, rue Jogues;
- industrielle : usine de la *Canada Packers Ltd*, vers 1889, à l'est de la rue Crémazie;
- résidentielle/commerciale : résidences unifamiliales et à logements, fin XIX^e-début XX^e siècles, principalement à l'est de la rue Richelieu; commerces du XX^e siècle, principalement sur le boulevard Saint-Joseph et la rue Laramée.





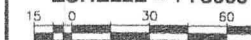


Gouvernement du Québec
Ministère des Transports du Québec
Direction de l'Outaouais

Plan 3
Superposition d'un plan d'Underwriter's (1952) dans l'emprise projetée
Projet BOULEVARD McCONNELL LARAMÉE

Cad-760

ÉCHELLE = 1 : 3000

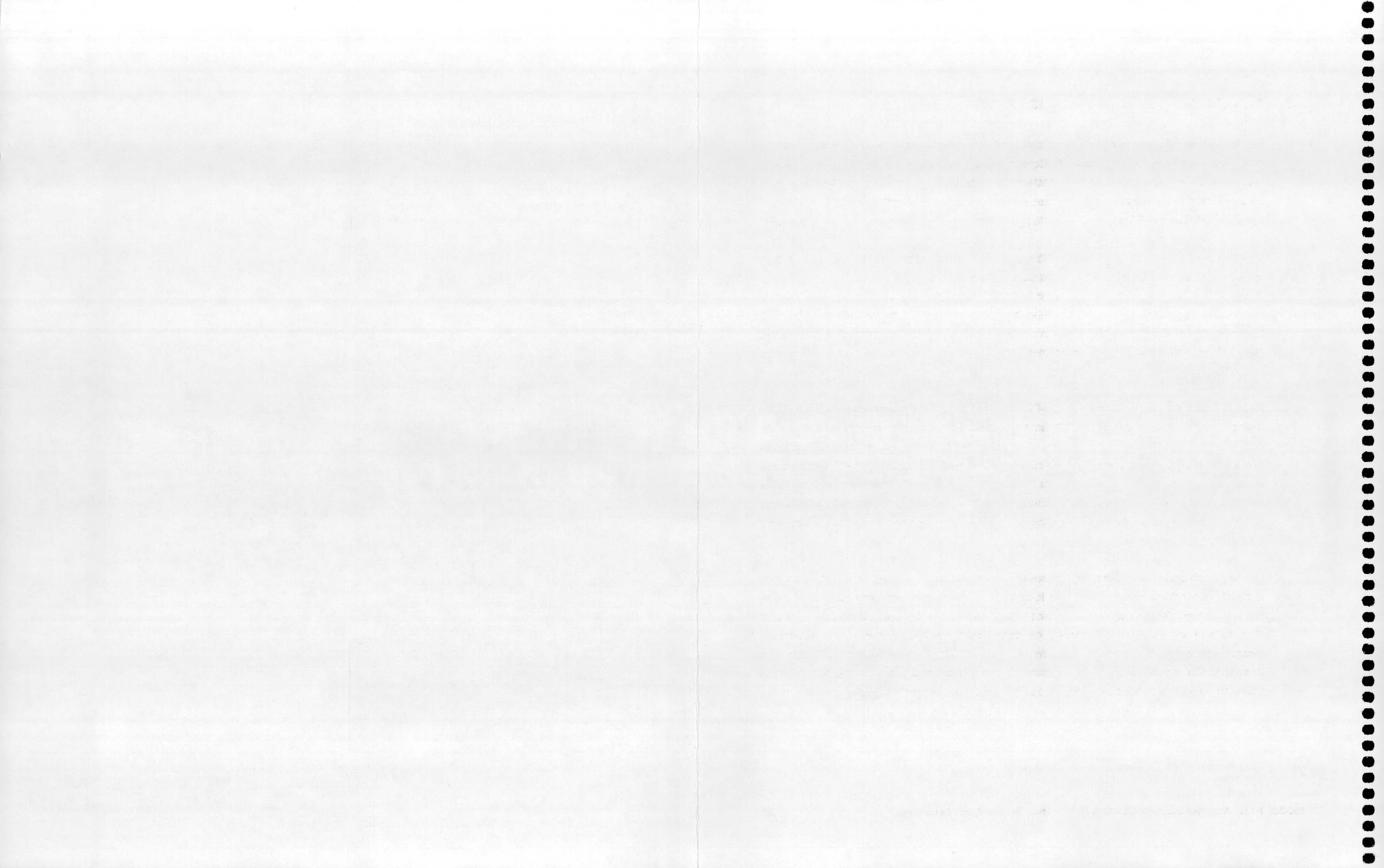


Date
Nov. 2000

Numéro
de projet
850-385
-122

Arkéos inc.

Société d'expertise en recherches anthropologiques



5 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Les recherches documentaires, archéologiques et historiques, réalisées en marge du projet de construction de l'axe routier Laramée/McConnell à Hull ont permis de retracer succinctement l'évolution de l'occupation humaine de ce secteur à partir de la préhistoire. Les résultats soulignent la nette démarcation de l'intérêt archéologique de l'emprise : potentiel préhistorique à l'ouest de la promenade du Lac-des-Fées et potentiel historique à l'est de ce même chemin.

Du côté ouest, on retrouve un segment (1,55 km) largement boisé et peu développé, localisé dans le parc de la Gatineau, où la préservation du milieu naturel permet de considérer la possibilité de la découverte de vestiges préhistoriques (voir figure 2). Une pointe ou couteau en cuivre natif a d'ailleurs été découverte près du lac des Fées à quelque 500 ou 600 m de l'emprise (figure 3). L'examen des photographies aériennes pour ce secteur a permis de circonscrire trois zones (1,05 km au total) de l'emprise qui se démarquent du reste du tracé par la qualité des dépôts meubles et de la topographie (figure 4).

Plus à l'est, entre la promenade du Lac-des-Fées et la route 50, le tracé emprunte un circuit urbain (figure 2) qui fut exproprié par le M.T.Q. en 1973 et dont les édifices furent démolis durant les années suivantes. À l'intérieur de l'emprise, les premiers bâtiments ont été construits vers la fin du XIX^e siècle et certains indices permettent de croire qu'au moins une habitation y a été érigée vers le milieu du XIX^e siècle par l'arrière-petite-fille de Philemon Wright, premier propriétaire non autochtone de ces terres. Paradoxalement, ce développement a grandement perturbé le potentiel préhistorique qui y prenait place, mais en retour un nouveau patrimoine archéologique historique s'y est formé depuis environ 150 ans.

Les recommandations suivantes sont proposées à titre de mesures de mitigation, afin d'assurer que le projet de construction n'entraînera pas la destruction d'éventuels sites archéologiques. Ces mesures permettraient de documenter certains aspects de l'histoire régionale qui ne pourraient plus l'être suite à la réalisation des travaux de construction de l'axe routier. Les recherches recommandées doivent être effectuées en l'absence de couvert nival et avant le début des travaux de construction. La réalisation de ces recommandations n'empêchera pas la construction du projet routier puisque les expertises archéologiques auront été conduites avec les travaux prévus.

1) Préhistoire

Pour la préhistoire, il est recommandé de réaliser un inventaire archéologique systématique entre le chemin de la Montagne et la promenade du Lac-des-Fées. L'inventaire devrait comporter une inspection visuelle et des sondages manuels d'environ 50 cm de côté, espacés aux 10 m l'un de l'autre. L'ensemble du segment situé entre les deux chemins mentionnés plus haut devrait être couvert, mais une attention particulière devrait être apportée envers les trois zones discriminées dans cette étude (figure 4).

2) Histoire

Pour la période historique, il est recommandé de procéder à un inventaire sélectif de la portion sud du lot 1560, situé au nord de la rue Laramée, entre les rues Jogues à l'est et Berri à l'ouest. Les travaux de terrain devraient être précédés par la réalisation d'une recherche pour constituer la chaîne de titres pour le lot 1560 (faisant anciennement partie du lot 254). L'inventaire devrait être réalisé à l'aide de tranchées exploratoires, creusées mécaniquement, et de sondages manuels de dépôts d'intérêt à l'intérieur de bermes laissées en place à même les tranchées exploratoires.

L'inventaire aurait pour objectif de rechercher et de documenter deux ensembles immobiliers distincts présents sur ce lot (figures 10 et 11) : 1) le bâtiment en pierre érigé avant la percée de la rue Jogues jusqu'à la rue Dalpé (Régina) et pouvant correspondre à la maison des Walker-Wright; 2) trois résidences en bois sises au sud-ouest du lot 1560, présentes au moins à partir de 1903, toujours érigées selon le plan de Underwriter's en 1952 et probablement encore bâties au moment de l'expropriation, bien que modifiées en certains cas. Les tranchées et les sondages devront d'abord être positionnés de façon à retrouver un mur de fondation de ces habitations pour se situer dans l'espace, mais devront surtout favoriser la découverte de structures secondaires et contextes d'occupation associés aux résidences (latrines, hangars, puits, sols en place, culture matérielle, etc.). C'est par la fouille manuelle de tels dépôts que l'archéologie peut contribuer à la connaissance, notamment par la découverte de vestiges mobiliers pour documenter des aspects de la vie socio-économique des occupants.

Selon les résultats de l'étude de caractérisation des sols réalisée par les Laboratoires Gatineau inc. (1998), le sol à cet endroit est principalement constitué de couches de sable silteux et le roc affleure à faible profondeur, entre 0,70 et 1,60 m (forages S-13 et S-30 à S-32). Le terrain n'a pas fait l'objet de travaux de décontamination.

On peut observer une partie de l'état des lieux en 1973 sur les photos 10 à 12 en annexe 1. La maison Walker-Wright ne s'y trouve plus (photos 10 et 11) et on peut apercevoir les habitations érigées sur la rue Laramée, un peu à l'est de la rue Berri (photos 10 et 12).

3) Protection et recherches complémentaires

Tel que requis par la réglementation de la *Loi sur les biens culturels*, un rapport faisant état des démarches réalisées et des résultats obtenus devra être produit suite aux travaux de terrain. Ce rapport contiendra des recommandations quant à l'éventualité d'accorder des mesures de protection temporaire au site archéologique qui aura fait l'objet d'un inventaire ainsi qu'à l'intérêt de poursuivre les analyses et recherches amorcées, notamment par la mise en place de fouilles complémentaires, dans le cas de découvertes d'intérêt. Aucune de ces mesures ne mettra en péril la réalisation du projet de construction.

4) Diffusion

Le rapport archéologique fera état du traitement et de l'analyse de plusieurs formes de données observées ou recueillies (vestiges immobiliers, sols, artefacts) et pourrait être rendu accessible auprès de la municipalité et d'organismes à caractère culturel. Plusieurs formes de diffusion, à caractère vulgarisé, pourraient être envisagées, notamment la production d'une brochure/synthèse, une exposition de photos illustrant les travaux et des artefacts recueillis. Lors des fouilles, il pourrait également être envisagé l'organisation de visites guidées.

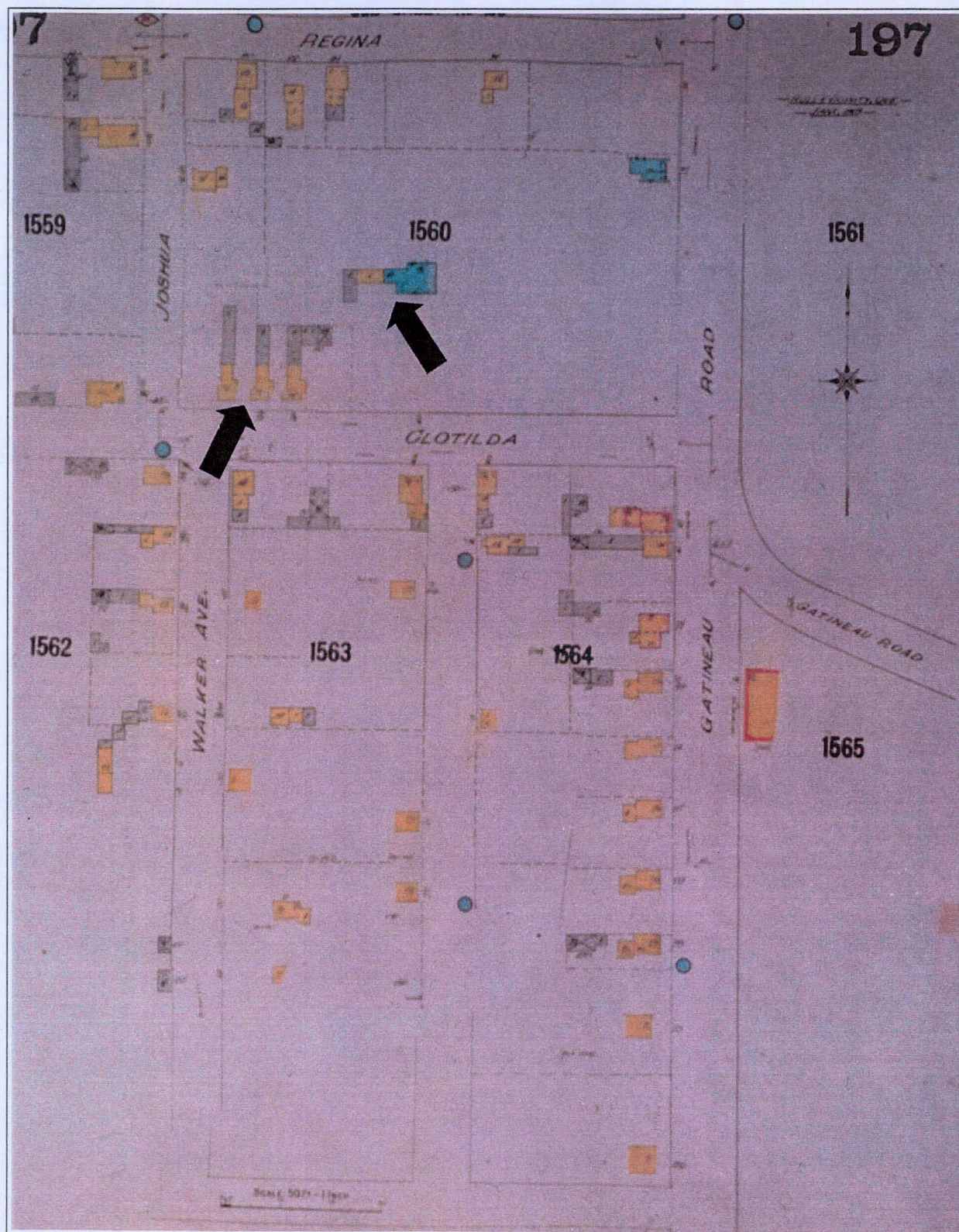


Figure 10 - Localisation du lot 1560 et des bâtiments visés par l'inventaire.
Extrait du plan de Goad (1903)

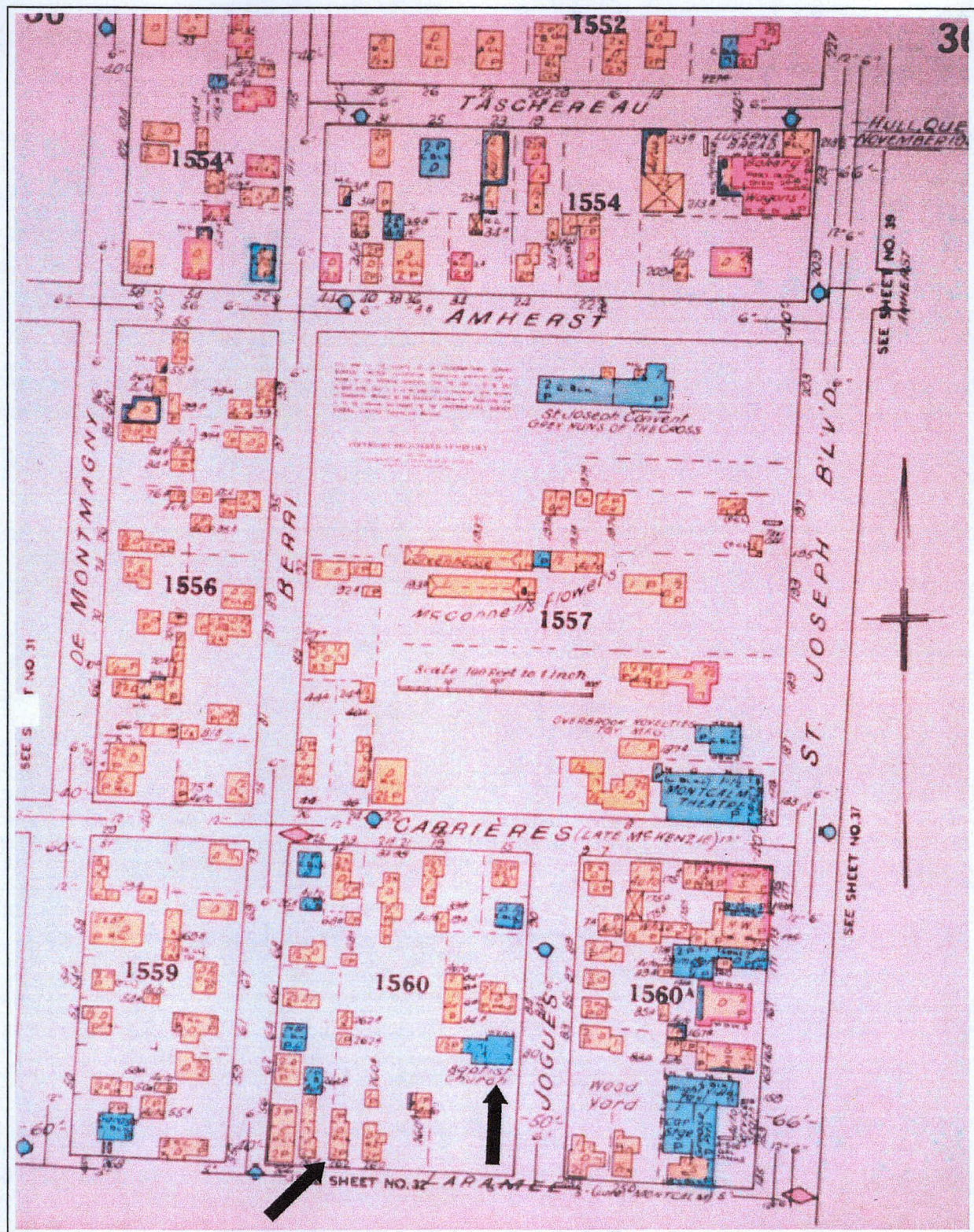


Figure 11 - Localisation du lot 1560 et des bâtiments visés par l'inventaire.
Extrait du plan d'Underwriter's (1952)

OUVRAGES CONSULTÉS

Beauchemin-Beaton-Lapointe inc.
(1987)

Étude d'impact sur l'environnement. Axe Saint-Laurent/Laramée/McConnell — Rapport remis au M.T.Q.

Bégin, Charland et Valiquette (1972) limitée (1974)

Transports - Expropriation. Mandat 489. Dossier général — B.C.V. 73-832-9 — Dossier n° 63/2/H/X au M.T.Q.

Bégin, Charland et Valiquette (1972) limitée (1975)

Projet rue Laramée: plan 63/2-H, X. Canada Packers Ltd. Lots, ptie 257-47 et 48, 257-38, 257-39, 257-40, 257-41, 257-42, 258-15, 258-16. Quartier I. Cité de Hull — B.C.V. 73-832-9; Transport 182-72-2635 — Dossier n° 63/2/H/X au M.T.Q.

Breault, L. (1950)

Hull de son origine à 1950 — Université d'Ottawa.

Chapdeleine, C. (1997)

L'archéologie amérindienne et eurocanadienne dans l'Outaouais : du peuplement initial à la fin du XIX^e siècle — Hull — M.C.C.Q., MRC de la Vallée de la Gatineau — Volume 1.

Commission de toponymie
(1986)

Itinéraire toponymique de la Mauricie à l'Outaouais — Les publications du Québec — Études et recherches toponymiques, n° 11.

Ellis C. J., I. A. Kenyon et M. W. Spence(1990)

«The Archaic» — Ellis C. J. et N. Ferris, eds.: The Archaeology of Southern Ontario to A.D. 1650 — Occasional Publications of the London Chapter, Ontario Archaeological Society Number 5 — p. 65-124.

Garry, C. (1914)

Notes sur le site BiFw-n — Ottawa — Sommaire du rapport préliminaire n° 26 — Département des Mines, édition n° 1503 : 180-181.

CDG Associés (M. Guitard et P. Dufour) (1998)

«La maison Wright-Scott» et «La ferme Columbia» dans Bâtiments historiques de la Ville de Hull, phase 3 — Ville de Hull, Service d'urbanisme.

Laboratoires Gatineau inc. (1998a)

Évaluation environnementale de site. Phases I et II. Boulevard Saint-Laurent/Laramée, Hull. Secteur de DeMontigny au Lac-des-Fées. Rapport préparé en 1998 par les Laboratoires Gatineau inc. pour le M.T.Q.

Laboratoires Gatineau inc. (1998b)

Extrait des plans et devis des travaux de décontamination préparés par les Laboratoires Gatineau inc. en 1998 pour le M.T.Q.

Laliberté, M. (1998)

Potentiel archéologique. Terrains fédéraux de la région de la Capitale nationale — Commission de la capitale nationale, Design et utilisation du sol, programme du patrimoine — Volumes I et II.

Laliberté, M. (1999)

Potentiel archéologique. Parc de la Gatineau. Secteur des promenades et partie à l'est du lac Philippe — Commission de la capitale nationale, Design et utilisation du sol, programme du patrimoine — Volume I.

Ville de Hull (s. d.)

Assessment role of the corporation of the City of Hull, 1885-1935.

Wintemberg, W. J. (s. d.)

Notes archéologiques — Ottawa — Musée national de l'Homme — 2 volumes.

Evans, P. M. O. (s.d.)

The Wrights. A genealogical Study of the first settlers in Canada's National Capital Region — The National Capital Commission — Reprographie.

SOURCES ICONOGRAPHIQUES

Ressource naturelle du Canada, Photothèque nationale de l'air

HA 67 (VI-90), 4 novembre 1925, alt. 10 000'.

A9608-56, 19-28 octobre 1945, alt. 8 420'.

A9608-57, 19-28 octobre 1945, alt. 8 420'.

A9608-58, 19-28 octobre 1945, alt. 8 420'.

A13142-36, 6 et 7 juin 1951, alt. 5 300'.

A13142-38, 6 et 7 juin 1951, alt. 5 300'.

A17260-134, 26 octobre 1960, alt. 6 400'.

A17260-135, 26 octobre 1960, alt. 6 400'.

Ville de Hull

Axe McConnel/Laramée, octobre 2000 — Service de l'urbanisme.

Photographies aériennes, 1981, 1:15 000, Q-81316-31 à 33.

Carte topographique 31G/5 (1:50 000).

Plan de la Cité de Hull, août 1929 — Archives.

Plan of the City of Hull, Ottawa Country, Province of Quebec
— Paul J. C. Dumais, 1890 — Archives nationales du Québec, Hull.

Plans cadastraux, cité de Hull, 1968, 1973 et 1988 — Service de l'ingénierie.

Plans d'assurances C. E. Goad, 1903, révisés en 1908 et 1915, P176-109P, 176-111 et P176-144 : planches 195 et 197 — Archives nationales du Québec, Hull.

Plans d'assurances *Underwriter's*, 1952, P176-64 et P176-69 : planches 31, 36 et 37 — Archives nationales du Québec, Hull.

Plan de propriété de la *Canada Packers Ltd.*

Annexe

Relevé photographique des bâtiments au moment de l'expropriation
Photos

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



1.

La rue Crémazie du côté est (Canada Packers)



2.

La rue Crémazie du côté est (Canada Packers)

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



3.

La rue Lois du côté est



4.

La rue Lois du côté ouest

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



5.

La rue Crémazie du côté est



6.

Le boulevard St-Joseph du côté est
près de la rue Montcalm

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



7.

Le boulevard St-Joseph du côté est
près de la rue Montcalm



8.

Le boulevard St-Joseph du côté ouest

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



9.

La rue Laramée du côté nord entre
la rue Jogues et le boulevard St-Joseph



10.

La rue Laramée - coins nord-ouest
des rues Jogues et Laramée

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



11.

La rue Jogues du côté est



12.

La rue Laramée du côté nord entre
les rues Jogues et Berri

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



13.

La rue Berri du côté ouest



14.

La rue Berri du côté est

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



15.

La rue Laramée du côté nord entre
les rues Demontigny et Berri



16.

La rue Demontigny du côté est

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



17.

La rue Demontigny du côté ouest



18.

La rue Laramée du côté nord entre
les rues Demontigny et Davies

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



19.

La rue Carrière - partie du côté sud



20.

La rue Montmartre du côté ouest entre
les rues Laramée et Rouleau

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



21.

La rue Carrière du côté sud entre
les rues Davies et Demontigny



22.

La rue Davies du cote est

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



23.

La rue Laramée - coins nord-est
des rues Laramée et Davies



24.

La rue Davies du côté ouest

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



25.

La rue Laramée du côté nord entre
les rues Davies et Richelieu



26.

La rue Richelieu du côté est

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



27.

La rue Laramée - coins nord-est
de la rue Richelieu



28.

La rue Richelieu du côté ouest

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



29.

La rue Laramée du côté nord entre
les rues Richelieu et Montmorency



30.

La rue Montmorency du côté est

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



31.

La rue Montmorency du côté est



32.

La rue Laramée - terrain de jeux entre
les rues Labelle et Montmorency

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



33.

La rue Labelle du côté ouest



34.

La rue Laramée du côté nord entre
les rues Labelle et Montmartre

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



35.

La rue Montmartre du côté ouest entre
les rues Rouleau et Laramée



36.

La rue Laramée du côté nord entre
la rue Montmartre et la Promenade du Lac des Fées

TRANSPORTS - EXPROPRIATION

MANDAT "489"

Dossier général



37.

La rue Carrière du côté sud entre
les rues Demontigny et Davies



38.

La rue Vimy du côté sud

MINISTRE DES TRANSPORTS



QTR A 167 898