

Ill. 1. Chas. E. Goad. Plan du quartier Saint-Louis du Mile End, 1890.  
(ANC, Ottawa, NMC 16297/80)

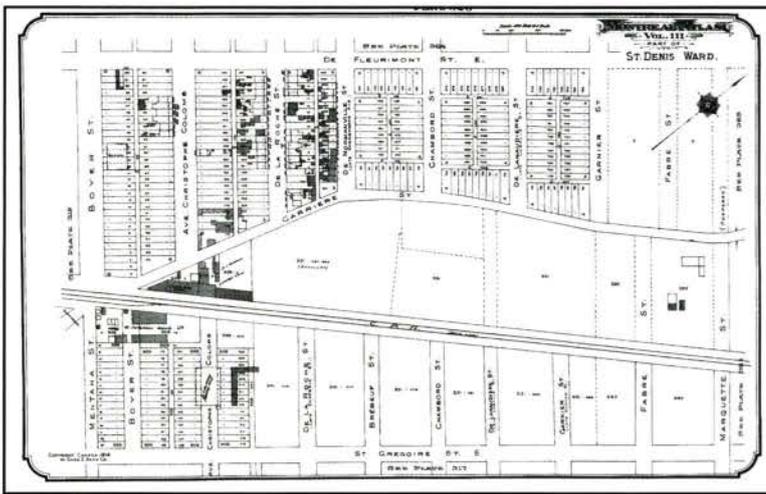
Isabelle Caron

## Des mémoires « à excaver<sup>1</sup> » : interpréter la présence des carrières de pierre grise à Montréal

Le mot « mémoire » – au singulier comme au pluriel – est en usage dans le milieu de l'intervention patrimoniale. On l'a préféré à « histoire », trop empesé, trop lourd de sens, trop universitaire peut-être pour un usage promotionnel de ce milieu de réflexion<sup>2</sup>. Les requalifications de l'environnement bâti, avant de devenir constructions, rénovations ou encore mises en valeur, passent par une étape de réflexion sur leur valeur de mémoire et leur potentiel d'exploitation – sorte de filtre mnémotique –, avant que l'acte sur leur devenir, soit. Un tel arrêt est devenu passage obligé depuis les années 1980, à l'instar de la France, après qu'un long processus historique l'eut fait naître et développé. Et fort heureusement, diront les partisans de l'histoire-mémoire de Montréal, qui se souviendront des années 1970, années noires si l'on considère les pertes en édifices historiques détruits, mais fondatrices pour la conscientisation à la conservation du patrimoine urbain montréalais.

Montréal, dans son arrondissement Rosemont-Petite-Patrie, est à un tournant décisif de son évolution urbaine et de multiples réflexions sont en cours sur son avenir. Il va de soi que le passage par l'étape d'évaluation ait été entrepris avant les actes de construction-modification du paysage bâti. Ainsi, dans le quartier montréalais de Petite-Patrie, traversé par le boulevard Rosemont, les habitants verront de nouvelles constructions s'ériger à partir de mars 2003<sup>3</sup>. Le projet de regroupement de trois hôpitaux (Saint-Luc, Notre-Dame et Hôtel-Dieu) en un très grand Centre hospitalier de l'université de Montréal (CHUM) constitue un projet majeur<sup>4</sup> qui transformera la vie quotidienne

*Isabelle Caron est doctorante dans le cadre du programme interuniversitaire en histoire de l'art, à l'Université du Québec à Montréal. Elle est associée à la Chaire de recherche du Canada en patrimoine urbain.*



Ill. 2. Chas. E. Goad. Plans des quartiers Saint-Denis et Saint-Louis du Mile End, 1914.

(ANC, Ottawa, NMC-14013, 320/356)

des résidents – notamment en raison de l'arrivée d'un nouveau groupe d'utilisateurs, celui des services hospitaliers, qui remplacera les actuels utilisateurs du garage de la Société de transport de Montréal (STM) et des ateliers de la Ville de Montréal – ; conséquemment, la caractérisation de leur environnement urbain, la « vie de quartier », sera inéluctablement modifiée<sup>5</sup>.

À la demande de divers intervenants, le Groupe Cardinal Hardy procède depuis quelque temps déjà à diverses études en vue de préparer, pour ce secteur de l'île, des projets de développement.

Bien que le projet d'intervention soit encore à l'étude, nous croyons qu'il est intéressant de communiquer dès maintenant quelques réflexions quant à la possibilité d'exploiter, à Montréal, un nouveau lieu de mémoire, un site porteur d'une identité à la fois montréalaise et à l'échelle du quartier. Ainsi, il est tout à fait pertinent de rappeler que plusieurs édifices anciens de Montréal ont été construits à l'aide de la pierre grise des carrières dont l'activité a longtemps dominé dans le secteur. La mise en valeur annoncée de ce secteur pourrait être l'occasion « d'excaver » la mémoire du lieu.

### La rue des Carrières dans l'est de l'île de Montréal

Une rue de l'est de Montréal porte le nom de « rue des Carrières » (ill. 1 et 2). Elle se déploie à partir de l'avenue Henri-Julien au sud du boulevard Rosemont pour rejoindre ce dernier du côté est, avant la Première Avenue. Que l'on consulte une carte de l'île de Montréal ou qu'on l'emprunte en voiture, on distingue aisément son trajet sinueux particulier ! Le contraste est étonnant : le trajet se démarque des tracés réguliers et des angles droits qui s'étendent jusqu'au nord et occupent la partie sud de la ville, la plus ancienne. Bien que cette rue ne soit pas l'unique exemple d'un dessin coudé puisqu'on en observe un autre cas dans le quartier Mont-Royal<sup>6</sup>, elle est particulièrement intéressante puisque son tracé a précédé l'avancée de la grille orthogonale vers le nord de l'île.

L'histoire de la rue des Carrières est aussi ancienne que l'histoire des carrières de pierre de Montréal, ou peu s'en faut. *Chemin des Carrières* au tout début de son existence, elle menait

de la ville de Montréal aux différents lieux d'extraction de la pierre calcaire, dessinant ce parcours viaire tout en sinuosités qui montait progressivement vers le nord-est. Par la suite, le tracé récupérait ce qui s'appelait alors la Côte-à-Baron (le secteur du chemin des Tanneries) dont l'origine est localisée au lieu-dit de la tannerie des Bellair (au coin des rues Mont-Royal et Henri-Julien) et joignait

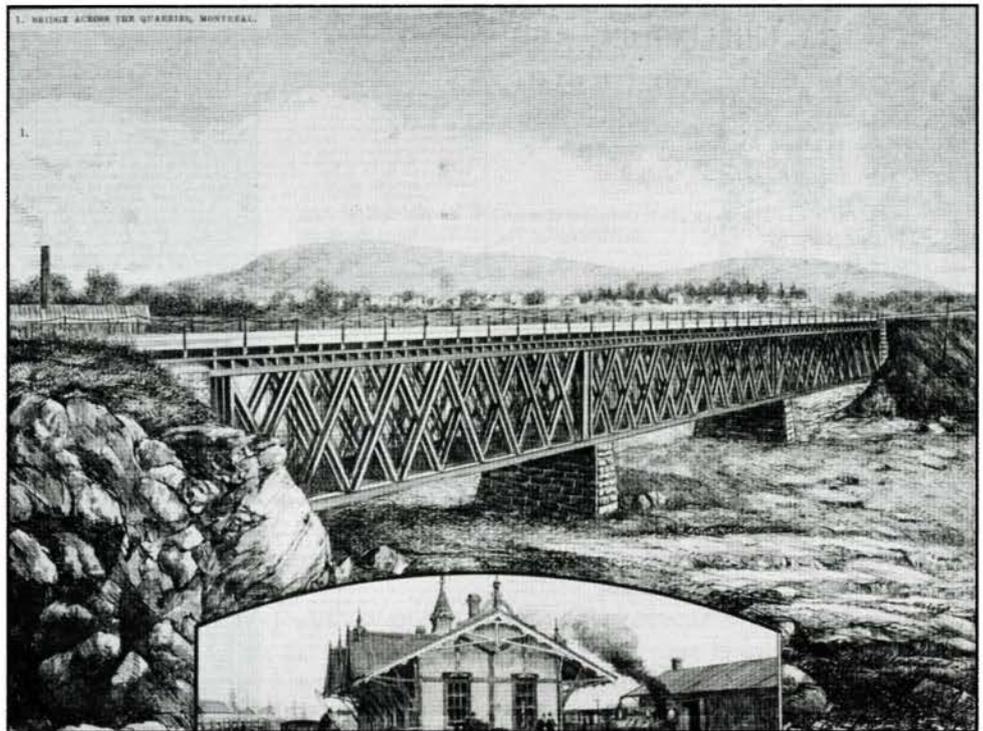
le chemin de la côte de la Visitation. En 1876, le chemin des Carrières est coupé dans sa partie ouest par le passage de l'Occidental Railway, lequel traversait aussi une carrière et le village du Coteau Saint-Louis développé autour du chemin depuis 1846 par les travailleurs désirant se rapprocher de leur lieu de travail.

L'industrie qui s'est concentrée le long de la voie ferrée ainsi que le développement des transports ont favorisé l'urbanisation du secteur (ill. 3). Au sud de la voie ferrée se forme et se peuple rapidement le village de Saint-Louis-du-Mile-End. Le village compte 2 000 habitants lors de son incorporation en 1878, 5 000 en 1895 quand on lui accorde le statut de ville, 15 000 en 1905 et 25 000 en 1910 quand la ville est annexée à Montréal et devient le quartier Laurier. Sous l'effet de la densification, le tracé sinueux du chemin des Carrières doit s'adapter à un plan hippodamique rigoureux, développé surtout sur son flanc ouest ; urbanité oblique, il porte désormais le nom de rue des Carrières<sup>7</sup>.

Au nord de la voie ferrée, l'expansion urbaine est favorisée par l'ouverture, en 1895, d'une première ligne de tramway vers le nord dans l'axe de la rue Saint-Denis<sup>8</sup>. La même année, deux grandes sociétés immobilières, Boulevard Saint-Denis et Parc Amherst, achètent les terres des familles Comte (lot n° 8) et Hughes (lot n° 5) et les revendent en lots à bâtir à de jeunes ménages. Une centaine de familles fonde la même année la paroisse Saint-Édouard, à la marge des carrières déjà ouvertes, sur les terres de Greaves (lot n° 4) et de Lacroix (lot n° 2). Dans ce secteur, le chemin des Carrières devient pour un temps le chemin de la côte Saint-Louis et se raccorde au chemin de la côte de la Visitation, à l'est de la rue Papineau (ill. 4). Dès l'ouverture de la voie ferrée, celle-ci avait été bordée, sur son flanc nord entre le tracé actuel des rues Saint-Denis et Boyer, par une voie de service qui est devenue rue publique en 1915 : la Pacific Avenue<sup>9</sup>.

En 1922, la portion de la rue des Carrières – d'ailleurs celle connue sous ce nom – qui va de l'avenue Henri-Julien au boulevard Rosemont, le chemin de la côte Saint-Louis qui la prolonge et le chemin de la côte de la Visitation sont renommés pour former ensemble une nouvelle rue des Carrières<sup>10</sup>. Le tracé de cette nouvelle entité, désormais confinée entièrement au nord de la voie ferrée, est cependant interrompu par la construction du viaduc ferroviaire de la rue Saint-Denis, au début des années 1930.

Ill. 3. « Bridge Above the Quarries », *The Canadian Illustrated News*, 3 avril 1880. (BNQ, Albums Massicotte, 3-192-d)



Ce n'est que depuis la construction d'un deuxième pont par-dessus la rue Saint-Denis, en 1971 – notamment grâce au réaménagement de l'îlot du métro Rosemont –, que la rue des Carrières retrouve son extension de 1922 ; à cette occasion, elle est prolongée vers l'ouest pour rejoindre la rue Alma, dans l'axe de la rue Henri-Julien. La carte de 1879 de Hopkins (ill. 5) montre la rue rattachée à la côte de la Visitation avec laquelle elle se confond.

Par ailleurs, cette rue des Carrières est rénovée en 1973 et à nouveau en 1982. Quelques viaducs, avec ou sans accès piétonnier, sont ajoutés lors des rénovations des années 1970, sans compromettre l'idyllique parcours. Le train emprunte également le sentier puisqu'un espace parallèle lui est ménagé côté sud de la voie carrossable.

### Des carrières de belle pierre grise

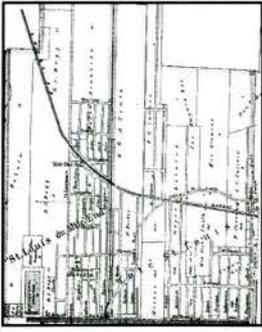
On situe la première carrière de pierre dans la partie septentrionale de l'île, au cœur du développement de ce qui était autrefois Ville-Marie<sup>11</sup>. La première carrière exploitée au cours du XIX<sup>e</sup> siècle était cependant sise à la racine de la rue des Carrières ; des extractions ont aussi été faites près du Mont-Royal (ill. 6 et 7)<sup>12</sup>.

L'histoire détaillée des carrières – et celle de la « pierre grise » – de Montréal reste à faire (ill. 8)<sup>13</sup>. On sait cependant que dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, des gisements de pierre calcaire sont découverts et exploités sur l'île. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle sont ouvertes les premières carrières de la côte Saint-Louis, notamment celle qui se trouvait à la hauteur de l'actuelle rue Duluth (ancienne rue Saint-Jean-Baptiste<sup>14</sup>) et qui est responsable du développement du premier village Saint-Jean-Baptiste. Ces premières carrières ont été épuisées sous la pression d'une demande très forte, notamment de 1820 à 1860, quand cette pierre était la norme de la construction dans les quartiers bourgeois. Les carriers<sup>15</sup> et les tailleurs de pierre vont suivre les veines et y ouvrir des puits de plus en plus amples, exploités grâce à une machinerie et à un outillage qui se développent. Un inventaire, dressé en 1913, dénombre huit groupes de carrières sur l'île de Montréal (ill. 9). La carte des *Fortification Surveys* de 1866-1868 ainsi qu'une carte de synthèse dressée en 1913 donnent un aperçu général de l'emplacement des carrières du groupe du Mile-End dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle (ill. 10).



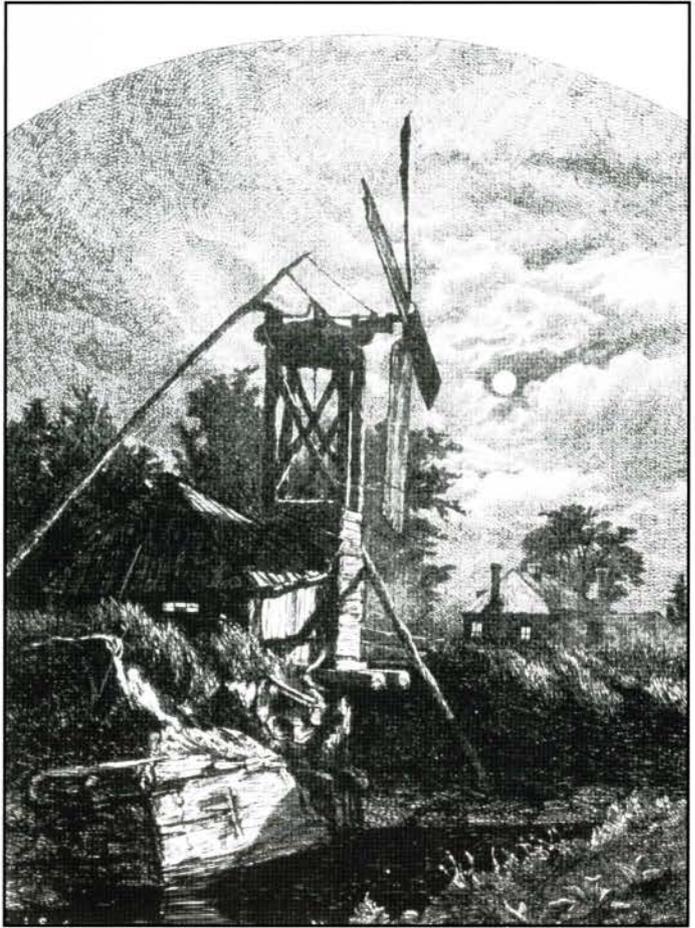
Ill. 4. Chas. E. Goad. Côtes Saint-Louis et de la Visitation, 1890. (ANC, Ottawa, NMC 16297/82)

La conjugaison d'un ensemble de causes explique la fermeture des carrières dans les années 1930. D'abord, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le matériau est devenu trop coûteux. En conséquence, en raison de ses coûts d'extraction, mais surtout des coûts liés à sa taille, la pierre naturelle ne peut plus concurrencer la pierre artificielle dont l'usage est consacré, dès 1910, sur les immeubles du centre-ville. En même temps, les veines de pierre que l'on exploitait sur la côte Saint-Louis sont largement épuisées vers 1900 et, dès les années 1910, les carriers montréalais en sont réduits à ne produire que la pierre concassée, surtout utile aux mélangeurs à béton et aux travaux de voirie de la municipalité. Les carrières plus récentes, celles de Villeray, ont produit de la pierre de construction au tout début du XX<sup>e</sup> siècle, mais ne produisent plus que de la pierre concassée à l'orée de la Première Guerre.



Ill. 5. H.W. Hopkins, *Atlas of the City and Island of Montreal*, 1879, détail.  
(ANC, Ottawa, NMC-16064)

Ill. 6. Henry Sandham, « The Quarries near Montreal by Moonlight », *The Canadian Illustrated News*, 29 octobre 1870.  
(BNQ, Albums E.-Z. Massicotte, B-138-a)



The company is now cutting stone for the splendid Maisonneuve Market. The product of the quarry may also be seen in the Engineer's Club ; the Bank of Ottawa, Park Avenue, and in St. Edouard Church at the corner of St. Denis and Beaubien Streets. In this latter building the rock-face work is marred by black skins in places and by the occasional presence of blocks with muddy streaks. The hammered stone shows scattered imperfections in the form of wavy dark lines and an occasional pluck. On the whole, this building is a very creditable example illustrating the exclusive use of stone from Martineau's quarry.

*Joseph Gravel*

This property lies immediately to the west of that described above and has been largely quarried over to a depth of about 15 feet in the upper thin beds. The quarry is now being extended to the south and the east towards Chambord Street. Old quarries occupy an extensive area south from here and across the railway to the Limoges quarry, which will be described later. The thin upper stone has been removed for the most part, but a large supply of building stone lies under the present flood of the quarry. At present only the upper stone is taken and it is all crushed. Twelve men are employed and a small crusher operated by steam power is at work.

The quarries of the Mile End group extend through old workings south and east to below Laurier avenue. From the present point of view only one other quarry is of importance, that of Olivier Limo-

## Mile-End

Le chemin des Carrières s'est développé de façon organique sur la côte Saint-Louis, en suivant les dépôts rocheux qui livraient de la pierre de construction de qualité. Il existe d'ailleurs une bonne documentation sur la composition géologique du sous-sol de l'île de Montréal<sup>16</sup> et plusieurs études ont déjà documenté les qualités de la pierre de construction<sup>17</sup>.

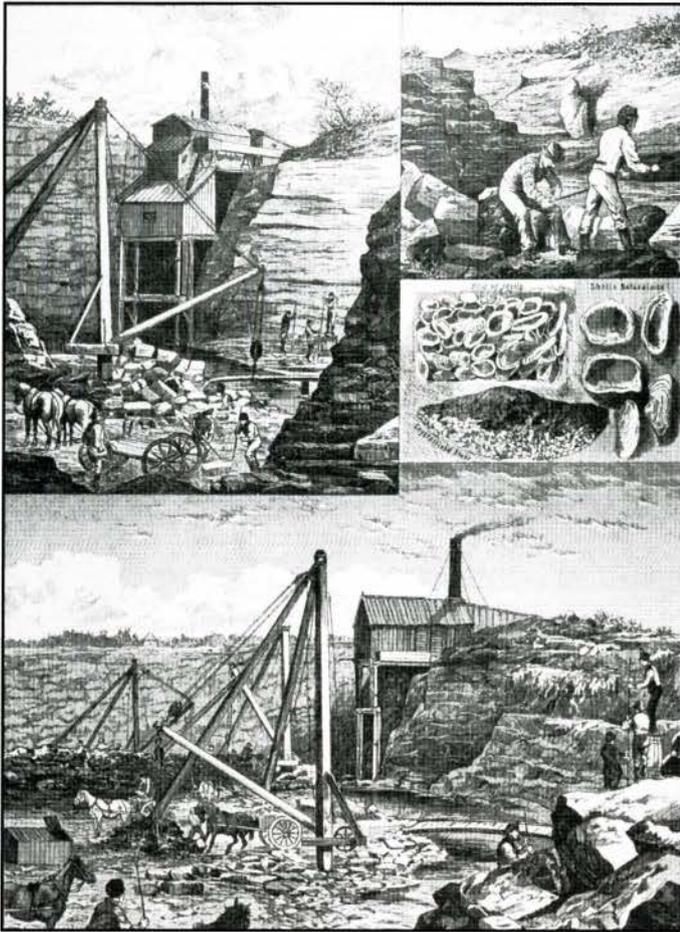
La totalité de l'île de Montréal est formée de dépôts rocheux du système ordovicien et compte des couches de calcaires de la formation Trenton, de la formation Chazy et de la formation Black River. Or, l'île de Montréal est parcourue par une veine de calcaire Black River – et ses trois composantes : le Pamela, le Lowville et le Leray – et elle serpente sous le plateau Mont-Royal vers Villaray, tout en étant contenue entre deux failles qui ont créé un bouleversement rendant le Trenton, le Chazy et le Black River disponibles dans un même puits, à des profondeurs variées (ill. 11).

En 1913, William A. Parks dépose au ministère des Mines à Ottawa un volumineux rapport sur les pierres de construction et d'ornement extraites au Québec. Il décrit les quatre carrières du groupe du Mile-End :

The area bounded by Mount Royal Avenue, Papineau Avenue and Beaubien Street, to the south, east and north respectively, and more irregularly to the west by a line reaching almost to St. Denis Street may be regarded as a quarrying area in the Trenton formation from which immense amounts of stone have been removed in the past. Most of the old quarries have long been abandoned, chiefly because the stone had been removed over the entire property controlled by the owner to a depth beyond which profitable quarrying was impossible. Many of the other quarries, particularly in the vicinity of St. Denis Street, have been filled in and built on. This region has produced a large portion of the high grade Montreal limestone, and at present it shares with the Villaray group the distinction of yielding the only cut stone within the city limits.

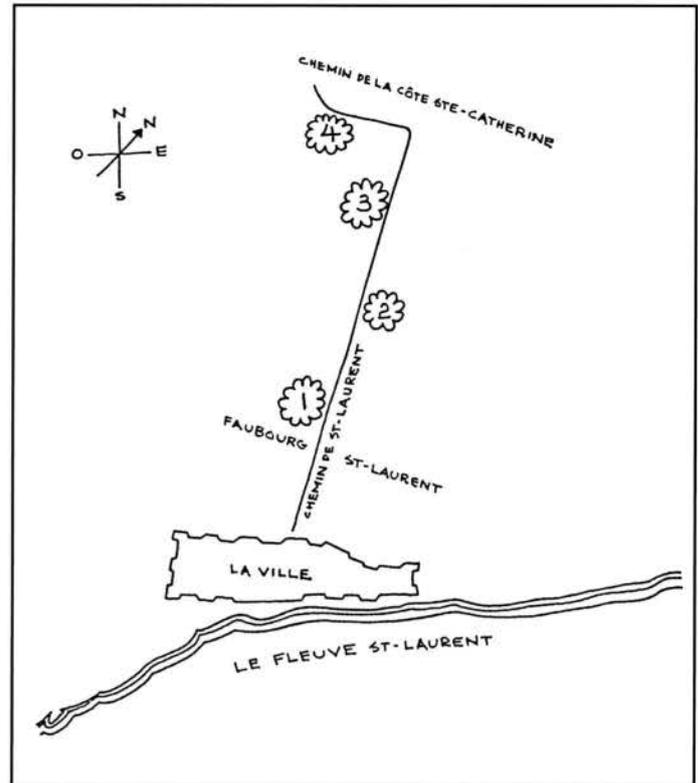
*O. Martineau & Fils*

This property occupies the area between Carrière, Garnier and Marquette Streets and extends north almost to Beaubien street. It contains 30 acres in all, most of which has been quarried. At the south end of the property, adjoining Carrière Street about 50 yards still remain throughout the whole thickness of the section, but a considerably greater area of the good building beds which occur towards the bottom of the section still remains.



Ill. 7. « Sketches in Montreal Quarries », *The Canadian Illustrated News*, 17 mars 1877. (BNQ, Albums Massicotte, A-50-a)

Ill. 8. Carte des emplacements approximatifs des carrières à Montréal entre 1730 et 1805, dessinée en 1982. (Centre Canadien d'Architecture, dossier du Groupe de recherche sur la pierre grise)



ges, but the Montreal City Corporation operates for crushed stone to the west of Limoges.

#### *Olivier Limoges*

The property consists of a considerable area bounded by Brébeuf, Dauphin and Carrière Streets and Laurier Avenue. There is also a north-east wing extending across Chambord Street to Garnier Street. A large portion of this property has been quarried over, particularly with regard to the upper stone. At present, the extraction of the building stone is being prosecuted along the eastern face and it will soon be removed to the street line. In the northeast wing both sets of beds are being exploited.

At the time of a second visit to this quarry in 1913 operations had been suspended.

#### *Montreal City Corporation*

The city's operations are entirely for crushed stone and in consequence do not fall properly within the scope of this work. The corporation controls a strip of land west of Joseph Gravel and also west and south of Limoges to beyond Laurier Avenue<sup>18</sup>.

En 1935, c'est M. F. Goudge qui fait rapport au même ministère sur l'état des carrières. À cette époque, les carrières localisées au sud de la voie ferrée n'existent plus et le géologue décrit les deux carrières de la Petite-Patrie, situées dans le quartier Montcalm :

#### *Papineau Street Quarry of Martineau Fils Ltée. (ill. 12)*

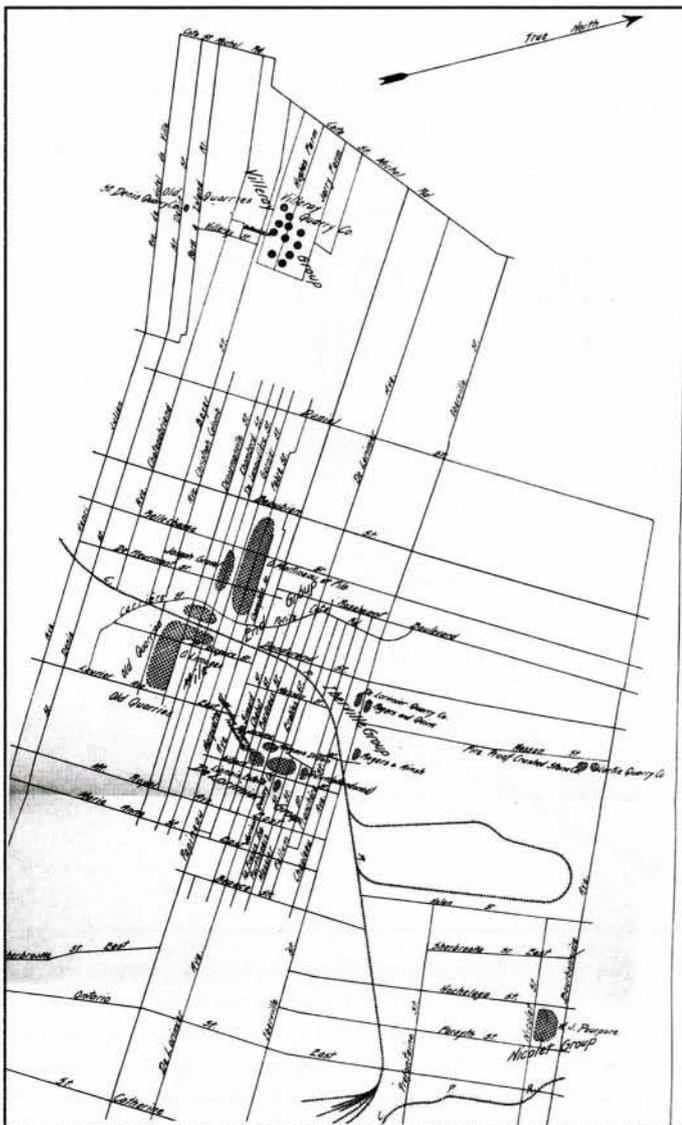
This company operates two quarries within the City of Montreal, the other being in Rosemount Ward and described on page 104.

The Papineau Street property, 30 acres in area, is southwest of Papineau Street and north of the Canadian Pacific Railway tracks. It covers most of the area between Carrière, Garnier, Marquette and Beaubien Streets. Originally the quarry had a length of 1,800 feet parallel to Papineau Street, but recently Rosemont Boulevard has been extended across the quarry, and the fill required for this road has divided the quarry into two parts. The southeastern end is not being worked at present and quarry operations are being confined to the northeastern end which is 1,000 feet long (northwest-southeast), 200 to 300 feet wide and 60 feet deep. The quarry can be extended for 400 feet to the northwest before the property limit is reached. Formerly this quarry was extensively worked for building stone, but now the entire output is converted in crush stone.

The quarry is worked in 10 to 15 foot benches, with jackhammers being used for drilling. After blasting, the stone is loaded by hand into motor trucks and horse-drawn pump carts, and hauled up an inclined roadway to the crushing plant, which is situated at the eastern side of the quarry near the north end. The plant has a capacity of 80 tons of crushed stone per hour. The product is delivered by motor truck to various parts of the city.

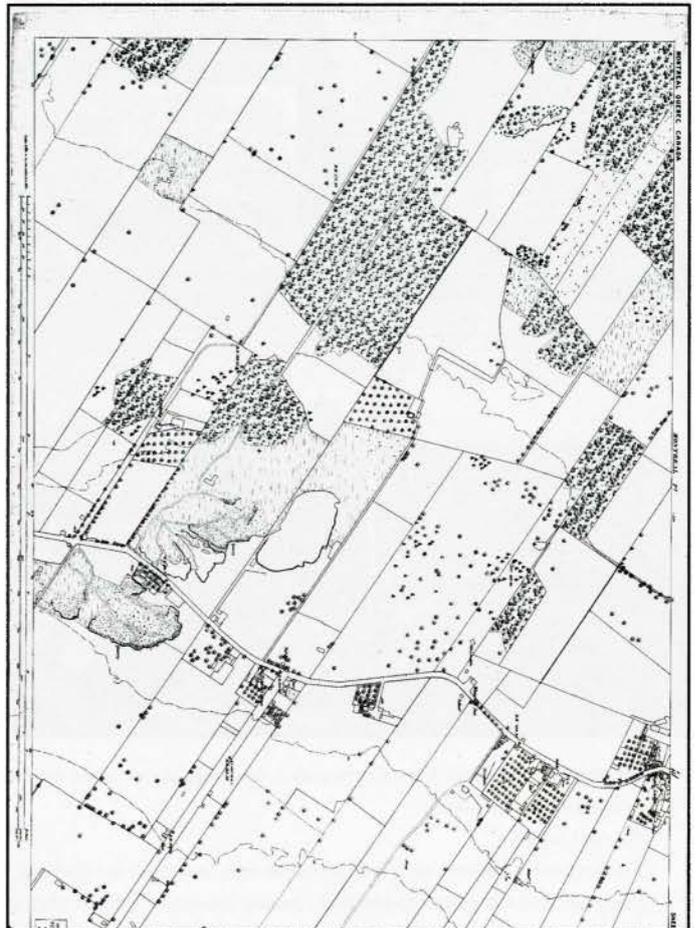
#### *Montreal Quarry Ltd. (ill. 13 et 14)*

The quarry owned by this company is only a short distance to the west of the Papineau Street quarry and practically the same strata are exposed in both quarries. When examined in 1934 this quarry was not in operation and was partly full of water. The crushing plant has a capacity of 100 tons per hour<sup>19</sup>.



III. 9. Carte des groupes de carrières de Montréal.  
(Extrait de William A. Parks, *Rapport sur les pierres de construction et d'ornement du Canada*, vol. III, Province de Québec, Ottawa, Imprimerie du gouvernement, 1926 – Rapport du Ministère des Mines, Ottawa, n° 389, fig. 3)

III. 10. Détail du relevé de l'île de Montréal, H.S. Sitwell, 1868-1869.  
(Fortification Surveys, BNQ, TRBF0031)



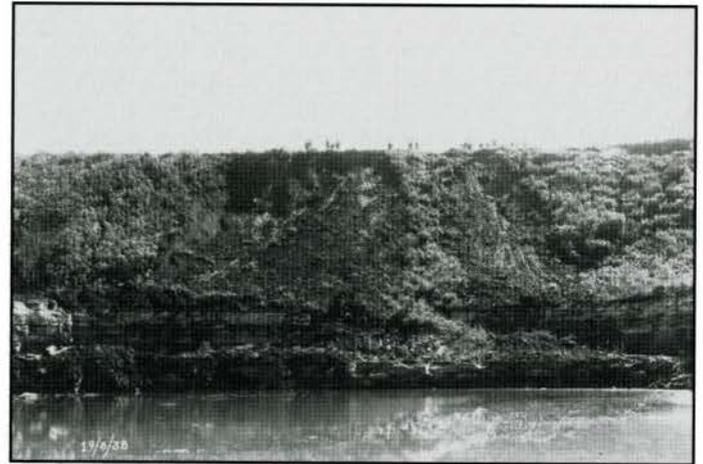
### La fin des carrières du Mile-End

Lorsque Montréal aborde la Crise des années 1930, il subsiste, dans les limites de la ville, quinze carrières, dont deux dans Petite-Patrie et huit dans Rosemont. C'est dire combien, dans ces quartiers, la population est affectée par cette activité. Depuis des années, l'opinion publique se mobilise en faveur de la disparition des carrières. Non seulement l'industrie de plus en plus mécanisée ne fournit pas tant d'emplois, mais bon nombre de carrières tournent au ralenti. Souvent il ne reste que des débris et de la pierre de surface, les meilleurs lits de pierre ayant déjà été épuisés. Mais il y a plus : les immenses cratères, non clôturés, laissés sans surveillance et remplis d'eau, représentent un danger considérable pour les enfants des secteurs limitrophes (ill. 15). Enfin, les promoteurs rêvent de la *plus value* qu'apporterait à leurs projets de développement urbain la disparition de ces hideux cratères qui freinent l'expansion de la ville nouvelle vers le nord et l'est. Citoyens, conseillers municipaux et promoteurs se rallient donc à l'idée de la fermeture des carrières. Reste à trouver, comme le signalent les journaux en 1931, une « méthode pour toutes les faire disparaître ». Très tôt une idée est mise de

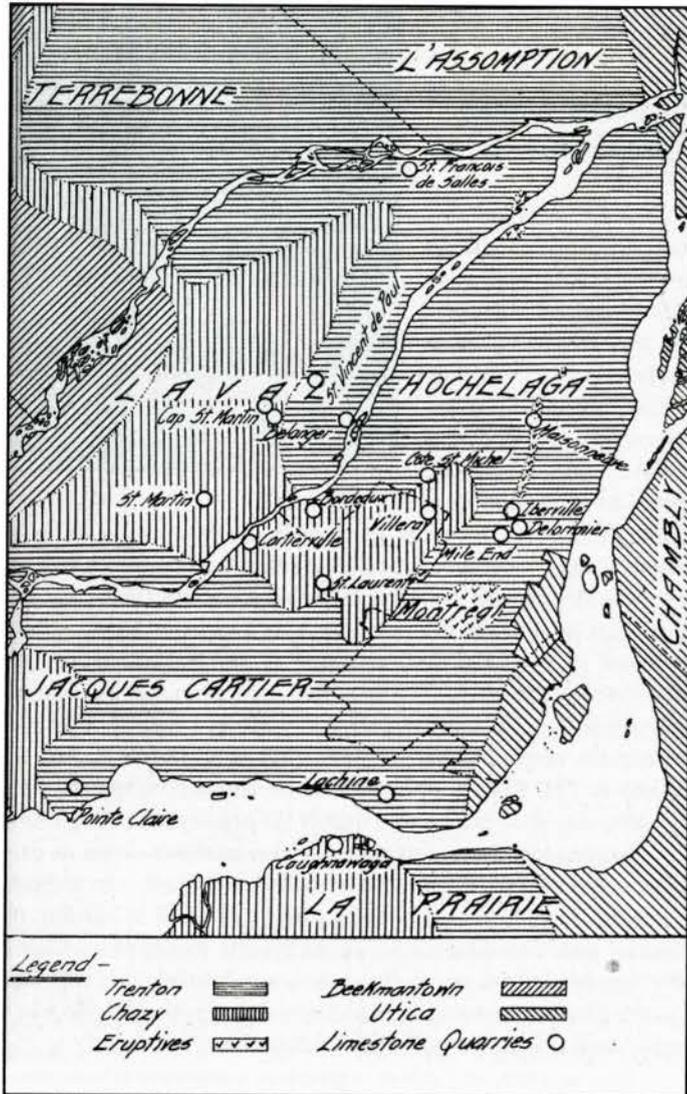
l'avant et c'est elle qui, en définitive, se concrétisera : il s'agit d'exproprier les carrières et de les utiliser comme dépotoirs de déchets municipaux. Le coût, évalué à trois millions de dollars de l'époque, a été remboursé par les économies réalisées sur les frais de transport des déchets. Les carrières de la Petite-Patrie sont évidemment au cœur du débat puisque immédiatement voisines de l'incinérateur municipal (ill. 16).

Dans les années 1930, Montréal a déjà une bonne expertise dans la fermeture et la reconversion des carrières<sup>20</sup>. Dans Rosemont-Petite-Patrie, un cas fait figure de modèle : celui des carrières Dubuc et Limoges, fermées, remplies et aménagées en parc public, d'abord nommé parc Crémazie puis renommé parc Laurier en 1925<sup>21</sup>. Ce lieu, occupé par des carrières dès les années 1860, avait subi une mutation profonde du fait de l'apparition du chemin de fer en 1876. Le tracé avait exigé le remblai partiel d'une ancienne carrière ou la construction d'un viaduc, ce qui avait eu comme conséquence de créer une véritable barrière entre le Mile-End et les confins industriels autour desquels allait apparaître la Petite-Patrie. Dans le cadre de son appui à l'urbanisation du Mile-End, la Ville avait acquis les terrains et les carrières

III. 12. La carrière Martineau, 19 août 1938.  
(Archives de la Ville de Montréal, Z-308-2)



III. 11. Carte des principales formations rocheuses.  
(Parks, p. 31)



res en 1893, 1906, 1910 et 1930 pour rappeler une vaste étendue qui deviendra parc. Sur les lieux se trouvaient aussi un incinérateur et des écuries municipales, installations toutes déménagées au nord de la voie ferrée, le long de la rue des Carrières, en 1905, alors que l'on nomme « parc Crémazie » un premier quadrilatère bordé par les rues de Mentana et Dufferin (aujourd'hui de La Roche). Le terrain voisin à l'est – d'une superficie de 248 000 pieds carrés – est acquis en 1910 de la succession Dubuc et le cratère de la carrière est aussi rapidement comblé par les déchets et les cendres de l'incinérateur. Le parc est nivelé et aménagé comme un tout en 1925 et, en 1930, sa portion nord, qui touche à la rue Saint-Grégoire, est reconnue comme terrain de jeux et fait l'envie des enfants qui habitent de l'autre côté de la track.

Sous le titre : « Un nouveau grand parc dans le nord de la ville<sup>22</sup> », *La Patrie* fait écho au projet de fermeture de la carrière Labelle (Montreal Quarry) qui deviendrait « un grand dépôt pour la cendre et la terre, un parc par la suite, comme sur la carrière Pourpart, devenue parc Lalancette dans le quartier Préfontaine<sup>23</sup> ». Le quotidien constate en effet que les débris de cendre et de terre ne peuvent plus être déposés dans le port de Montréal où des travaux de remblayage pour la construction de nouveaux quais s'achèvent. Pour sa part, *The Montreal Star* annonce : « Large Park Plan is studied by City<sup>24</sup> » et précise que « toutes les carrières [fermées] sont déjà remplies à l'exception de la Montreal Quarry » ; la carrière est décrite comme ayant une superficie de 400 000 pieds et une profondeur de 75 pieds.

Le 29 décembre 1933, *La Patrie* rapporte que, selon des discussions menées à l'hôtel de ville en vue de la préparation d'une loi que la Ville entend présenter à l'Assemblée législative de la Province, « aucune carrière nouvelle ne pourra être ouverte à l'avenir et aucune carrière existante et non actuellement en exploitation ne pourra être mise en exploitation ni dans la Cité de Montréal ni dans les municipalités sous le contrôle de la Commission métropolitaine de Montréal<sup>25</sup> ». C'est que la Ville cherche à obtenir l'autorisation en vue d'acquiescer, à l'amiable ou par voie d'expropriation, les terrains situés dans la cité de Montréal où se trouvent des carrières et propose d'emprunter à cette fin une somme de 2,5 millions de dollars. Pour appuyer le projet, décrié par tous ceux qui craignent l'augmentation des taxes municipales, la Ville crée en 1935 la Commission des carrières<sup>26</sup> : « on veut remplir les carrières pour en faire des parcs et des terrains de jeux et pour augmenter l'évaluation des terrains des alentours ». Les membres de cette commission visitent neuf carrières et rédigent un rapport. *La Presse* du 26 juin 1935 relate ce rapport qui fait état notamment des deux carrières qui grèvent le territoire de la Petite-Patrie (la paroisse Saint-Édouard et l'extrémité ouest du quartier Montcalm) :

*La Montreal Quarry*

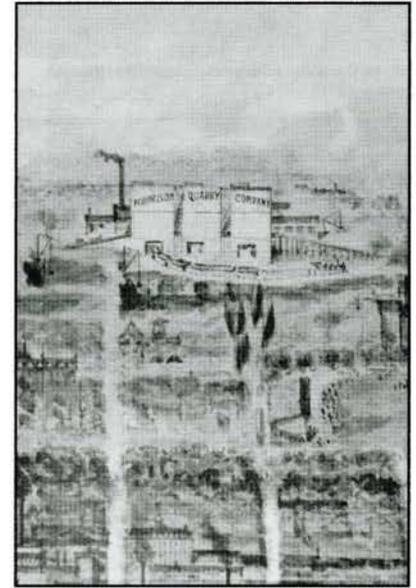
La première carrière que le groupe a visitée est celle de la « Montreal Quarry » située entre les rues de Fleurimont, Bellechasse, Chambord et Garnier.

Cette carrière, qui a 377,000 pieds carrés de superficie, pourrait recevoir 650,000 verges cubes de déchets, explique M. Alfred Filion,



Ill. 13. Anonyme, « Clydesdale Truck, Montreal Quarry Ltd. », 1915-1920. (Musée McCord d'histoire canadienne, MP-0000.587.2)

Ill. 14. James Lovell Wiseman, *Vue de Montréal avec les industries*, 1904-1906, détail. (Archives de la Ville de Montréal, n° 222)



### Un projet de parc géologique proposé en 1939

L'abandon de l'exploitation des carrières a mené les résidants des rues des alentours à souhaiter que leur environnement immédiat s'améliore puisque les carrières délaissées créaient de nouveaux problèmes dans le contexte urbain<sup>32</sup>. En effet, les cavités d'extraction se remplissaient d'eau – stagnante – puis les autorités municipales avaient proposé de remplir ces espaces de manière utilitaire en y enfouissant les déchets municipaux<sup>33</sup>. Des incidents divers – dont certains graves tels des noyades<sup>34</sup> – ont fini de créer une atmosphère d'insatisfaction générale. Une première idée de réutilisation des cavités avait pourtant vu le jour en 1939. Deux visionnaires et professeurs d'universités montréalaises, Léo G. Morin et T.H. Clark<sup>35</sup>, avaient tenté de convaincre les autorités municipales et le public de l'intérêt de préserver et de diffuser une certaine histoire de l'exploitation des carrières – sorte de première idée de préservation de la mémoire du lieu – en mettant sur pied un parc géologique. Le projet qui visait la carrière de l'actuel parc Père-Marquette, aurait permis d'exploiter le lieu à des fins éducatives, en profitant de la superposition de trois des quatre grandes formations de roches qui composent l'île de Montréal, dans une coupe géologique admirable :

Dans ce jardin, où l'utile et l'agréable se marieraient si harmonieusement, on s'attacherait à mettre en relief la superposition et les caractéristiques des différentes couches géologiques qui y sont visibles : à la base, la formation de Chazy, au centre, la formation de Black River et ses trois membres : Pamela, Lowville et Leray ; au sommet, la formation de Trenton. De même que la matière volcanique émanée du Mont-Royal, qui s'y échappe sous forme de nappes et de dykes. Quelques inscriptions aideraient le visiteur à se débrouiller dans cet ensemble. Dans un kiosque, on pourrait grouper des cartes murales, des coupes géologiques et surtout représentantes de tous les restes fossiles des anciens êtres vivants que l'on retrouve dans la pierre<sup>36</sup>.

Le 26 juillet suivant, T. H. Clark, *Logan Professor of Paleontology* de l'université McGill, fait publiquement connaître son appui au projet de Léo G. Morin, en confirmant l'intérêt géolo-

qui a demandé à la dernière assemblée du conseil que cette carrière soit expropriée afin d'en faire plus tard un parc pour le quartier qui n'en a pas encore. Cette carrière constitue de plus un danger parce qu'elle n'est pas entourée d'une clôture et que les propriétés de la rue Chambord donnent directement sur un précipice de 60 pieds de profondeur.

#### La carrière Martineau

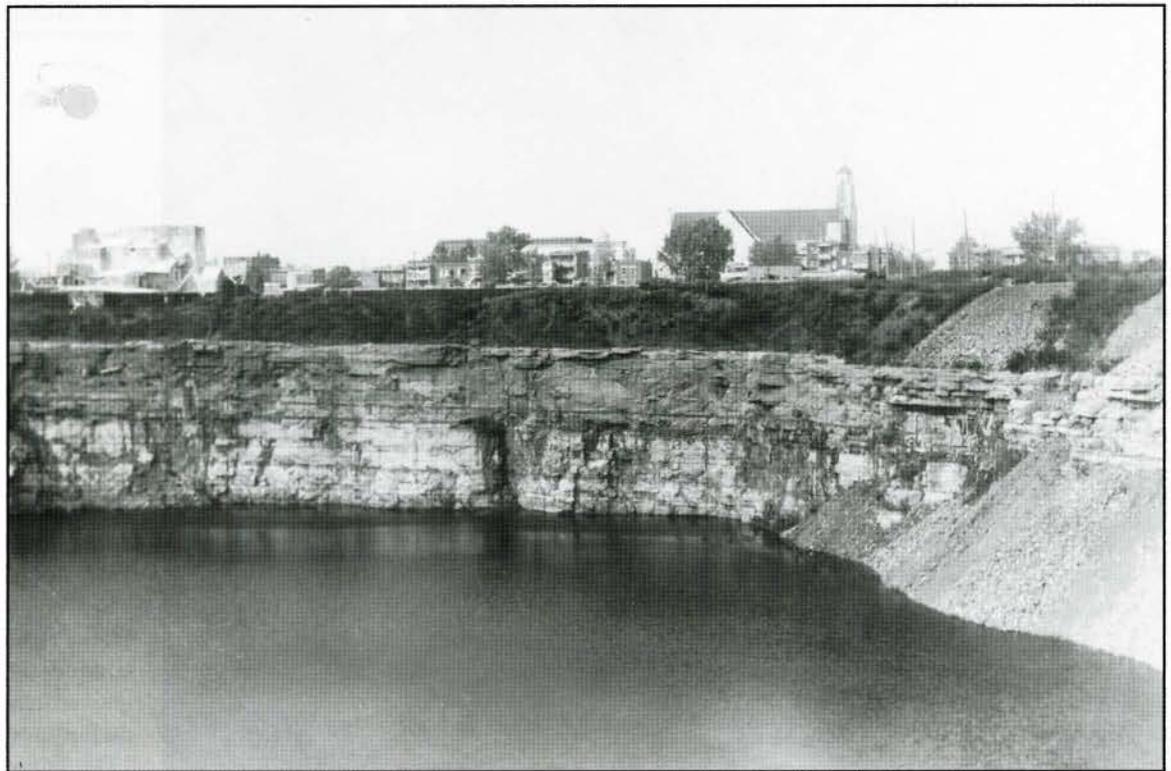
La carrière Martineau, située entre les rues des Carrières, de Lanaudière, Marquette et le boulevard Rosemont, en face de l'incinérateur du Nord, constituerait un emplacement merveilleux pour jeter les déchets de l'incinérateur ; doterait ensuite le quartier d'un parc dont il est privé jusqu'ici, et permettrait enfin le prolongement du boulevard Rosemont, pour lequel la Ville a déjà dépensé \$277,000<sup>27</sup>.

Dans ce débat surgit un problème de taille : les propriétaires des deux carrières, l'une fermée et l'autre en voie d'être désaffectée, réclament 643 000 \$, alors que l'évaluation municipale établit la valeur de leurs propriétés à seulement 179 000 \$<sup>28</sup>.

En 1937, « Le conseil municipal décide de l'achat de quatorze carrières<sup>29</sup> » pour une somme ne dépassant pas un million de dollars et achemine son projet de loi à Québec : le texte est rejeté par Maurice Duplessis qui s'objecte à ce que la Ville s'endette d'avantage<sup>30</sup>. Finalement, en 1938, le gouvernement autorise Montréal à emprunter 100 000 \$ pour acheter une seule carrière « près de l'incinérateur de la rue de Fleurimont ». *Le Devoir* du 12 août 1938 note que « l'administration avait songé avant à acheter la carrière Labelle voisine de l'incinérateur, mais le propriétaire exige \$70,000. La carrière Martineau est quatre fois plus grande et pourrait être acquise à \$100,000<sup>31</sup> ».

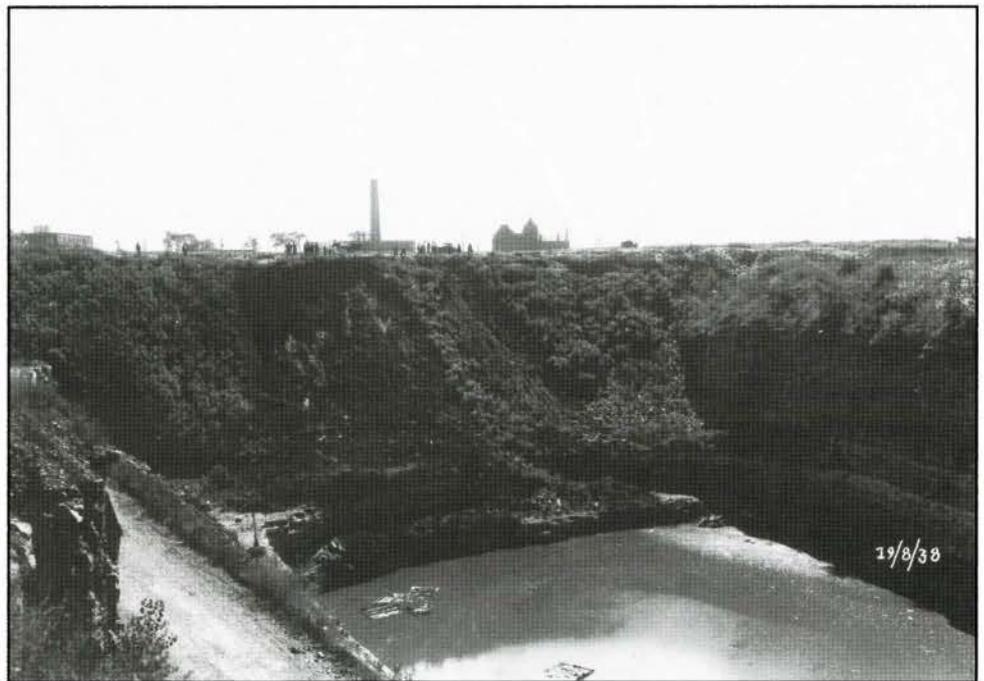
Les arguments en faveur du rachat des deux carrières sont nombreux : d'abord elles pourraient subvenir aux besoins de la ville en matière de disposition de déchets et de cendres produites par l'incinérateur voisin, en étant source d'économies appréciables. Puis, le comblement créerait un vaste parc qui desservirait deux « quartiers » : la paroisse Saint-Édouard et le quartier Montcalm. Mais la carrière Martineau apparaît moins coûteuse et, surtout, son acquisition permettrait de prolonger le boulevard Rosemont et son raccordement à la rue de Fleurimont (ill. 17).

Ill. 15. Le parc  
Père-Marquette.  
(Archives de la Ville de Montréal,  
1901.D. bobine 250-41.35)



gique national du site de la carrière Labelle. Aussitôt, les quotidiens font un large écho au projet. Ainsi, *Le Devoir* du 26 juillet annonce : « Une carrière merveilleuse<sup>37</sup> » et *La Presse* enchaîne avec : « Rien de tel au monde<sup>38</sup> », manchettes impensables encore quelques semaines auparavant quand tous souhaitaient au plus vite le comblement du cratère. Puis, le 11 avril 1940, *La Presse* publie une image : « Ce que serait le parc géologique de Montréal ». Il s'agit d'une vue à vol d'oiseau réalisée d'après des plans préparés par l'architecte Émile Daoust et l'architecte paysagiste Frederick G. Todd (ill. 18). L'image est accompagnée d'une légende descriptive :

À l'avant-plan, une balustrade qui couronnerait la paroi de la rue de Fleurimont, surplombant une vaste piscine qui serait alimentée en eau pure et limpide par une fontaine naturelle qui s'échappe actuellement du roc. À gauche, un pavillon qui renfermerait une salle de conférences et un musée de géologie, où les écoliers et étudiants de Montréal iraient étudier la formation géologique de Montréal et les usages pratiques de certaines roches. Juste à droite de ce pavillon, des gradins où 5,000 personnes pourraient s'asseoir. Ce qui semble être un îlot derrière l'estrade, serait un emplacement où 125 autos pourraient stationner. Plus au fond encore, dans les cavernes qui seraient pratiquées dans le roc vif, un jardin zoologique pourrait être aménagé où vivraient, dans un décor naturel, une riche variété d'animaux et d'oiseaux. En hiver la piscine servirait de patinoire, et la route qui



Ill. 16. Carrière Martineau, 19 août 1938.  
(Archives de la Ville de Montréal, Z-308-1)

mène au fond de ce vaste entonnoir qu'est la carrière Labelle, pourrait servir de piste glacée pour le toboggan. Enfin, il est question de tirer le meilleur avantage possible de tous les accidents topographiques pour que le parc géologique soit aussi agréable à l'œil qu'utile à l'enseignement de la jeunesse. Des jardins suspendus et des



Ill. 17. Vue aérienne des carrières, 1946.  
(Archives nationales du Québec à Québec, 1V04-1104, n° 5)

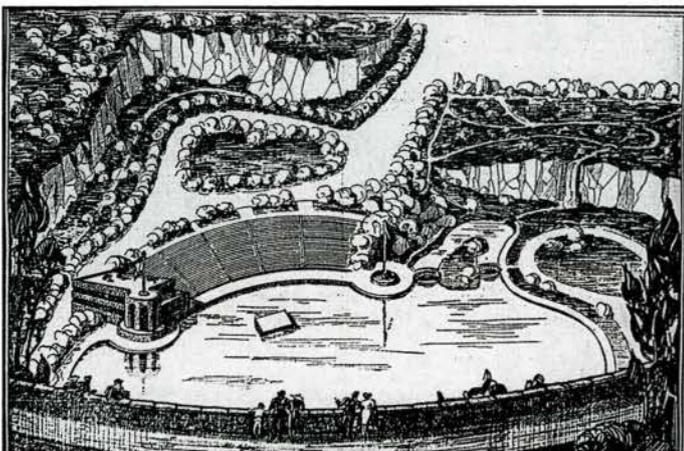
roseseraies combleraient les espaces inutilisés, et, près de l'entrée de la rue Bellechasse, tout à fait à l'arrière plan, trois courts de tennis seraient constamment tenus en bon état<sup>39</sup>.

L'image soumise en vue des célébrations du troisième centenaire de la fondation de Montréal de 1942, Léo G. Morin cherche à faire pour la géologie ce que le frère Marie-Victorin avait fait pour la botanique en obtenant de la Ville et du gouvernement provincial la création du Jardin botanique de Montréal, en 1931. Émile Benoist, journaliste au *Devoir*, signale cette analogie dans un article publié en 1940 : « Un jardin géologique comme pendant au Jardin Botanique<sup>40</sup> ».

Quand Léo G. Morin dépose son projet, l'histoire de l'urbanisme recèle déjà des centaines d'exemples de reconversion de carrières en parcs ou en jardins. Les cas les plus notoires sont les anciennes carrières de Paris, aménagées, sous le Second Empire par Adolphe Alphand, en vastes parcs qui mettent en valeur les parois rocheuses et les plans d'eaux des anciens cratères : le parc des Buttes-Chaumont et le parc de Montsouris. À New York, le plan d'aménagement de Central Park de Frederick Law Olmsted avait tiré parti aussi de quelques puits de carrière. Puis, les célèbres Butchard Sunken Gardens de Victoria ont fait de même, tout comme, d'ailleurs, le Jardin botanique de Montréal. Le projet n'est pas retenu par le Comité des fêtes qui, dominé par une élite clérico-nationaliste, lui préfère un « Village canadien-français » sur le Mont-Royal (projet, folklorique à outrance, dont la guerre aura au demeurant raison).

C'est finalement, en mai 1944 que la Ville acquiert la carrière Labelle<sup>41</sup> ; elle est destinée à servir quelque temps de dépotoir municipal et à devenir un terrain de jeux une fois remplie<sup>42</sup>.

Les tenants du jardin géologique tentent pour leur part de convaincre la Ville. En mars 1946, *Le Devoir* constate que la carrière Martineau est déjà à moitié remplie et qu'il faut sans délai



Ill. 18. Projet de parc géologique: « Ce que serait le parc géologique de Montréal ». (La Presse, 11 avril 1940)



la rue des Carrières, entre la rue Boyer et l'avenue Christophe-Colomb, récemment libéré par une industrie, que la Ville accorde le nom de « terrain de jeux des Carrières ».

Un plan d'aménagement du parc Père-Marquette est adopté le 31 octobre 1955 (ill. 20) et mis en œuvre pendant plusieurs années. Jusqu'en 1960, des citoyens se plaindront des odeurs, du paysage de dépotoir, des trous et des affaissements, dans la partie nord du parc, là où des terrains de sport seront aménagés en 1962. Ce parc a aussi été occupé par un chalet des sports, agrandi en 1963, alors que l'école secondaire Père-Marquette y est apparue en 1970-1971. En 1973, la partie nord du parc, une fois de plus, est réaménagée entre le boulevard Rosemont et la rue de Bellechasse. Les archives conservent les traces des plaintes, déposées jusqu'en 1987, pour des émanations de méthane.

### Quelques recommandations

Les recommandations faites à la suite de notre étude sont largement motivées par la grande portée qu'elles auront sur un façonnement renouvelé de l'identité montréalaise en révélant ses composantes qui dépassent la seule échelle du quartier pour atteindre celle de la ville. L'exploitation de ces lieux de mémoire devra se faire autour de la rue des Carrières et du parc du même nom – seules traces intelligibles à l'heure actuelle – dont la renommée ne s'est pas faite par le biais des constructions architecturales avoisinantes, comme nous aurions pu le penser !

### Des actions possibles

Il s'agirait, dans un premier temps, de préserver et de valoriser le tracé de la portion actuelle de la rue des Carrières. Tout projet de construction sur cette artère viserait à en souligner le caractère organique – comme opposé à la trame orthogonale – en vue d'en permettre la lecture en tant qu'exception urbaine, originale et singulière. Cette densification du caractère particulier serait de nature à interpeller le riverain, le passant, amenant ainsi une notoriété des lieux. Reste ensuite à explorer, en design urbain, comment la consolidation des façades pourrait être réalisée, surtout en regard de la figure monumentale des équipements industriels qui restent en place au sud de la rue des Carrières.

Or, d'emblée, un projet de requalification pourrait singulariser le tracé de la rue des Carrières grâce au traitement de la voirie et des trottoirs ainsi qu'au choix d'un mobilier urbain. Le designer urbain a les moyens de marquer au sol, et dans le corridor rapproché, la singularité d'un lieu.

Une fois le lieu démarqué de la continuité urbaine, une fois l'identité ainsi physiquement exprimée, il reste à assouvir les be-

soins de connaissance et d'interprétation qui permettent d'appuyer la notoriété et donc de faciliter la construction identitaire. Il y a lieu ici de prendre un raccourci : nulle part à Montréal on ne pourra développer une interprétation des lieux et des travaux de « la pierre grise » comme à cet endroit. Le parc Père-Marquette, dont le sous-sol a livré parmi les plus beaux et les derniers échantillons de ce matériau noble, si précieux dans la construction de l'identité paysagère montréalaise des années 1970-1980 (ce matériau est en fait au cœur de la définition de cette « montréalité » proposée par Melvin Charney), ce parc deviendrait le lieu de mémoire de l'ensemble des activités liées à la construction en pierre et aussi un espace narratif de l'arrimage de l'identité paysagère avec les qualités matérielles de son site. Il s'agit en quelque sorte de *géoréférencer*, c'est-à-dire d'arrimer au territoire, en un lieu précis, l'histoire de la pierre grise de Montréal.

En l'absence des carrières, il est possible de faire revivre en ces lieux une présentation virtuelle de la géologie de l'île – désormais une ville – et d'y exposer la diaspora du matériau dans les différents secteurs de la ville. Il s'agit de considérer que le sol de la Petite-Patrie est « matriciel » du paysage de la métropole. Par des modèles volumiques numériques, les cratères des carrières peuvent être revisités, les procédés d'extraction réanimés ; le parc géologique du père Léo G. Morin se réaliserait enfin grâce à la simulation numérique. Puis, les différentes qualités de pierre, le travail de taille et de mise en œuvre peuvent être illustrés et un parc de pierres aménagé en guise d'échantillon de l'histoire du matériau.

Rien ne servirait en effet de proposer des constructions-pastiches, des aménagements à l'ancienne ou encore quelque procédé muséographique classique. La requalification peut se faire avec un langage du design d'aujourd'hui. Quant à un « Espace de la pierre grise », il devrait mettre à contribution la compétence montréalaise des nouvelles technologies pour livrer une interprétation vivante du génie de ce lieu.

### Notes

1. Compris comme une opération de construction.
2. Noppen, Luc, et Lucie K. Morisset, 1995, ont excellemment discuté de cet aspect et l'ont magnifiquement démontré à partir de deux cas d'interventions sur le patrimoine ; à ce sujet, voir « Édifier une mémoire de lieux en recyclant l'histoire. Usages et fonctions du passé dans l'architec-

ture actuelle », in Jacques Mathieu (dir.), *La mémoire dans la culture*, Québec, Les presses de l'université Laval, p. 203-204.

3. Paré, Isabelle, 2002, « Un avant-goût de ce que sera le CHUM. Les plans préliminaires situent l'urgence rue Bellechasse », *Le Devoir*, 16 février, p. A2 : « Un concept architectural préliminaire du futur CHUM prévoit qu'en 2006 les ambulances conver-

geront vers la rue Bellechasse, pour accéder à l'urgence et que les unités de soins, séparées de la voie ferrée par un tampon de verdure, seront orientées vers la montagne et le centre-ville. Une version préliminaire du préconcept architectural [est] en cours d'élaboration par la firme d'architectes Lemay et Associés... ».

4. Les journaux ont traité généralement des développements de ce grand projet à l'angle des rues Saint-Denis et Rosemont. Les aspects financiers ont occupé la majeure partie des tractations (les budgets de construction et de fonctionnement, les solutions de rechange à la construction neuve), mais d'autres considérations ont porté sur les vocations particulières à donner aux bâtiments qui seront laissés vacants par la fusion, sur la mission universitaire du réseau entier des établissements universitaires de santé (CHU), sur le manque d'infirmières et sur le climat de travail au sein des hôpitaux, sur le rapport d'évaluation des services connu sous le nom de « Bilan de santé des hôpitaux », sur le choix du site et, enfin, sur les événements à la suite du départ du président de la Société d'implantation du CHUM et du rapport subséquent qui appuyait ses allégations de laxisme au sujet de la gestion des contrats accordés pour le projet par la Corporation d'hébergement du Québec ! Les derniers articles exposent les inquiétudes face au retard dans l'échéancier prévu (Lessard, Denis, « Le nouveau CHUM a du plomb dans l'aile », *La Presse*, 30 novembre 2002, p. A1). C'est donc dire que le dossier est passionnant !

5. L'environnement bâti de la rue des Carrières est composé de plusieurs édifices assez récents que les fonctions de la ville de Montréal occupent, de petits édifices à deux ou à trois étages, datant du début du siècle, servent de lo-

gements et d'édifices commerciaux.

6. Corboz, André, 2000, « Ville Mont-Royal, cité-jardin vitruvien », *Journal de la Société pour l'Étude de l'Architecture au Canada*, vol. 25, n° 2-3-4, p. 3-16.

7. La section de la rue des Carrières qui s'étend de la rue Mont-Royal aux voies du Canadien Pacifique s'appelait à l'origine le chemin des Tanneries. Plus tard, ce nom a été changé en celui de chemin ou rue des Carrières. Le nom de la rue des Carrières a été changé de l'avenue Henri-Julien jusqu'à la rue Gilford a été changé en celui de rue Gilford le 30 novembre 1935. Entre la rue Gilford et le boulevard Saint-Joseph, le nom de la rue des Carrières a été changé en celui de Pontiac le 30 novembre 1935. Entre la rue Gilford et la rue Saint-Grégoire le nom de la rue des Carrières a été changé en celui de Berri le 30 novembre 1935. Entre la rue Saint-Hubert et un point situé à l'est de la rue Prénoveau, le nom de la rue des Carrières a été changé en celui de rue Saint-Grégoire le 29 décembre 1934. La section de la rue des Carrières s'étendant du parc Ludger-Duvernay jusqu'aux voies du CPR a conservé son nom. Entre les voies du CPR et la rue Papineau, le nom de chemin de la côte Saint-Louis a été changé en celui de rue des Carrières le 23 mai 1922 (Archives de la Ville de Montréal (AVM), dossier rue des Carrières).

8. La Montreal Street Railways installe d'ailleurs son terminal au coin des rues Saint-Denis et Bellechasse en 1900.

9. Son tracé favorise en outre l'ouverture des ateliers municipaux, rue Saint-Denis, en 1920.

10. AVM, Comité exécutif du 23 mai 1922.

11. Bugsby, J.J., 1825, dans un rapport non publié de Robert Lemire, 1982, Centre Canadien d'architecture à Montréal, Archives du Groupe de recherche sur la pierre grise.

12. *L'opinion publique*, 22 mars 1877, p. 1 : « Les étrangers qui visitent Montréal sont frappés par l'aspect de ses édifices qui ont un air de solidité et de grandeur qu'on ne voit dans aucune autre ville du continent. En effet, à part New York, il n'y a pas une seule ville dans toute l'Amérique qui soit aussi bien bâtie que Montréal. La pierre qui sert à nos constructions est toute extraite des carrières de la montagne, dans les limites mêmes de la cité. Ces carrières sont inépuisables, et les moyens de transport sont des plus faciles. Notre gravure [qui accompagne le texte] représente une des carrières de la montagne, qui fournissent les matériaux de construction à toute la ville et qui donnent constamment du travail à des milliers d'ouvriers ».

13. Seul un catalogue d'exposition a résulté de l'ensemble des travaux menés dans les années 1970-1980 par le Groupe de recherche sur la pierre grise sous la tutelle de Phyllis Lambert.

14. Benoît, Michèle, et Roger Gratton, 1991, *Pignon sur rue : Les quartiers de Montréal*, Montréal, Guérin, p. 6.3.

15. Ces travailleurs étaient appelés communément « carriéristes » ou même Pieds-Noirs parce qu'ils marchaient pieds nus après leur travail !

16. Goudge, M. F., 1935, *Limestones of Canada. Their Occurrence and Characteristics, Part III*, Québec, Ottawa, Imprimerie du Gouvernement (Rapport du ministère des Mines n° 755) ; Paré, Conrad, 1972,

*Les carrières de la région de Montréal*, Congrès géologique international, 24<sup>e</sup> Session, Ottawa, Congrès géologique international (Excursion B-17).

17. Parks, William A., 1916, *Rapport sur les Pierres de Construction et d'Ornement du Canada. Vol. III. Province de Québec*, Ottawa, Imprimerie du Gouvernement (Rapport du ministère des Mines. Ottawa, n° 389). Ce rapport a été publié en anglais en 1914 (n° 279) ; St-Louis, Denis, 1984, *Maçonnerie traditionnelle. Document technique : Régions de Montréal et de Québec*, 2 volumes, Montréal, Héritage Montréal.

18. Parks : 37-42.

19. Goudge : 103-104.

20. Des carrières d'extraction de pierre ont existé à Laval également. Le Centre de la nature est un exemple de site reconverti en parc urbain avec succès. Ce site de 50 acres se compose d'une ferme, de jardins, d'aires d'activités aquatiques, sportives et autres (observatoire, village des arts, etc.). Le Centre est ouvert depuis 1971 et l'on doit cette conversion à Maurice Blain.

21. À la demande de la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal.

22. *La Patrie*, 1933, p. 23.

23. *Ibid.*

24. *The Montreal Daily Star*, 10 juin 1933, p. 1.

25. En page 7.

26. *La Patrie*, 25 juin 1935, p. 3.

27. En page 7.

28. *La Presse*, 5 septembre 1935, p. 3.

29. *Le Canada*, 3 avril 1937, p. 16.

30. *Le Devoir*, 28 avril 1937, p. 8.

31. En page 10.

32. « M. Filion signale le danger des carrières du nord de la ville. Ces goffres inutiles pourraient devenir des sources de bénéfice pour Montréal. [...] Celle sise

entre les rues de Fleurimont, Bellechasse, Garnier et Chambord est la plus dangereuse des neuf que nous comptons. Sa profondeur atteint, en de multiples endroits, plus de 150 pieds. A l'heure présente, la partie inférieure est transformée en un lac artificiel de plus de 40 pieds d'eau de profondeur. Il va sans dire que les autorités municipales y tiennent un gardien en service, parfois même deux. [...] Il [Filion] a également appuyé longuement sur l'intérêt que Montréal trouverait à faire combler ces gouffres et à les rendre utilisables. Il suggère d'en faire l'achat, sous forme de location, et d'en faire des centres d'incinération. [...] M. Filion a dit comment une économie considérable serait réalisée en transformant le système actuel de transport des déchets ou choses de rebut », *Le Canada*, 19 juin 1935, p. 7.

33. « \$568,000 pour trois carrières : un projet. La commission des carrières demandera demain matin au conseil municipal de recommander au comité exécutif l'achat de trois carrières au coût global de \$568,000 afin de trouver un emplacement plus rapproché où déposer les ordures ménagères provenant de l'incinérateur du Nord », *La Presse*, 10 juillet 1935, p. 21.

34. « Il y a eu deux noyades à la carrière Labelle depuis que la ville en a fait l'acquisition de ses anciens propriétaires... », *Le Devoir*, 10 juillet 1944, p. 2.

35. Morin est alors directeur du laboratoire de géologie de l'Université de Montréal et Clark, qui appuiera l'idée au cours de l'été suivant, est Logan Professor of Paleontology de l'Université McGill.

36. AVM, Dossier 1901.60D, Bobine 250, 41.15. Lettre de Léo G. Morin à Léon Trépanier, du 21 juillet 1939.

37. *Le Devoir*, 26 juillet 1939, p. 1.

38. 1940, 2 février, p. 3.

39. *La Presse*, 11 avril 1940, p. 29.

40. *Le Devoir*, 18 avril 1940, p. 1.

41. « City to Purchase Nuisance Quarry », *The Gazette*, 9 mai 1944, p. 14 ; « Acquisition de la carrière Labelle au prix de \$24,395 », *Le Devoir*, 9 mai 1944, p. 2.

42. La carrière continue régulièrement à faire les manchettes : insécurité, noyades, etc.

43. Benoist, Émile, 1946, « La carrière Labelle doit devenir un jardin géologique », *Le Devoir*, 16 mars p. 1.

44. Benoist, Émile, 1946, « Une carrière de perdue, une autre de retrouvée », *Le Devoir*, 22 mars, p. 1.

45. « Quarry-Park Plans Studied By Engineers », *The Montreal Star*, 28 juin 1946, p. 1.

46. *La Patrie*, 28 octobre 1947, p. 7.

47. *La Patrie*, 8 septembre 1946.

48. AVM, Procès-verbal du Comité exécutif, 20 juillet 1953.

### Bibliographie complémentaire

Avramtchev, Luben, 1992, *Carte minérale de la région de Montréal - Mont-Laurier, Québec*, Québec, Ministère de l'Énergie et des Ressources.

Avramtchev, Luben, 1994, *Compilation des carrières de roches du Québec en 1994*, Québec, Penguin Books Collection, *Série des manuscrits bruts*, n° 94-13, 17 p.

Beriault, André, 1977, *Relevé des carrières de l'île de Montréal*, Mémoire de maîtrise, Montréal, Presses de l'Université du Québec, 57 p.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 1997, *Projet d'établissement d'un dépôt de matériaux secs à Pierrefonds*, Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, Collection *Rapport d'enquête et d'audience publique*, n° 118, 179 p.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 1995, *Projet d'agrandissement du lieu d'enfouissement sanitaire à la carrière Demix par la Communauté urbaine de Montréal*, s.l., s.n., Collection *Rapport d'enquête et de médiation*, n° 88, 33 p.

Circé, Jean-François, Benoît Viens, Carlos Espinosa, et Normand Lalonde, 1989, *Secteur de la zone industrielle Petite-Patrie-Mile-End*, Montréal, APAAM, Collection *Desseins sur Montréal*, n° 3, 81 p.

Comité exécutif au Conseil de la ville de Montréal, 1990, *Mise en valeur du site Miron. Énoncé d'orientations d'aménagement*, Montréal, Ville de Montréal, 10 p.

Courcy-Legros, Louiselle, et Jocelyne Verret, 1979, *Petite histoire du plateau*, Montréal, s.éd., 44 p.

Dupont, Jean-Claude (dir.), 1988, *Exercices des métiers de la pierre et de l'argile*, Québec, Faculté des Lettres, Université Laval et CÉLAT, Collection *Cahiers du CÉLAT*, n° 9, 311 p.

Lambert, Phyllis, et Alan Stewart, 1992, *Montréal, Ville fortifiée au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Catalogue d'exposition (Montréal, Centre canadien d'architecture, 9 septembre 1992-17 janvier 1993), Montréal, Centre canadien d'architecture, 93 p.

Langlois, Pierre, 1983, *Problématique de la disposition de la neige à Montréal. Une étude de cas - La carrière Francon*, Mémoire de maîtrise, Montréal, Université du Québec à Montréal, 120 p.

Laplante, Jean de, 1990, *Les Parcs de Montréal, des origines à nos jours*, Montréal, Méridien, 253 p.

London, Mark, et Dinu Bumbaru, 1986, *Traditional Masonry*, Montréal, Héritage Montréal, Guide technique, n° 3, 64 p.

McLeish, Johnm 1914, *La production du ciment, de la chaux, des pro-*

*duits d'argile, de la pierre et d'autres matériaux de construction au Canada pendant l'année civile 1912*, Ottawa, Imprimerie du gouvernement, Rapport du ministère des Mines, Ottawa, n° 289, 64 p.

Mongrain, Guy, 1998, *Population et territoire dans un contexte de croissance urbaine : Saint-Louis-du-Mile-End, 1881-1901*, Mémoire de maîtrise, Montréal, Université du Québec à Montréal, 117 p.

Prud'homme, Michel, 1991, *Caractérisation des agrégats de carrières dans la région de Montréal*, Mémoire de maîtrise, Montréal, Université de Montréal, École polytechnique, Département de génie minéral, 99 feuillets.

Saint-Laurent, Diane, 2000, « La carrière Francon : Les aspects biogéographiques et le projet de réaménagement », In *Les espaces dégradés. Contraintes et conquêtes*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, Collection *Géographie contemporaine*, p. 41-66.