



## **PROJET TURCOT**

### **ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE**



### **COMPLÉMENT**

### **TERRAIN CRANE (3828, RUE SAINT-PATRICK)**

**PROJET TURCOT**  
**ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE**  
**COMPLÉMENT**  
**TERRAIN CRANE (3828, RUE SAINT-PATRICK)**

**Projet MTQ N° 154030636**

**Direction de l'Île-de-Montréal**

**Direction générale des territoires**

Rapport préparé par :

**Ethnoscop Inc.**

88, rue de Vaudreuil, local 3  
Boucherville (Québec) J4B 5G4  
Téléphone : (450) 449-1250  
Télécopieur : (450) 449-0253  
Adresse de courriel : [ethnoscop@qc.aira.com](mailto:ethnoscop@qc.aira.com)

Réalisé pour le ministère des Transports du Québec

N° de contrat : 850807107 (N° de dossier : 8510-11-AD01)

Mars 2013

## Table des matières

Liste des plans.....	iii
Liste des figures.....	iii
Equipe de réalisation.....	iv
1.0 Introduction.....	1
1.1 Mandat et objectifs.....	1
1.2 Zone d'étude.....	1
1.3 Méthodologie.....	1
1.3.1 Archéologie préhistorique.....	1
1.3.2 Archéologie historique.....	2
1.3.3 Production du rapport de recherche.....	2
2.0 Étude de potentiel archéologique.....	3
2.1 Environnement actuel.....	3
2.2 Paléoenvironnement et occupation préhistorique.....	3
2.3 Potentiel archéologique préhistorique.....	3
2.4 Contexte historique.....	3
2.5 Potentiel archéologique historique.....	6
3.0 Conclusion et recommandations.....	7
Documents consultés.....	22
Documents cartographiques.....	23

## Liste des plans

Plan 1	Localisation générale de la zone d'étude	8
Plan 2	Localisation de la zone d'étude sur une photographie aérienne	9
Plan 3	Superposition de la carte de Sitwell de 1865-1869 sur le plan actuel	10
Plan 4	Superposition de la carte de Hopkins de 1879 sur le plan actuel	11
Plan 5	Superposition de la carte de Pinsonneault de 1907 sur le plan actuel	12
Plan 6	Superposition de la carte de Goad de 1913 sur le plan actuel	13
Plan 7	Superposition de la photographie aérienne de 1930 sur le plan actuel	14
Plan 8	Superposition de la carte de l'Underwriters' Survey Bureau de 1940 sur le plan actuel	15

## Liste des figures

Figure 1	<i>Plan of property situate at Cote St. Paul near the city of Montreal belonging to Mr. William Parkyn shewing its proposed subdivision, H. M. Perrault, 14 juillet 1857</i>	16
Figure 2	<i>Plans officiels de la paroisse de Montréal, 1878, Louis-Wilfrid Sicotte</i>	17
Figure 3	<i>Contoured Plan of Montreal and Its Environs, Quebec, 1865-1869</i>	18
Figure 4	<i>Plan of the Village of Cote St. Paul, J. E. Vanier, novembre 1890</i>	19
Figure 5	<i>Montreal Island and Vicinity, 1907, Charles E. Goad</i>	20
Figure 6	Côte-Saint-Paul en 1925	21



## **1.0 Introduction**

### **1.1 Mandat et objectifs**

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) projette la reconstruction de l'échangeur Turcot. À la jonction des autoroutes 15, 20 et 720, ce carrefour constitue l'un des plus importants du réseau routier montréalais. Le « projet Turcot », qui couvre une distance de près de 9 km et inclut les échangeurs Montréal-Ouest, Angrignon, De La Vérendrye et Turcot, a été l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement comprenant une étude de potentiel archéologique (Ethnoscop, 2008a et b; 2009).

Dans le cadre du projet, le lot de cadastre n° 4177734, dans l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal, a récemment été acquis par le MTQ et son potentiel archéologique doit être évalué. Ce mandat a été confié à Ethnoscop.

### **1.2 Zone d'étude**

La zone d'étude du présent mandat correspond au lot n° 4177734 du cadastre du Québec, où se trouve un bâtiment dont l'adresse est le 3828, rue Saint-Patrick. Ce lot est situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, au centre du quadrilatère formé par la rue Saint-Patrick, la rue Pitt, la rue Angers et l'avenue Dunn. Dans le présent rapport, le terrain sera appelé « terrain Crane », la compagnie du même nom ayant été son premier occupant important (plans 1 et 2).

### **1.3 Méthodologie**

Une équipe multidisciplinaire composée d'une historienne, d'un géomorphologue, d'un archéologue historien et d'une cartographe ont réalisé l'évaluation du potentiel archéologique du terrain Crane.

#### **1.3.1 Archéologie préhistorique**

La période préhistorique correspond à l'époque antérieure à l'apparition de documents écrits. Pour le Québec, elle fait référence aux populations amérindiennes qui ont précédé l'arrivée des premiers Européens dans la vallée du Saint-Laurent. L'architecture des formes du paysage étant l'élément qui a résisté le plus aux changements, même en milieu urbain, un des objectifs de cette étude est de connaître ce que le paysage ancien avait à offrir aux populations autochtones dans le temps (géochronologie) et dans l'espace (cadre naturel ancien). Cette reconstitution se fait en établissant un parallèle entre les données contextuelles actuelles, les données accumulées sur les paysages environnants, la photo-interprétation et l'analyse de certaines cartes anciennes qui permettent la lecture des formes naturelles.

C'est à partir du croquis géomorphologique qui résulte de l'analyse du paysage que sont déterminées les limites des zones qui pourraient contenir des témoins d'occupations humaines anciennes. Cette évaluation est par la suite raffinée en établissant une relation avec le cadre culturel ancien autant qu'avec l'état des connaissances archéologiques actuelles. Finalement, l'étude tient compte des perturbations survenues au cours de la période historique.

### **1.3.2 Archéologie historique**

L'évaluation du potentiel archéologique de la période historique est réalisée en deux étapes, la première consistant à recueillir un maximum d'information (documents historiques, iconographiques, cartographiques et archéologiques) provenant de diverses sources. Pour le présent projet, les sources documentaires sont des études concernant des espaces voisins du terrain Crane, des cartes anciennes, l'étude de potentiel archéologique du projet Turcot (Ethnoscop, 2008a et b; 2009) et l'étude d'Archemi (1995) sur les ressources culturelles du canal de Lachine. Une recherche a également été effectuée dans les actes notariés relatifs aux transactions immobilières anciennes touchant ce terrain.

La deuxième étape consiste à analyser l'évolution historico-spatiale de la zone d'étude en confrontant les différentes données recueillies à l'étape précédente. Le travail de représentation cartographique est aussi réalisé et les cartes anciennes pertinentes sont numérisées et superposées sur un fond de plan actuel. Les plans ainsi obtenus contribuent à l'analyse polyphasée de la zone d'étude et permettent de préciser les zones à potentiel archéologique de la période historique.

### **1.3.3 Production du rapport de recherche**

Le rapport présente les données et les résultats de l'étude de potentiel archéologique préhistorique et historique ainsi qu'un plan d'intervention archéologique, le cas échéant. Le rapport inclut également les plans anciens et autres figures utilisés dans l'étude, de même que les plans résultant de l'analyse des données et sur lesquels se fonde la délimitation des zones à potentiel archéologique. Enfin, le rapport présente la conclusion de l'étude et les recommandations.

## **2.0 Étude de potentiel archéologique**

### **2.1 Environnement actuel**

Le terrain Crane est situé dans un secteur industriel de l'arrondissement du Sud-Ouest. Ce secteur est bordé au nord-ouest par le canal de Lachine et au sud-est par l'autoroute 15 et le canal de l'aqueduc (plans 1 et 2). Le terrain Crane s'étend au centre du quadrilatère formé par la rue Saint-Patrick, la rue Pitt, la rue Angers et l'avenue Dunn. Un édifice industriel occupe le centre du terrain, alors que ses extrémités sont en terre battue, la végétation y reprenant toutefois parfois ses droits, particulièrement du côté de la rue Pitt.

### **2.2 Paléoenvironnement et occupation préhistorique**

Comme le suggère le plan de Sitwell (1865-1871), l'ensemble du terrain Crane était essentiellement marécageux à la période préhistorique (plan 3). En outre, la photographie aérienne de 1930 (plan 7) ne montre aucun bâtiment sur ce terrain, pas plus qu'au pôle Cartier sur un terrain immédiatement au nord-est des rues Pitt et Saint-Patrick, où Ethnoscop a fait un inventaire en 2002. Les données des forages et sondages effectués par Inspec-Sol en 2010 sur l'ensemble de la zone d'étude révèlent un sol naturel marécageux à 3 m de profondeur, d'une épaisseur variant de 0,5 m à 1,0 m, qui coiffe une couche de marne d'une épaisseur variant de 0,20 m à 0,50 m. Ces forages sont tout à fait à l'image de ce qui a été mis au jour de chaque côté du tracé de la rivière Saint-Pierre au terrain Pitt (Ethnoscop, 2002) autant que sur l'autre côté du canal de Lachine, dans l'inventaire réalisé rue Saint-Ambroise (Ethnoscop, 2005).

### **2.3 Potentiel archéologique préhistorique**

Dans tous ces cas d'espaces franchement marécageux, la preuve d'une occupation humaine à la préhistoire est à peu près impossible à découvrir. Cela les exclut de toute zone à potentiel archéologique préhistorique.

### **2.4 Contexte historique**

En 1853, le fondeur et ingénieur civil William Parkyn obtient un bail pour exploiter le potentiel hydraulique de l'écluse Saint-Paul, située à environ 500 m au sud-ouest du terrain Crane. Il construit un canal d'amenée, ou coursier d'alimentation, qui aboutit dans un bassin d'évacuation. Ce dernier jouxte le terrain à l'étude. La zone d'étude n'est donc pas comprise dans ce complexe industriel, mais ce dernier conditionne néanmoins le développement général du secteur de Côte-Saint-Paul (Ethnoscop, 2008a).

Dès la fin des années 1850, à cause de difficultés financières, Parkyn doit abandonner l'exploitation des lots hydrauliques de la côte Saint-Paul à John Frothingham (Massicotte, 2002 : 153). La propriété de Parkyn au sud du canal de Lachine était immense et ce dernier

avait d'ailleurs fait faire un plan de lotissement résidentiel et industriel en 1857 (figure 1), plan qui ne sera pas mis en œuvre complètement, les exploitants n'arrivant pas à mettre en valeur le plein potentiel hydraulique de la zone (*ibid.* : 153-154). Le plan de cadastre de la paroisse de Montréal de 1878 (figure 2) permet de repérer le lot n° 3009, qui inclut une partie de la zone à potentiel hydraulique et l'espace à l'est du bassin d'évacuation où se situe le terrain Crane.

Les superpositions de cartes anciennes sur un plan moderne sont un outil de caractérisation incontournable dans une étude de potentiel, bien que ces plans comportent parfois des distorsions. Certaines sont dues au fait que différents feuillets doivent être combinés pour couvrir l'espace étudié, d'autres à l'imprécision des plans anciens.

Sur la carte de Sitwell (1865-1871), le terrain à l'étude est situé entre le canal de Lachine et le canal de l'aqueduc. Le plan désigne cet espace comme étant marécageux. À l'ouest se trouve le complexe industriel de l'écluse Saint-Paul, et un quartier résidentiel est en formation le long de l'avenue Dunn et de la rue Gladstone (figure 3 et plan 3). La carte de Hopkins (1879) ne montre aucun bâtiment sur le terrain Crane. Le bassin est toujours présent. Il est bordé du côté sud-ouest par un bâtiment de bois (plan 4), bâtisse qui n'existe plus au début du XX<sup>e</sup> siècle, comme on le verra sur les plans suivants. On peut noter de plus que pour la carte d'Hopkins et pour la carte de Goad de 1890, le feuillet illustrant les secteurs plus à l'est du bassin n'existe pas, preuve qu'il n'y a rien à illustrer à cette date. Une carte de 1890 faite par J. E. Vanier pour la municipalité de la ville de Saint-Paul ne montre rien, non plus, dans la zone d'étude (figure 4).

La cartographie ancienne pour ce secteur n'offre ensuite aucune information jusqu'en 1907, où on constate la présence d'un bâtiment au nord-est du bassin sur les cartes de Goad et de Pinsoneault de 1907. La carte de Goad le qualifie de « *Shoddy Factory* » (manufacture de lirette). On trouve également la mention « *Rag & Cotton Picking Storage* » sur le bâtiment, et la carte index parle d'un « *Shoddy Mill* ». Il est impossible de superposer la carte de Goad, celle-ci étant segmentée pour le secteur de la zone d'étude (figure 5), mais la superposition de la carte de Pinsoneault a été réalisée (plan 5).

Cette bâtisse abritait donc une entreprise qui récupérait les vêtements usés et la guenille pour produire une étoffe ou du tapis dont la trame est constituée de lanières de tissu usagé fabriquées par un procédé d'effilochage (Norris, 2011). L'index aux immeubles du lot n° 3409 comprend six pages de contrats, dont une vingtaine d'actes de vente ont été consultés pour la période visée (1880-1910). Ceux-ci n'ont toutefois pas livré d'information sur la partie du lot n° 3409 où se trouvait le moulin à tissu. Selon la carte de Goad, une partie du bâtiment aurait été en brique, alors que la carte de Pinsoneault le représente comme un bâtiment de bois uniquement. Dès la refonte de 1912-1913 de l'*Atlas of the City of Montreal and Vicinity* de Charles E. Goad, cette entreprise n'existe plus (plan 6). Une vue aérienne de 1925 montre la zone d'étude vide de bâti à l'endroit où devrait se trouver la manufacture (figure 6).

En 2002, Parcs Canada confiait à Daniel Massicotte la tâche de réaliser une étude sur l'urbanisation et la municipalisation dans la vallée industrielle du canal de Lachine. Pour chaque municipalité, l'auteur aborde une série de thématiques (administration municipale, lieux de culte et d'éducation, commerces, industries, services à la population – santé publique, égouts, aqueduc, rues et trottoirs, électricité et gaz, transport collectif. Un chapitre est consacré à Ville Saint-Paul, mais les informations sur les industries ne permettent que de formuler une maigre hypothèse sur la manufacture de lirette. Ainsi, on trouve des tableaux faisant la liste d'industries présentes dans la municipalité, sans fournir d'information précise sur l'emplacement ou la période d'activité. Deux entreprises pourraient peut-être avoir été celle qui nous intéresse, soit l'entreprise de production de lainage Houston & Harding ou de la Montreal Blanket Co., qui fabriquait des draps et couvertures (Massicotte, 2002 : 208).

C'est le complexe industriel Crane, construit à partir de 1919, qu'on trouvera par la suite dans la zone d'étude. Les premiers édifices construits par la compagnie Crane sont toutefois érigés à l'est de cette zone : il s'agit de l'immeuble principal, situé au coin de la rue Pitt et de la rue Saint-Patrick, et d'un garage, voisin du terrain à l'étude. D'autres bâtiments sont construits dans les années 1920 et 1930. L'atelier de tuyaux, qui se trouve sur le terrain étudié, est construit durant la période 1943-1955. Il se présente comme une longue halle à structure d'acier abritant un pont roulant (Archemi, 1995).

On remarque la présence des premiers édifices de la compagnie Crane sur la photographie aérienne de 1930 (plan 7). Aucun ne se trouve cependant sur le terrain à l'étude. Le bassin a été réaménagé, occupant maintenant un espace long et étroit. L'implantation de nouvelles industries et la croissance du complexe de la compagnie Crane se poursuivent durant les années 1930, comme permet de le constater le plan d'assurance de 1940 (plan 8). Le chantier naval de la Canadian Power Boat englobe le bassin, à l'est duquel la compagnie a fait construire une petite bâtisse.

L'atelier de tuyaux est construit sur le terrain à l'étude entre 1940 et 1954, date à laquelle il apparaît sur le plan d'assurance. Le bassin est alors remblayé, et le chantier naval a été remplacé par le fabricant de jouets Lines Brothers. Des hangars d'entreposage en bois jouxtent le terrain à l'étude.

Dernier élément contextuel, les forages et tranchées de reconnaissance réalisés par Inspec-Sol en 2010 révèlent un épais remblai (de 2 à 4 m d'épaisseur selon les endroits) composé de déchets industriels (charbon, mâchefer, scories, brique, verre, métaux, mortier, cendre), et ce, sur l'ensemble du terrain à l'étude. Par ailleurs, au cours d'une intervention archéologique réalisée par Ethnoscop à l'automne 2012 pour la Ville de Montréal sur le terrain voisin de la zone d'étude (prolongement du boulevard De La Vérendrye), soit à l'emplacement du bassin, l'équipe d'archéologues a constaté que l'entreprise Decontam procédait à des excavations sur toute la superficie de la cour du terrain à l'étude, puisque les sols étaient contaminés (plomb et cyanure). Les excavations atteignaient généralement 2,0 m de profondeur, mais ont pu être plus importantes par endroits (Pascal Brisebois, communication personnelle).

## 2.5 Potentiel archéologique historique

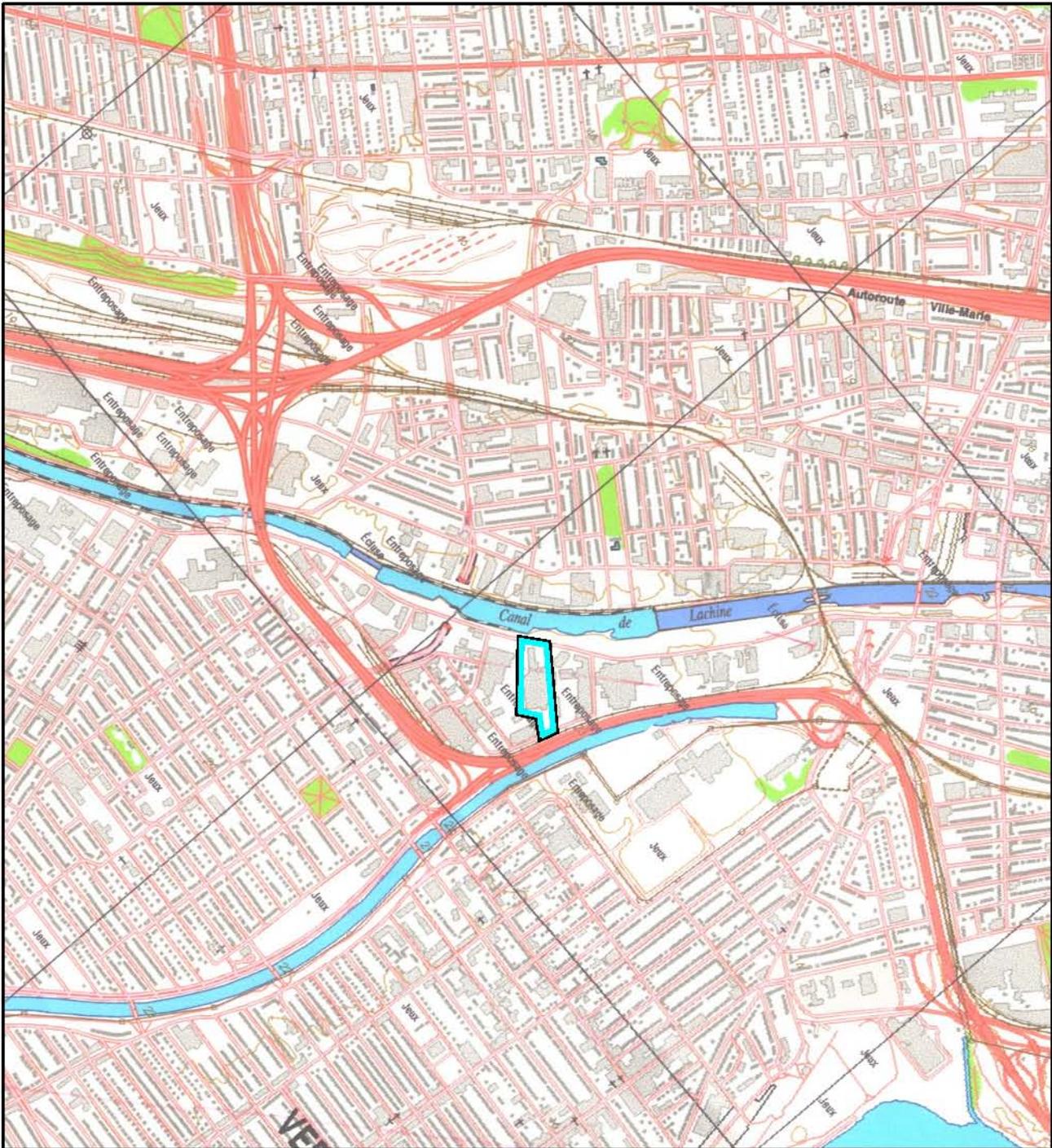
Entre 1879 et 1907, probablement après 1890, le bâtiment d'un moulin à tissu est implanté au nord-est du bassin d'évacuation du canal d'amenée du complexe hydraulique de l'écluse Saint-Paul. Il disparaît avant 1913. Aucune information précise n'a pu être découverte concernant ce moulin. La compagnie Crane s'installe dans le secteur de Côte Saint-Paul en 1919 à l'angle de la rue Pitt et de la rue Saint-Patrick, mais ce n'est qu'entre 1940 et 1954 que son expansion rejoint la zone d'étude, alors qu'un atelier de tuyaux y est construit. Les forages et tranchées exploratoires réalisés par Inspec-Sol en 2010 révèlent une épaisse couche de remblai industriel sans doute mise en place au cours des décennies suivant l'implantation de Crane dans ce secteur, ce qui aura rehaussé le terrain et assaini sa surface, permettant alors la construction d'un bâti dans les années 1940.

L'industrialisation du secteur de Côte Saint-Paul se produit à partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Une entreprise éphémère de récupération des tissus a existé sur le terrain à l'étude entre 1890 et 1913. Il demeure possible qu'il reste des traces de ce bâtiment sous le remblai industriel, mais il semble plutôt qu'il ait été complètement démoli. S'il demeure des traces de ce bâtiment, les excavations récentes faites sur le terrain et dont on ignore l'ampleur réelle pourraient avoir atteint les vestiges potentiels et les avoir éradiqués. L'occupation du reste du terrain Crane débute après 1940 avec la mise en place du bâti actuel. Étant donné le faible potentiel archéologique associé au moulin à tissu, aucune recommandation n'est formulée.

### 3.0 Conclusion et recommandations

Les recherches menées démontrent que le terrain à l'étude est un ancien marécage qui fut recouvert d'un épais remblai industriel au XX<sup>e</sup> siècle. La possibilité d'y découvrir des preuves d'une occupation humaine préhistorique y est pratiquement nulle.

À la période historique, l'occupation principale du terrain se produit après 1940 quand la compagnie Crane, implantée à l'angle des rues Pitt et Saint-Patrick, y construit un atelier de tuyaux qui, bien qu'ayant aujourd'hui une nouvelle vocation, est encore en place. Un moulin à tissu (*shoddy factory*) a existé entre 1890 et 1913 dans la partie nord-ouest de la zone d'étude, près du bassin d'évacuation du complexe hydraulique de Côte-Saint-Paul. L'information historique sur cette entreprise est très mince et une photo des années 1920 n'en montre aucune trace. Par ailleurs, ce terrain a été excavé en 2012 pour procéder à la décontamination des sols. Le potentiel archéologique associé au moulin à tissu est donc très faible. Considérant tous ces facteurs, aucune recommandation n'est formulée pour la zone d'étude.



PROJET TURCOT, COMPLÉMENT TERRAIN CRANE  
 ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE  
 LOCALISATION GÉNÉRALE DE LA ZONE D'ÉTUDE  
 PLAN 1

 ZONE D'ÉTUDE



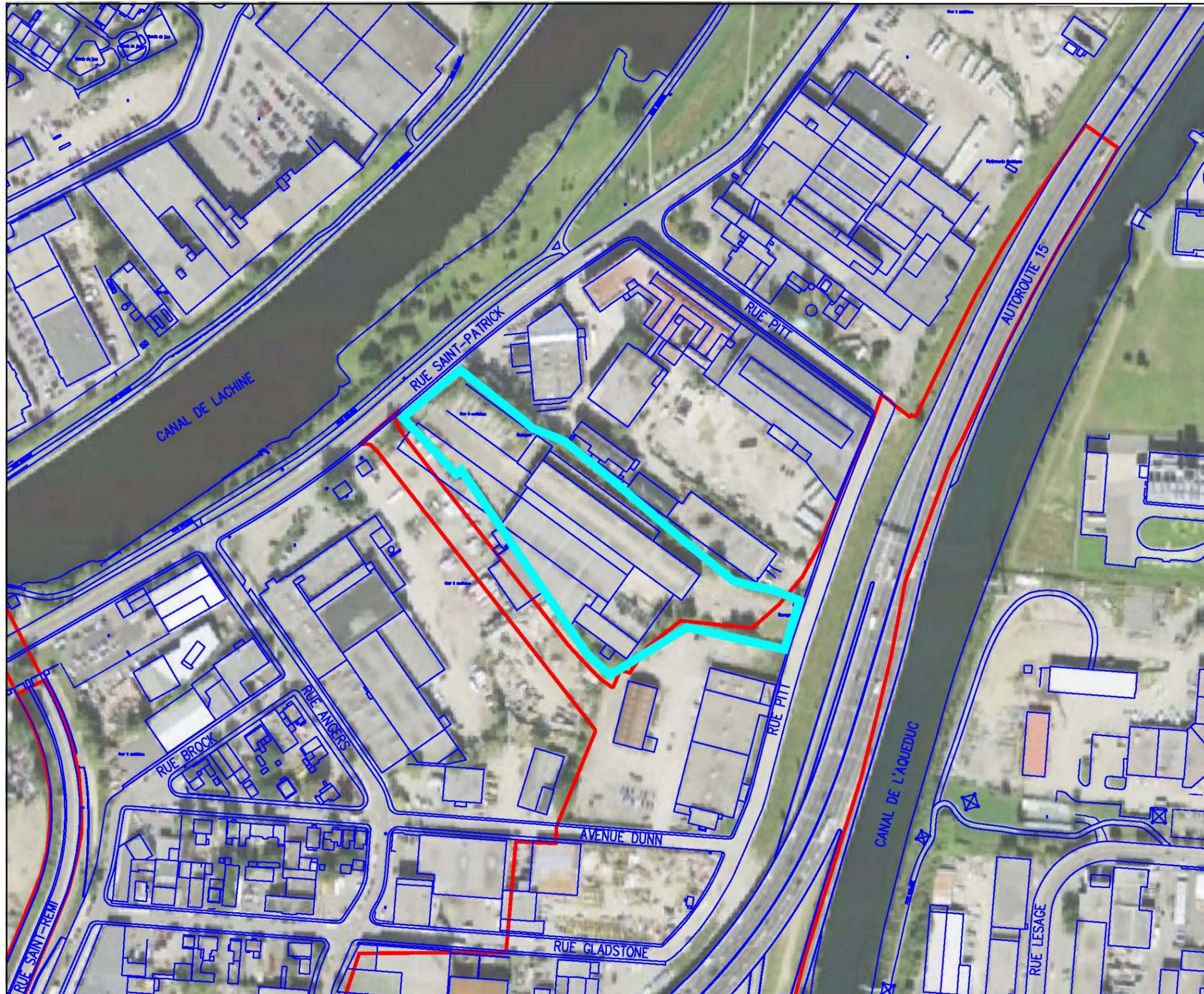
0 100 200 m  
 ÉCHELLE : 1:10 000

SOURCE : MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES DU QUÉBEC  
 CARTES NUMÉROS 31H05-200-0102 ET 0202

MTQ1122  


PROJET TURCOT  
COMPLÉMENT TERRAIN CRANE  
ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE  
LOCALISATION DE LA ZONE D'ÉTUDE  
SUR LA PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE  
PLAN 2

-  ZONE D'ÉTUDE, TERRAIN CRANE
-  ZONE D'ÉTUDE, ETHNOSCOPI (2008a et 2008b)



0 25 50 m  
ÉCHELLE : 1:2500



SOURCE : cartes électroniques reçues du Ministère des Transports du Québec, Turcot-TN-Ouest-2D.dwg, L01688G-TN-Turcot.dwg et 31hs3631\_carto.dwg

PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE : Google Earth  
Image © 2013 DigitalGlobe



PROJET TURCOT  
 COMPLÉMENT TERRAIN CRANE  
 ETUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE  
 SUPERPOSITION DE LA CARTE DE  
 SITWELL DE 1865-1869 SUR LE  
 PLAN ACTUEL  
 PLAN 3

- ZONE D'ÉTUDE, TERRAIN CRANE
- ZONE D'ÉTUDE, ETHNOSCOPI (2008a et 2008b)

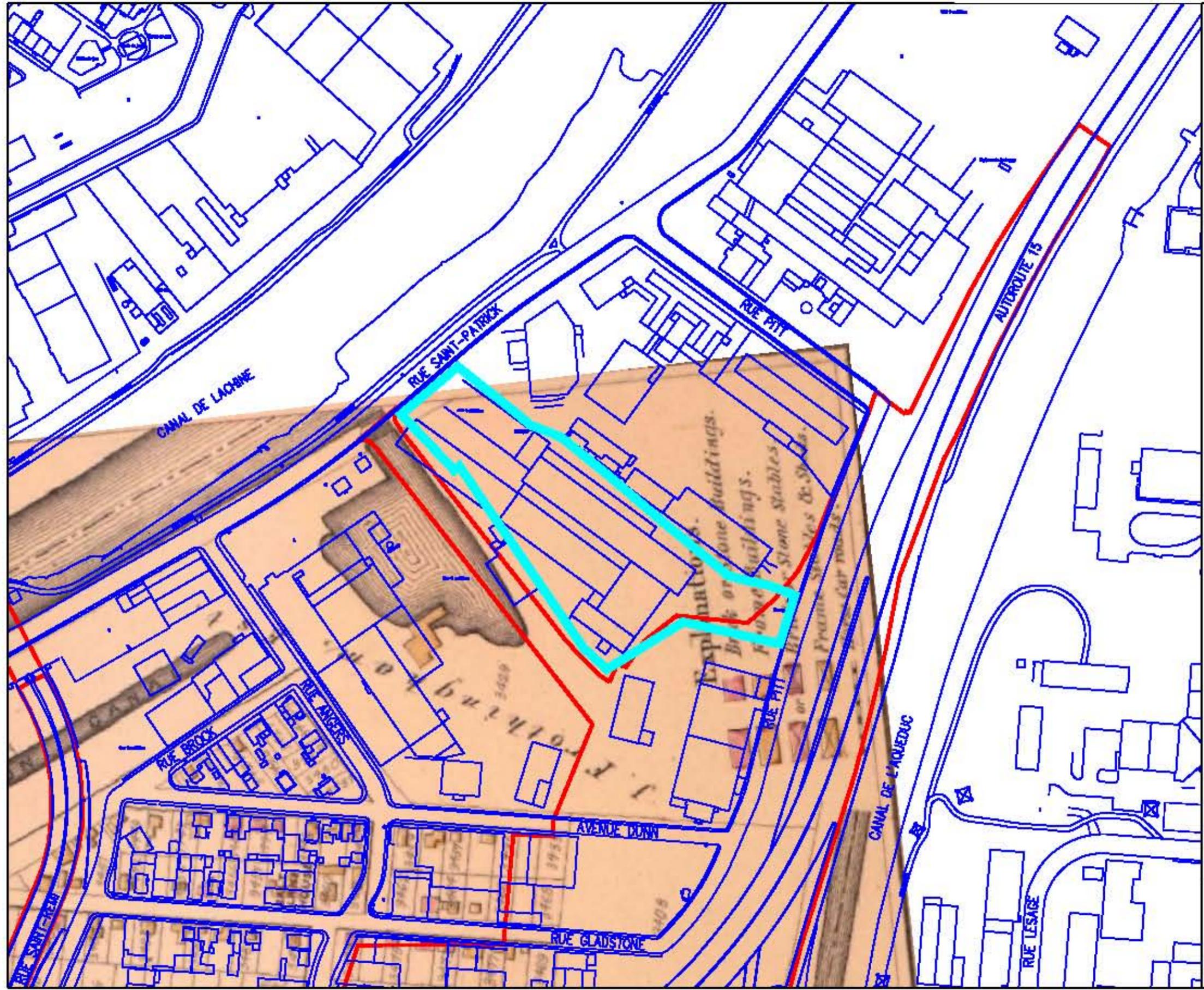
0 25 50 m  
 ÉCHELLE : 1:2500



SOURCE : cartes électroniques reçues du Ministère des  
 Transports du Québec, Turcot-TN-Ouest-2D.dwg,  
 LD10882-TN-Turcot.dwg et 31he3831\_carto.dwg

PROJET TURCOT  
COMPLÉMENT TERRAIN CRANE  
ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE  
SUPERPOSITION DE LA CARTE DE  
HOPKINS DE 1879 SUR LE PLAN  
ACTUEL  
PLAN 4

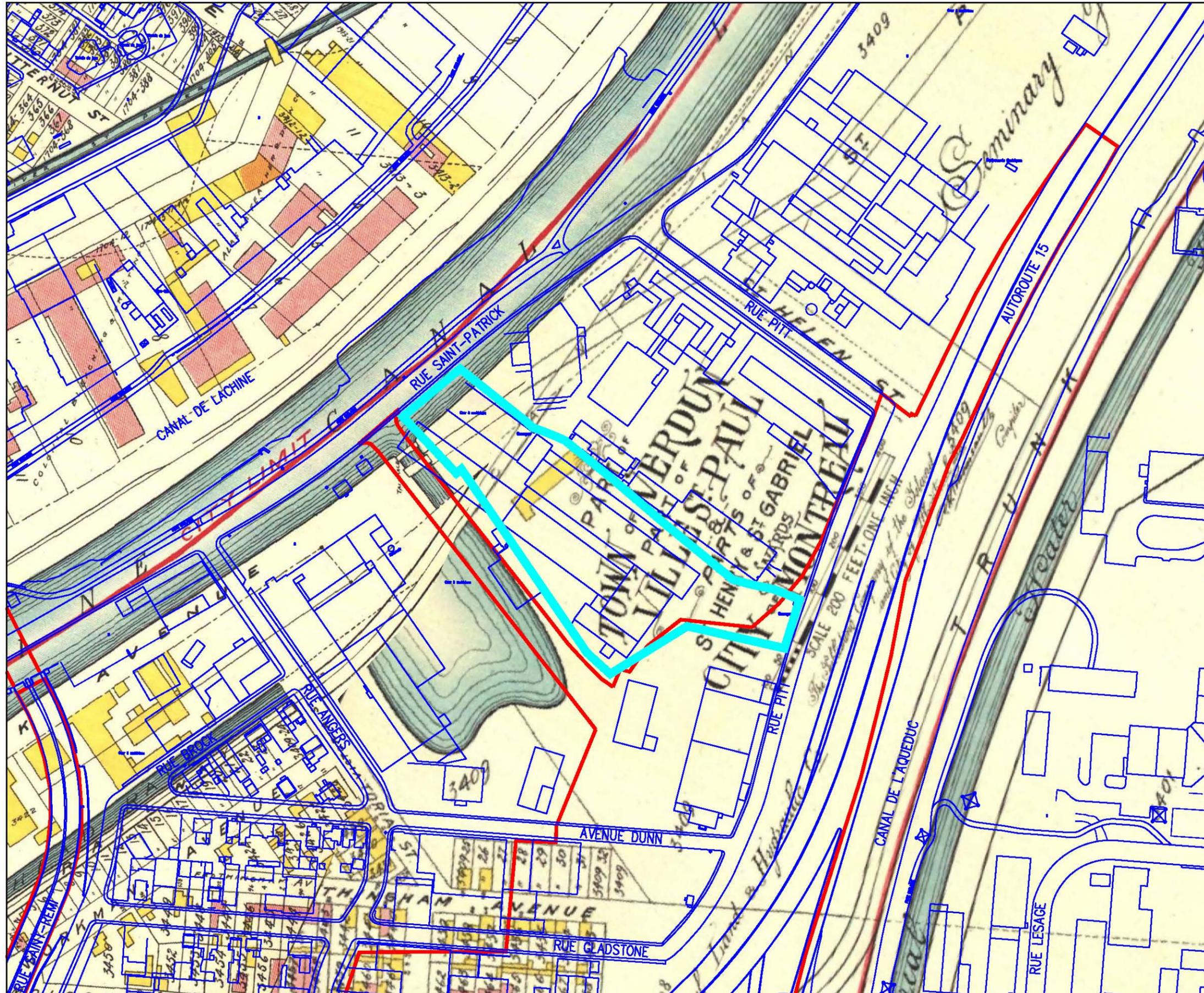
- ZONE D'ÉTUDE, TERRAIN CRANE
- ZONE D'ÉTUDE, ETHNOSCOPI (2008a et 2008b)



0 25 50 m  
ÉCHELLE : 1:2500



SOURCE : cartes électroniques reçues du Ministère des  
Transports du Québec, Turcot-TN-Ouest-2D.dwg,  
L010880-TN-Turcot.dwg et 31hc3631\_carte.dwg



PROJET TURCOT  
 COMPLÉMENT TERRAIN CRANE  
 ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE  
 SUPERPOSITION DE LA CARTE DE  
 PINSONNEAULT DE 1907 SUR LE PLAN  
 ACTUEL  
 PLAN 5

- ZONE D'ÉTUDE, TERRAIN CRANE
- ZONE D'ÉTUDE, ETHNOSCOPIE (2008a et 2008b)

0 25 50 m  
 ÉCHELLE : 1:2500

SOURCE : cartes électroniques reçues du Ministère des Transports du Québec, Turcot-TN-Ouest-2D.dwg, L01688G-TN-Turcot.dwg et 31he3631\_carto.dwg

PROJET TURCOT  
COMPLÉMENT TERRAIN CRANE  
ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE  
SUPERPOSITION DE LA CARTE DE  
GOAD DE 1913 SUR LE PLAN ACTUEL  
PLAN 6

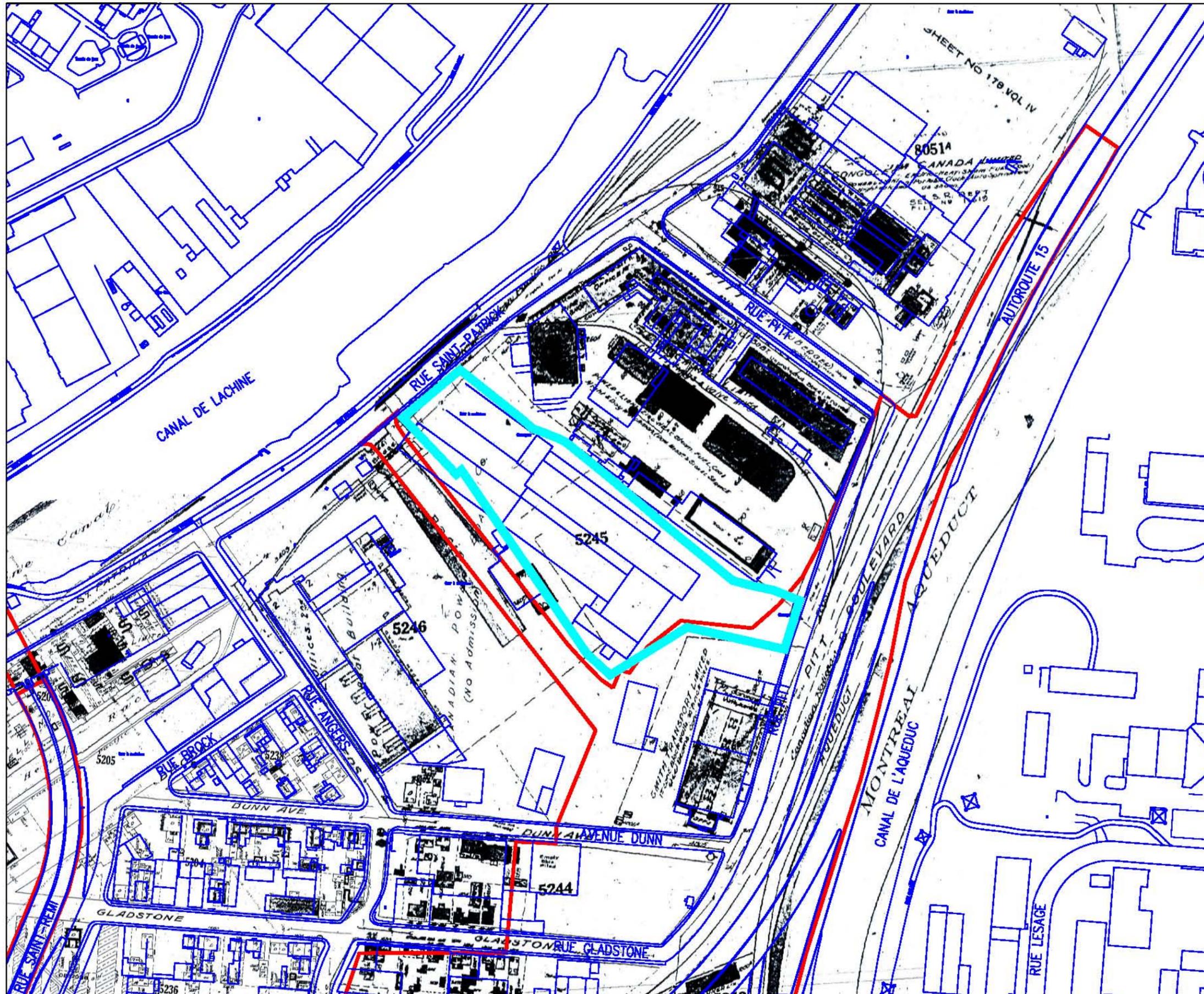
-  ZONE D'ÉTUDE, TERRAIN CRANE
-  ZONE D'ÉTUDE, ETHNOSCOPI (2008a et 2008b)

0 25 50 m  
ÉCHELLE : 1:2500



SOURCE : cartes électroniques reçues du Ministère des  
Transports du Québec, Turcot-TN-Ouest-2D.dwg,  
L01688G-TN-Turcot.dwg et 31he3631\_carto.dwg





PROJET TURCOT  
 COMPLÉMENT TERRAIN CRANE  
 ÉTUDE DE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE  
 SUPERPOSITION DE LA CARTE DU  
 UNDERWRITERS' SURVEY BUREAU DE  
 1940 SUR LE PLAN ACTUEL  
 PLAN 8

- ZONE D'ÉTUDE, TERRAIN CRANE
- ZONE D'ÉTUDE, ETHNOSCOPIE  
(2008a et 2008b)

0 25 50 m  
 ÉCHELLE : 1:2500

SOURCE : cartes électroniques reçues du Ministère des  
 Transports du Québec, Turcot-TN-Ouest-2D.dwg,  
 L01688G-TN-Turcot.dwg et 31hs3631\_carte.dwg



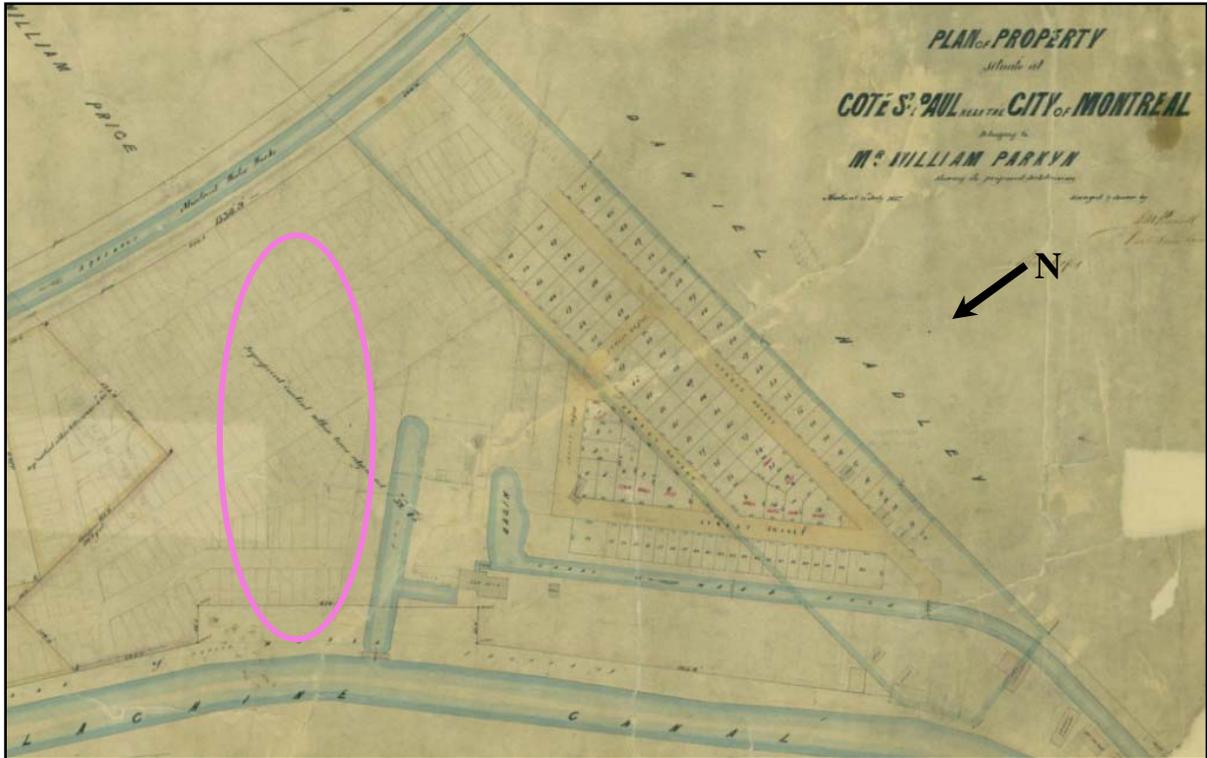


Figure 1 : *Plan of property situate at Cote St. Paul near the city of Montreal belonging to Mr. William Parkyn shewing its proposed subdivision, H. M. Perrault, 14 juillet 1857 (BAnQ CA601,S53,SS1,P1166)*

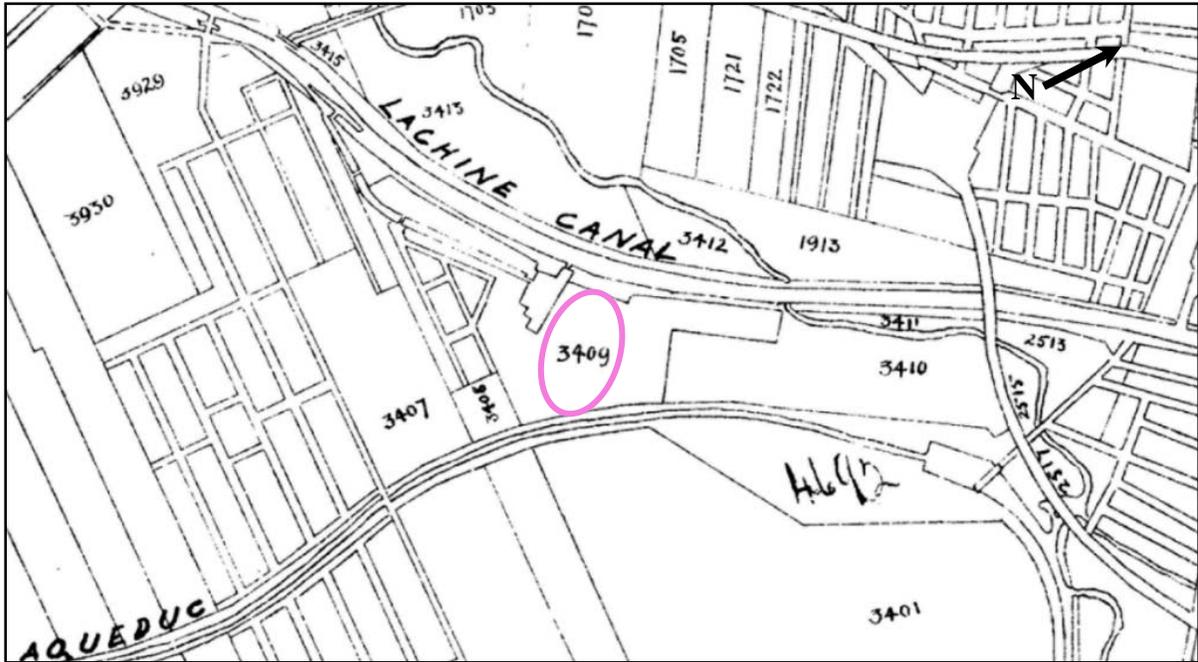


Figure 2 : *Plans officiels de la paroisse de Montréal, 1878, Louis-Wilfrid Sicotte, Extrait (BAnQ, G/1144/M65G46/S53/1878 CAR)*

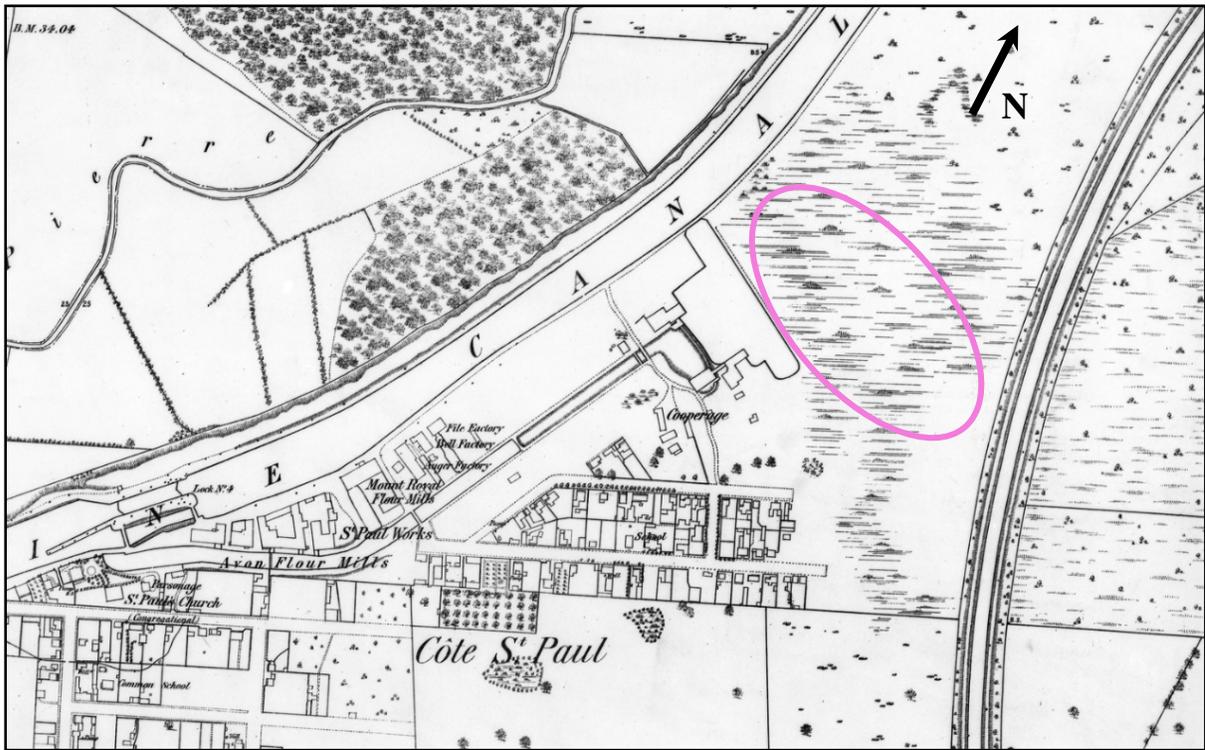


Figure 3 : *Contoured Plan of Montreal and Its Environs, Quebec, 1865-1869, Triangulated in 1865 and surveyed in 1868-1869 under the direction of H. S. Sitwell and under the superintendence of W. F. Drummond Jervis (BAC, G3554.M7 1869.G7)*

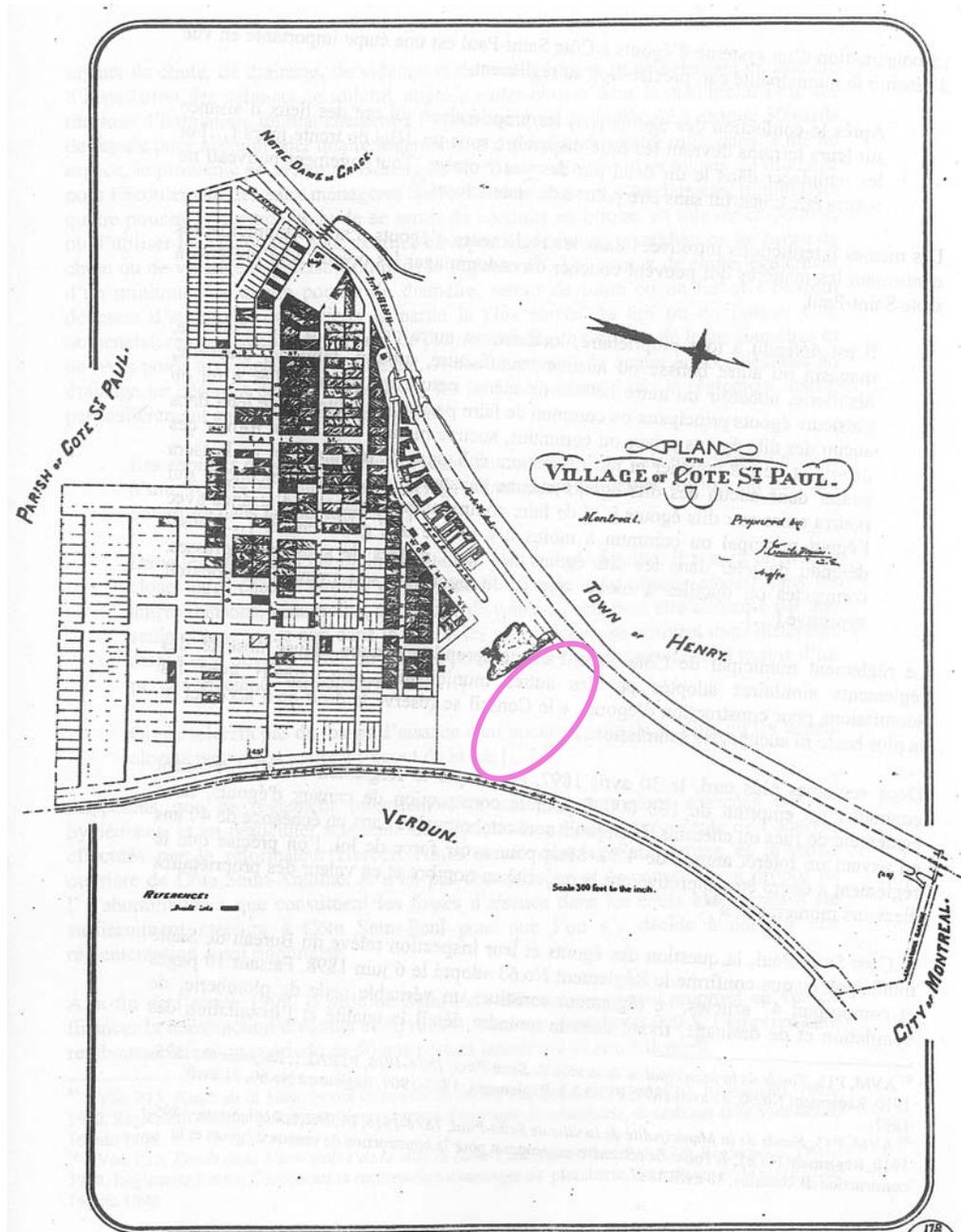


Figure 4 : *Plan of the Village of Cote St. Paul*, J.E. Vanier, novembre 1890 (Archives de la Ville de Montréal, P13, Fonds de la Municipalité de la ville de Saint-Paul, 1874-1916, Rapports, 1875-1891, cité dans Massicotte 2002 : 159)

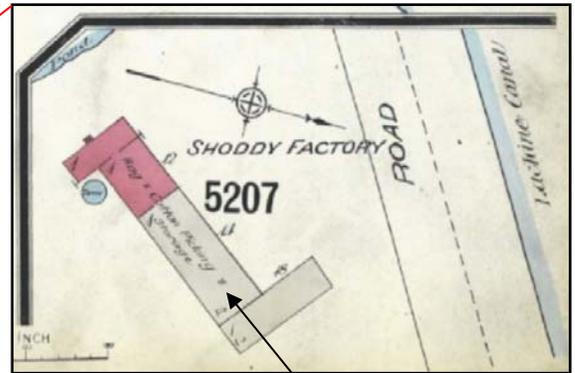
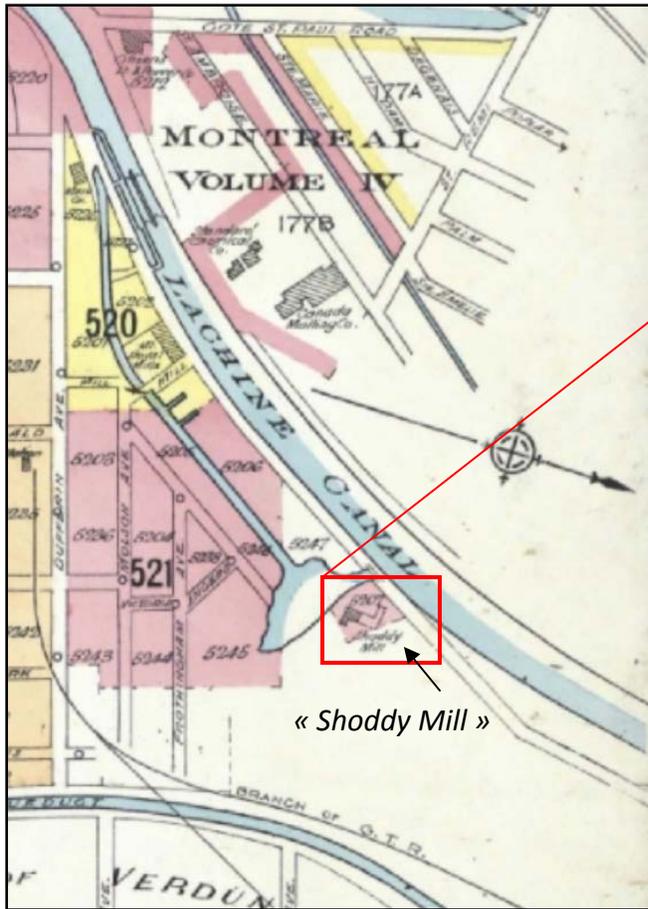


Figure 5 : Montreal Island and Vicinity, 1907, Charles E. Goad (BAnQ, P600,S4,SS1,D68)



Figure 6: Côte Saint-Paul en 1925 (BAHQ, Photographies aériennes de Fairchild Aerial Surveys, Inc., P600,S4,SS3,P591/21)

## Documents consultés

### ARCHEMI

1995 *Inventaire et évaluation des ressources culturelles, canal de Lachine*. Parcs Canada, 155 pages, 3 volumes.

### ARCHÉOTEC

2011 Ville de Montréal. Arrondissement du Sud-Ouest, 4000, rue Saint-Patrick. Étude de potentiel archéologique. Rapport soumis à la Ville de Montréal, Arrondissement Le Sud-Ouest.

### ETHNOSCOPI

2012 Avis d'opportunité. Prolongement du boulevard De La Vérendrye. Soumis à la Ville de Montréal.

2009 Complexe Turcot, étude en archéologie – phase 1, revue de littérature. Dessau, ministère des Transports du Québec, Direction générale de Montréal et de l'Ouest, Direction de l'Île-de-Montréal, Bureau de projet du complexe Turcot, 32 pages et annexes.

2008a Complexe Turcot, étude de potentiel archéologique. Dessau, ministère des Transports du Québec, Direction générale de Montréal et de l'Ouest, Direction de l'Île-de-Montréal, Bureau de projet du complexe Turcot, 43 pages et annexe, 2 volumes.

2008b Complexe Turcot, addenda à l'étude de potentiel archéologique. Dessau, ministère des Transports du Québec, Direction générale de Montréal et de l'Ouest, Direction de l'Île-de-Montréal, Bureau de projet du complexe Turcot, 9 pages et annexe, 2 volumes.

2005 Opération solidarité 5 000 logements. Étude de potentiel et inventaire archéologiques, rue Saint-Ambroise, MTL03-23-1, Montréal, 2003. Ville de Montréal, Service du développement économique et urbain, 122 pages et annexes.

2002 Pôle Cartier, emplacement du Centre d'excellence de Montréal en réhabilitation de sites (CEMRS), terrain situé au nord-est des rues Saint-Patrick et Pitt, MTL00-08-1, avril 2002. Rapport soumis à la Ville de Montréal.

### INSPEC-SOL

2010 Ministère des Transports du Québec. Bureau de projet du complexe Turcot. Évaluation environnementale du site – phase II. Terrain sis au 3828, rue Saint-Patrick. Montréal, Québec.

MASSICOTTE, Daniel

2002 *L'urbanisation et la municipalisation dans la vallée industrielle du canal de Lachine, 1820-1940*. Rapport synthèse soumis à l'Agence Parcs Canada, 3 volumes.

NORRIS, Lucy

2011 *Anthropologies of Reuse and Recycling*. En ligne : <http://www.wornclothing.co.uk/>, consulté en mars 2013.

### **Documents cartographiques**

GOAD, CHARLES EDWARD

1890 *Atlas of the city of Montreal: from special survey and official plans, showing all buildings & names of owners / Chas. E. Goad, civil engineer, Montréal: Chas. E. Goad, civil engineer, 1890*. BAnQ : G 1144 M65G475 G6 1890 CAR.

GOAD, CHARLES EDWARD

1907 *Montreal Island and Vicinity*. BAnQ : P600 S4 SS1 D68.

GOAD, CHARLES EDWARD

1913 *Atlas of the City of Montreal and Vicinity: in four volumes, from official plans – special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots, Vol. II, Part of Notre Dame de Grâce, Emard and St. Henry ward*. BAnQ : G 1144 M65G475 C3 1912 CAR.

HOPKINS, Henry Whitmer

1879 *Atlas of the city and island of Montreal, including the counties of Jacques Cartier and Hochelaga; from actual surveys, based upon the cadastral plans deposited in the office of the Departement of Crown Lands / by and under the supervision of H. W. Hopkins..., Québec (Province): Provincial Surveying and Pub. Co., Henry W. Hopkins, manager, 1879*. BAnQ : G1144 M65G475 H6 1879 CAR.

PINSONEAULT, A. R.

1907 *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*. BNQ a compilation of most recent cadastral plans from the book of reference / A. R. Pineseault, compiler, s. l. : Atlas Publishing Co. Ltd, 1907. Planches 18 et 23. BAnQ : G 1144 M65G475 P5 1907 CAR.

SITWELL, H. S.

1865 *Contoured Plan of Montreal and It's Environs, Quebec, triangulated in 1865 and surveyed in 1869-9*. BAnQ : G 3452 M65 1869 C657 CAR.

UNDERWRITERS' SURVEY BUREAU

1940 *Insurance plan of the city of Montreal, volume VII (including volume XV): including towns of Mount Royal and Hampstead*. BAnQ : Ville de Montréal. Gestion des documents et archives. Numéro catalogue Iris : 0000179188.