

Annexe K

**Rapport d'évaluation de l'archéologie
terrestre pour le stade 1**

Étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires

Aires de sécurité des extrémités de piste, Aéroport Billy Bishop
de Toronto

PortsToronto

Titulaire du permis : Sherri Pearce, MA (P316)

Permis : P438

Numéro de la formule de mise en marché du projet : P316-0558-2024

Numéro de projet : 60733457

octobre 2025

Énoncé des qualifications et des limites

Le rapport ci-joint (le « rapport ») a été préparé par AECOM Canada Ltd. (« AECOM ») pour le client (le « client ») conformément à l'entente entre AECOM et le client, y compris la portée des travaux qui y sont décrits (l'« entente »).

L'information, les données, les recommandations et les conclusions contenues dans le rapport (collectivement, « l'information ») :

- sont assujetties à la portée, à l'échéancier et à d'autres contraintes et limitations de l'entente, ainsi qu'aux réserves contenues dans le rapport (les « limites »);
- représentent le jugement professionnel d'AECOM à la lumière des limites et des normes de l'industrie pour la préparation de rapports semblables;
- peuvent être fondées sur les renseignements fournis à AECOM qui n'ont pas fait l'objet d'une vérification indépendante;
- n'ont pas été mises à jour depuis la date de publication du rapport et leur exactitude se limite à la période et aux circonstances dans lesquelles elles ont été recueillies, traitées, générées ou émises;
- doivent être lues dans leur ensemble, et les sections ne doivent pas être interprétées hors de leur contexte;
- ont été préparées aux fins précises décrites dans le rapport et l'entente;
- peuvent (dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques) être fondées sur des essais limités et sur l'hypothèse que ces conditions sont uniformes et non variables, ni géographiquement ni au fil du temps.

AECOM a le droit de s'appuyer sur l'exactitude et l'exhaustivité de l'information qui lui a été fournie et n'a aucune obligation de la mettre à jour. AECOM n'accepte aucune responsabilité pour tout événement ou toute circonstance qui pourrait être survenu(e) depuis la date à laquelle le rapport a été préparé et, dans le cas de conditions souterraines, environnementales ou géotechniques, n'est pas responsable de toute variabilité de ces conditions, géographiquement ou au fil du temps.

AECOM convient que le rapport représente son jugement professionnel tel que décrit ci-dessus et que les renseignements ont été préparés aux fins spécifiques décrites dans le rapport et l'entente, mais AECOM ne fait aucune autre déclaration ni aucune garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, à l'égard du rapport ou de toute partie de ce dernier, et de l'information ou de toute partie de cette dernière.

Sans limiter en aucune façon la généralité de ce qui précède, les estimations ou les opinions concernant les coûts de construction probables ou le calendrier de construction fournies par AECOM représentent le jugement professionnel d'AECOM à la lumière de son expérience ainsi que des connaissances et de l'information dont l'entreprise disposait au moment de la préparation du rapport. Étant donné qu'AECOM n'a aucun contrôle sur les conditions du marché ou de l'économie, les prix de la main-d'œuvre, de l'équipement ou des matériaux de construction ou les procédures d'appel d'offres, AECOM, ses administrateurs, ses dirigeants et ses employés ne sont pas en mesure de faire (et ne font pas) de déclaration ni de garantie de quelque nature que ce soit, expresse ou implicite, en ce qui concerne ces estimations ou ces opinions, ou leur écart par rapport aux coûts ou aux calendriers de construction réels, et n'acceptent aucune responsabilité pour toute perte ou tout dommage en découlant ou de quelque manière que ce soit lié à ces derniers. Les personnes qui se fient à de telles estimations ou opinions le font à leurs propres risques.

Sauf (1) tel qu'il a été convenu par écrit par AECOM et le client; (2) tel que requis par règlement; ou (3) dans la mesure utilisée par les organismes d'examen gouvernementaux dans le but d'obtenir des permis ou des approbations, le rapport et l'information peuvent être utilisés uniquement par le client.

AECOM n'accepte aucune responsabilité, et décline toute responsabilité, quelle qu'elle soit, à l'égard des parties autres que le client qui peuvent obtenir l'accès au rapport ou à l'information, pour toute blessure, perte ou tout dommage subi par ces parties résultant de leur utilisation, ou de leurs décisions ou mesures basées sur le rapport ou l'information (« utilisation inappropriée du rapport »), sauf dans la mesure où ces parties ont obtenu le consentement écrit préalable d'AECOM pour utiliser le rapport et l'information et s'y fier. Toute blessure, perte ou tout dommage découlant d'une utilisation inappropriée du rapport sera à la charge de la partie qui en fait l'usage.

L'énoncé des qualifications et des limites est joint au rapport et en fait partie intégrante, et toute utilisation du rapport est soumise aux conditions des présentes.

Auteurs

Rapport préparé par :

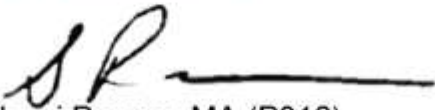


Kayley Sherret

Archéologue

AECOM Canada ULC

Rapport révisé par :



Sherri Pearce, MA (P316)

Archéologue de projet

AECOM Canada ULC

Rapport approuvé par :



Samantha Markham, MES

Archéologue de projet

Gestionnaire des ressources culturelles

AECOM Canada ULC

PortsToronto

Étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires

Étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires

Aires de sécurité des extrémités de piste, Aéroport Billy Bishop de Toronto

Préparé pour :

PortsToronto

207, rue Queens Quay Ouest, bureau 500

Toronto (Ontario) M5J 1A7

Préparé par :

AECOM Canada Ltd.

105, promenade Commerce Valley Ouest, 8^e étage

Markham (Ontario) L3T 7W3

Canada

Tél. : 905.886.7022

Télec. : 905.538.8076

www.aecom.com

Historique de révision

N° de révision	Date de révision	Révisé par :	Description de la révision
0	Novembre 2024	AECOM	Ébauche de l'étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires.
1	Mai 2025	AECOM	Ébauche de l'étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires.
2	Octobre 2025	AECOM	Stade 1 final : Évaluation archéologique : terres supplémentaires.

Liste de distribution

Nombre de versions imprimées	Document en format PDF requis	Nom de l'entreprise/l'association
	✓	PortsToronto
	✓	Experts-conseils de l'aéroport d'Avia NG

Reconnaissance territoriale

Nous reconnaissons que l'Aéroport Billy Bishop de Toronto est situé sur le territoire traditionnel de nombreuses nations, y compris les Mississaugas de Credit, les Anishinaabe, les Chippewa, les Haudenosaunee et les Wendats, et qu'il abrite maintenant de nombreux peuples autochtones, inuits et métis. PortsToronto reconnaît également que Toronto est couverte par le Traité 13 signé avec les Mississaugas of the Credit et par les Traités Williams signés avec plusieurs bandes des Mississaugas et des Chippewas.

Résumé

Avia NG a retenu les services d'AECOM Canada ULC. (AECOM) pour effectuer une évaluation environnementale en vue de la mise en œuvre d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). PortsToronto (le promoteur du projet) est le propriétaire-exploitant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, qui est situé dans la ville de Toronto, sur les îles de Toronto.

Le projet vise à se conformer à la section VI de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien* – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), publiée en janvier 2022, qui exige des RESA pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. Les RESA sont des zones désignées d'espace ouvert aux deux extrémités des pistes, conçues pour réduire les dommages de l'aéronef dans les cas où l'aéronef dépasse l'extrémité d'une piste ou atterrit avant la piste. À l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, les exigences en matière de RESA ne s'appliquent qu'à la piste principale, la piste 08/26, qui permet l'utilisation d'aéronefs commerciaux.

Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui rendent obligatoire le processus d'évaluation environnementale du projet, toutefois une évaluation en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* est requise pour toutes les composantes du projet qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada. Une évaluation en vertu de l'article 82 est une exigence de la *Loi sur l'évaluation d'impact* pour les projets situés sur le territoire domanial ou réalisés par des autorités fédérales. Dans le Plan officiel de la Ville de Toronto (2024), il existe des politiques qui exigent que les projets dans lesquels une évaluation environnementale est proposée pour le remplissage du lac Ontario soient réalisés. À ce titre, PortsToronto a entrepris un processus d'évaluation environnementale non prescrite par la loi pour le projet de RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, PortsToronto a déterminé et évalué des solutions pour la mise en œuvre des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'évaluation environnementale tient également compte des possibilités d'améliorer la sécurité opérationnelle de l'aéroport. Cela comprend la réduction des traversées de véhicules ordinaires non aéroportuaires et de véhicules aéroportuaires sur la piste 08/26, actuellement nécessaire pour les opérations aéroportuaires et l'accès aux îles de Toronto nécessitant une coordination avec la tour de contrôle de la circulation aéroportuaire. Cet effort appuie l'objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada de réduire le risque d'incursions sur piste dans les aéroports. De plus, l'évaluation environnementale a examiné les mesures visant à réduire les émissions et les niveaux de bruit au sol le long du bord du lac.

En 2015, AECOM a effectué l'étape 1 de l'évaluation archéologique pour le projet d'extension de 200 mètres de la masse terrestre à chaque extrémité de la piste 08/26, et l'introduction d'avions à réaction à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'étape 1 de l'évaluation a permis de déterminer que la zone d'étude visée par ce rapport ne conservait pas de potentiel archéologique et qu'aucune autre évaluation n'était recommandée (AECOM, 2015). Des terres supplémentaires sont maintenant nécessaires pour la mise en œuvre du projet. Comme le projet aura une incidence sur les terres et le lit de lac, une évaluation archéologique terrestre et marine a été entreprise. Le présent rapport traite de la composante archéologique terrestre de l'étude pour les terres supplémentaires déterminées comme étant nécessaires à la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste. La zone d'étude pour l'évaluation archéologique comprend également une plus grande zone au-delà de l'empreinte du projet afin de permettre des zones de transit potentielles à l'extérieur des zones d'impact proposées, si nécessaire. L'évaluation maritime fera l'objet d'un rapport autonome distinct (responsabilisation, responsabilité et autorité à paraître).

L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est situé sur les îles de Toronto, à côté du secteur riverain de Toronto, dans le comté géographique de York Sud-Ouest, Ville de Toronto, comté de York, Ontario (**figure 1** et **figure 2**).

Ce projet est assujéti aux exigences de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (gouvernement de l'Ontario, 1990b) et des *Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils* (gouvernement de l'Ontario, 2011).

Toutes les activités de consultation en matière archéologique ont été menées sous le numéro de formule de mise en marché du projet P316-0558-2024, délivré à l'archéologue professionnelle Sherri Pearce, MA (P316) conformément aux *Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils* du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme (gouvernement de l'Ontario, 2011).

L'étude documentaire de stade 1 d'AECOM pour les terres supplémentaires de la zone d'étude des aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto a déterminé que le potentiel de récupération des ressources archéologiques autochtones avant et après l'arrivée des Européens ainsi que des colons du 19^e siècle dans la zone d'étude a été éliminé en raison des zones naturelles d'origine faisant l'objet de modifications profondes et intensives des terres, comme le reste des terres constituées d'une masse terrestre fabriquée. À la lumière de ces constatations, les recommandations suivantes sont formulées :

La zone d'étude ne conserve aucun potentiel archéologique. On ne prévoit aucune répercussion de l'entreprise proposée sur les ressources archéologiques terrestres et aucune autre évaluation archéologique n'est recommandée.

On demande au ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme d'accepter ce rapport dans le Registre public ontarien des rapports sur les sites archéologiques, ce qui concorde avec les recommandations présentées dans le présent document.

Comme aucune autre évaluation archéologique n'est recommandée, les préoccupations archéologiques concernant la zone d'étude des aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, située sur les îles de Toronto, adjacente au secteur riverain de Toronto, dans le comté géographique de York Sud-Ouest, Ville de Toronto, comté de York, en Ontario, ont été entièrement traitées.

Veuillez noter que le présent rapport d'évaluation archéologique a été rédigé pour satisfaire aux exigences des *Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils* du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme (gouvernement de l'Ontario, 2011); toutefois, les propriétés qui font l'objet d'une évaluation archéologique ne sont pas considérées comme traitées pour les activités de perturbation du sol tant que le rapport connexe n'a pas été examiné et accepté par le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme. Afin de maintenir la conformité au ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme et à la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (1990b), aucune activité perturbant le sol ne doit se produire tant que le promoteur et l'autorité approbatrice n'ont pas reçu une lettre officielle du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme indiquant que les recommandations fournies dans le présent document sont conformes et que le rapport a été accepté dans le registre des rapports archéologiques du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme.

Personnel du projet

Gestionnaire de projet	Karl Grueneis
Planificateur environnemental	Marilena Di Giuseppe, MASc. et Saeideh Rasouli, Ph.D.
Archéologue autorisé	Sherri Pearce, MA, P316
Production de rapports	Kayley Sherret-Ginther, BA Hons., R1243
Révision des rapports	Sherri Pearce, MA, P316
Analyste du SIG	Ben Clark, BA

Remerciements

Personne-ressource du promoteur	Stephen Denes, PortsToronto
---------------------------------	-----------------------------

Table des matières

1.	Contexte du projet	1
1.1	Contexte de développement	1
1.1.1	Objectifs	2
1.2	Contexte historique	3
1.2.1	Établissement autochtone avant l'arrivée des Européens	5
1.2.2	Période d'établissement après l'arrivée des Européens	9
1.2.2.1	Traité n° 13	10
1.2.2.2	Traités Williams	12
1.2.3	Établissement municipal	20
1.3	Contexte archéologique	26
1.3.1	Milieu naturel	26
1.3.2	Sites archéologiques connus	28
1.3.3	Rapports avec des renseignements généraux pertinents	29
1.3.4	Plans de gestion archéologique	32
1.3.5	Conditions actuelles	32
2.	Analyse et conclusions	33
2.1	Détermination du potentiel archéologique	33
2.2	Conclusions	35
3.	Recommandations	36
4.	Conseils sur la conformité aux lois	37
5.	Bibliographie	38
6.	Figures	42

Figures

Figure 1 :	Emplacement de la zone d'étude	1
Figure 2 :	Zone d'étude en détail	2
Figure 3 :	Carte de l'achat de Toronto de 1787 (arpentée par William Chewitt 1987-1805)	3
Figure 4 :	Carte des traités de l'Ontario	4
Figure 5 :	Carte du plan du port de York de Bouchette, 1815	5
Figure 6 :	Carte du comté de York de Browne, 1851	6
Figure 7 :	Une partie de la carte du comté de York de Tremaine, 1860	7

Figure 8 :	Une partie de l'atlas historique illustré du comté de York de Miles and Co., 1878 _____	8
Figure 9 :	Estimation de l'emplacement du lac glaciaire Iroquois _____	9
Figure 10 :	Milieu naturel par rapport au remblai de lac sur les îles de Toronto _____	10
Figure 11 :	Évaluations antérieures _____	11
Figure 12 :	Plan directeur archéologique du secteur riverain central des îles de Toronto _____	12
Figure 13 :	Résultats de l'étape 1 de l'évaluation archéologique _____	13
Figure 14 :	Résumé de l'évaluation archéologique _____	14

Tableaux

Tableau 1 :	Chronologie culturelle du comté de York _____	3
Tableau 2 :	Sites archéologiques situés à moins d'un (1) kilomètre de la zone d'étude _____	28
Tableau 3 :	Rapports archéologiques à moins de 50 mètres et/ou pertinents pour la zone d'étude _____	30

1. Contexte du projet

1.1 Contexte de développement

Avia NG a retenu les services d'AECOM Canada ULC. (AECOM) pour effectuer une évaluation environnementale en vue de la mise en œuvre d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) pour la piste 08/26 de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (le projet). PortsToronto (le promoteur du projet) est le propriétaire-exploitant de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, qui est situé dans la ville de Toronto, sur les îles de Toronto.

Le projet vise à se conformer à la section VI de la sous-partie 2 de la partie III du *Règlement de l'aviation canadien* – Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA), publiée en janvier 2022, qui exige des RESA pour les aéroports desservant plus de 325 000 passagers commerciaux par année. Les RESA sont des zones désignées d'espace ouvert aux deux extrémités des pistes, conçues pour réduire les dommages de l'aéronef dans les cas où l'aéronef dépasse l'extrémité d'une piste ou atterrit avant la piste. À l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, les exigences en matière de RESA ne s'appliquent qu'à la piste principale, la piste 08/26, qui permet l'utilisation d'aéronefs commerciaux.

Il n'y a pas d'exigences réglementaires en vertu des lois fédérales ou provinciales qui rendent obligatoire le processus d'évaluation environnementale du projet, toutefois une évaluation en vertu de l'article 82 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* est requise pour toutes les composantes du projet qui se trouvent sur des terres appartenant à Transports Canada. Une évaluation en vertu de l'article 82 est une exigence de la *Loi sur l'évaluation d'impact* pour les projets situés sur le territoire domanial ou réalisés par des autorités fédérales. Dans le Plan officiel de la Ville de Toronto (2024), il existe des politiques qui exigent que les projets dans lesquels une évaluation environnementale est proposée pour le remplissage du lac Ontario soient réalisés. À ce titre, PortsToronto a entrepris un processus d'évaluation environnementale non prescrite par la loi pour le projet de RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto.

Dans le cadre de l'évaluation environnementale, PortsToronto a déterminé et évalué des solutions pour la mise en œuvre des RESA à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'évaluation environnementale tient également compte des possibilités d'améliorer la sécurité opérationnelle de l'aéroport. Cela comprend la réduction des traversées de véhicules ordinaires non aéroportuaires et de véhicules aéroportuaires sur la piste 08/26, actuellement nécessaire pour les opérations aéroportuaires et l'accès aux îles de Toronto nécessitant une coordination avec la tour de contrôle de la circulation aéroportuaire. Cet effort appuie l'objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada de réduire le risque d'incursions sur piste dans les aéroports. De plus,

l'évaluation environnementale a examiné les mesures visant à réduire les émissions et les niveaux de bruit au sol le long du bord du lac.

En 2015, AECOM a effectué l'étape 1 de l'évaluation archéologique pour le projet d'extension de 200 mètres de la masse terrestre à chaque extrémité de la piste principale, et l'introduction d'avions à réaction à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'étape 1 de l'évaluation a permis de déterminer que la zone d'étude visée par ce rapport ne conservait pas de potentiel archéologique et qu'aucune autre évaluation n'était recommandée (AECOM, 2015).

Des terres supplémentaires sont maintenant nécessaires pour la mise en œuvre du projet. Étant donné que le projet proposé pour les aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto aura une incidence sur les terres et le lit de lac, une évaluation archéologique terrestre et marine a été entreprise. Le présent rapport traite de la composante archéologique terrestre de l'étude pour les terres supplémentaires déterminées comme étant nécessaires à la mise en œuvre des aires de sécurité d'extrémité de piste. La zone d'étude pour l'évaluation archéologique comprend également une plus grande zone au-delà de l'empreinte du projet afin de permettre des zones de transit potentielles à l'extérieur des zones d'impact proposées, si nécessaire. L'évaluation maritime fera l'objet d'un rapport autonome distinct (responsabilisation, responsabilité et autorité à paraître). L'Aéroport Billy Bishop de Toronto est situé sur les îles de Toronto, à côté du secteur riverain de Toronto, dans le comté géographique de York Sud-Ouest, Ville de Toronto, comté de York, Ontario (**figure 1** et **figure 2**).

Ce projet est assujéti aux exigences de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (gouvernement de l'Ontario, 1990b) et des *Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils* (gouvernement de l'Ontario, 2011).

Toutes les activités de consultation en matière archéologique ont été menées sous le numéro de formule de mise en marché du projet P316-0558-2024, délivré à l'archéologue professionnelle Sherri Pearce, MA (P316) conformément aux *Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils* du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme (gouvernement de l'Ontario, 2011).

1.1.1 Objectifs

L'objectif de l'étude documentaire de stade 1 est de consigner l'histoire archéologique et d'utilisation des terres et de présenter les conditions dans la zone d'étude. Ces renseignements serviront à évaluer en détail le potentiel archéologique de la zone d'étude, ce qui appuiera les recommandations pour l'étape 2 de l'arpentage pour toutes les parties de la zone d'étude, ainsi que pour recommander des stratégies d'arpentage appropriées pour l'étape 2.

Les résultats de l'étape 1 de l'évaluation archéologique présentée dans ce rapport sont tirés en partie de ce qui suit :

- la base de données des sites archéologiques du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme pour une liste des sites archéologiques enregistrés dans un rayon de 1 kilomètre de la zone d'étude;
- les rapports d'évaluations archéologiques antérieures dans un rayon de 50 mètres de la zone d'étude;
- les cartes récentes et historiques de la zone d'étude;
- les plans de gestion archéologique ou d'autres cartographies du potentiel archéologique, le cas échéant;
- les registres municipaux des biens patrimoniaux inscrits et des biens désignés en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (gouvernement de l'Ontario, 1990b), plaques commémoratives et monuments déterminés dans la zone d'étude ou à proximité.

Cette étape 1 de l'évaluation archéologique a été réalisée pour satisfaire aux exigences des *Normes et directives à l'intention des archéologues experts-conseils* du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme (gouvernement de l'Ontario, 2011).

1.2 Contexte historique

Des années de recherches et d'évaluations archéologiques dans le sud de l'Ontario ont permis de bien comprendre l'utilisation historique des terres dans le comté de York, y compris les îles de Toronto, depuis les premiers peuples autochtones jusqu'aux colons et aux agriculteurs plus récents. Le **Tableau 1** fournit une description de l'histoire culturelle et temporelle des occupations passées du comté de York et des îles de Toronto.

Tableau 1 : Chronologie culturelle du comté de York

Période archéologique	Période chronologique	Caractéristiques
Paléo précoce	9000-8400 avant l'ère commune	■ Pointes cannelées ■ Toundra arctique et environnement des parcs d'épicéas, chasseurs de caribous ■ Gainey, Barnes, Crowfield
Paléo tardif	8400-8000 avant l'ère commune	■ Pointes Holcombe, Hi-Lo et lancéolées ■ Légère réduction de la taille du territoire
Archaïque précoce	8000-6000 avant l'ère commune	■ Pointes de base entaillées et bifurquées ■ Populations croissantes ■ Nettling

Étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires

Étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires

Aires de sécurité des extrémités de piste, Aéroport Billy Bishop de Toronto

Période archéologique	Période chronologique	Caractéristiques
Archaïque moyen	6000-2500 avant l'ère commune	■ Pointes pédonculées et de Brewerton ■ Développement laurentien, Otter Creek, Stanley/Neville ■ Régionalisation croissante
Archaïque tardif	2000-1800 avant l'ère commune	■ Pointe étroite ■ Environnement similaire à celui d'aujourd'hui ■ Lamoka
	1800-1500 avant l'ère commune	■ Pointe large ■ Grands outils lithiques ■ Genesee, Adder Orchard, Perkiomen
	1500-1100 avant l'ère commune	■ Petite pointe ■ Introduction de l'arc ■ Crawford Knoll
Archaïque terminal	1100-950 avant l'ère commune	■ Pointes postérieures, Complexe glaciaire de Kame ■ Premiers véritables cimetières
Sylvicole précoce	950-400 avant l'ère commune	■ Pointes de Meadowood ■ Introduction de la poterie
Sylvicole moyen	400 avant l'ère commune - 500 de l'ère commune	■ Péninsule de pointe ■ Réseaux de commerce longue distance ■ Sédentarité accrue
	550-900 de l'ère commune	■ Pointe Princess ■ Poterie en bâton enveloppée de cordon ■ Introduction de l'horticulture du maïs
Sylvicole tardif	900-1300 de l'ère commune	■ Villages agricoles ■ Glen Meyer
	1300-1400 de l'ère commune	■ Augmentation de la taille des maisons longues ■ Uren, Middleport
	1400-1650 de l'ère commune	■ Territorialité ■ Iroquois/Hurons neutres
Autochtones pendant la période d'arrivée des Européens	1600 de l'ère commune à aujourd'hui	■ Mélange de marchandises autochtones et européennes ■ Premiers documents écrits et traités ■ Ojibwa, Odawa, Mississaugas, Six Nations
Colons de la période d'arrivée des Européens	1600 de l'ère commune à aujourd'hui	■ Premiers documents écrits et traités ■ Biens européens et colonisation

Remarques : Tiré de Ellis et Ferris (1990)

Les sections suivantes fournissent un résumé détaillé des cultures archéologiques qui se sont installées à proximité de la zone d'étude. Comme l'illustrent Chapman et Putnam (1984), la physiographie moderne du sud de l'Ontario est en grande partie le produit des événements de la dernière grande étape glaciaire et le paysage est une mosaïque complexe de caractéristiques et de dépôts produits au cours de la dernière

série de retraits et de progressions glaciaires avant le retrait des glaciers continentaux de la zone. Le sud-ouest de l'Ontario était enfin libre de glace il y a 12 500 ans. Avec le retrait continu des glaces et les régressions des lacs, la superficie des terres du sud de l'Ontario a progressivement augmenté, tandis que les obstacles à l'afflux de plantes, d'animaux et de personnes ont diminué de façon constante (Karrow et Warner, 1990). Les terres du comté de York ont été largement utilisées par les peuples autochtones avant l'arrivée des Européens, peuples qui ont commencé à occuper le sud-ouest de l'Ontario à mesure que les glaciers reculaient.

1.2.1 Établissement autochtone avant l'arrivée des Européens

La période paléo

Dans cette zone, le premier établissement humain remonte à 11 000 ans; ces premiers groupes bien documentés sont appelés Paléo, ce qui signifie littéralement vieux ou ancien. Pendant la période paléo, les gens étaient des non-agriculteurs qui dépendaient de la chasse et de la cueillette de nourriture sauvage. Ils déplaçaient leurs campements de façon régulière pour se rendre dans les endroits où ces ressources devenaient naturellement disponibles. La taille des groupes occupant un endroit particulier variait alors en fonction de la nature et de la taille des ressources alimentaires disponibles (Ellis et Deller, 1990). L'image qui s'est dégagée pour le paléo précoce et le paléo tardif est celle de groupes à faible densité de population qui étaient mobiles sur le plan résidentiel et utilisaient de vastes territoires pendant les cycles annuels d'exploitation des ressources.

La période archaïque

La grande période culturelle suivant la période paléo est appelée la période archaïque, qui est divisée temporellement en périodes archaïques précoce, moyenne, tardive et terminale. Il y a un débat important sur la façon dont le terme archaïque est employé; la pratique générale détermine la désignation à partir du contenu de l'assemblage, car il existe des différences marquées dans les ensembles d'artéfacts de la période paléo précédente et de la période sylvicole ultérieure. Comme le notent Ellis *et al.* (1990), du point de vue d'un artéfact et d'une caractéristique du site, le terme archaïque est simplement utilisé pour désigner les manifestations non paléo qui datent d'avant l'introduction de la céramique. Ellis *et al.* (1990) soulignent que les groupes archaïques peuvent être distingués des groupes antérieurs en fonction des caractéristiques du site et du contenu des artéfacts.

Des sites de la période archaïque précoce ont été signalés dans une grande partie du sud-ouest de l'Ontario et s'étendent au nord jusqu'à la région du bassin du lac Huron et à l'est jusqu'au lac Rice (Deller *et al.*, 1986). L'absence d'assemblages excavés du sud

de l'Ontario a limité les compréhensions et les inférences concernant la nature des trousseaux d'outils en pierre pendant la période archaïque précoce et les formes d'outils autres que les points sont mal connues en Ontario; cependant, au moins trois grands horizons temporels peuvent être reconnus et peuvent être distingués en fonction de la forme de la pointe du projectile (Ellis *et al.*, 1990). Ces horizons sont appelés à encoches latérales (env. 8000-7700 avant l'ère commune), à encoches en coin (env. 7700-6900 avant l'ère commune) et bifurquées (env. 6900-6000 avant l'ère commune) (Ellis *et al.*, 1990). Des détails supplémentaires sur chacun de ces horizons et les changements temporels des types d'outils se trouvent dans l'étude d'Ellis *et al.* (1990).

La période archaïque moyenne (6000-2500 avant l'ère commune), comme la période archaïque précoce, est relativement méconnue dans le sud de l'Ontario. Ellis *et al.* (1990) laissent entendre que les caractéristiques des artefacts qui ont été considérés comme propres à la période archaïque dans son ensemble, apparaissent pour la première fois pendant la période archaïque moyenne. Ces caractéristiques comprennent des outils en pierre pleins et polis, des types d'outils particuliers, y compris des poids de propulseur et des lests de filet, et l'utilisation de matériaux locaux et/ou de type autre que le chert pour la fabrication d'outils en pierre (Ellis *et al.*, 1990).

La période archaïque tardive commence vers 2000 avant l'ère commune et se termine avec le début de la céramique et la phase Meadowood à environ 950 avant l'ère commune. On en sait beaucoup plus sur cette période que sur la période archaïque précoce et la période archaïque moyenne, y compris sur un certain nombre de sites connus de la période archaïque tardive. Les sites de la période archaïque tardive semblent être plus courants que pour les périodes antérieures, ce qui laisse entendre un certain degré d'augmentation de la population. Au cours de cette période, de véritables cimetières apparaissent et permettent l'analyse de la taille de la bande, des relations biologiques, de l'organisation sociale et de la santé. Les traditions de pointes étroites et de petites pointes apparaissent ainsi que le recyclage des outils dans lesquels les pointes ont été modifiées en perceuses, couteaux, grattoirs sur bout et d'autres outils (Ellis *et al.*, 1990). Autres outils, y compris les éclats dentelés utilisés pour le sciage ou le déchiquetage, les rayons et les éclats retouchés pour fabriquer des vastringues, burins, micro-perforeuses ou dispositifs de perçage. Les outils sur les roches à grain grossier tels que le grès et le quartz deviennent courants et comprennent des pierres-marteaux, des lests de filet, des enclumes et des épaufrures en pierre. Selon la préservation, plusieurs sites de la période archaïque tardive comprennent des artefacts en os ou en ramure, qui représentent probablement des boîtes à outils de pêche et d'ornementation. Ces artefacts comprennent des harpons en os, des arpillons ou des crochets, des pointes de projectiles entaillées et des alènes. Les ornements en os récupérés comprennent des perles tubulaires en os et des pendentifs de mammifères canins percés (Ellis *et al.*, 1990).

Tout au long des périodes archaïques précoce et tardive, l'environnement naturel s'est réchauffé, et la végétation est passée d'un couvert végétal fermé dominé par des conifères à la forêt mixte de conifères et de feuillus dans le nord et à la végétation caduque dans le sud que nous voyons en Ontario aujourd'hui (Ellis *et al.*, 1900). Au cours de la période archaïque, il y a des indications d'augmentation des populations et de diminution de la taille des territoires exploités pendant les rondes annuelles, moins de mouvements de camps résidentiels tout au long de l'année et des occupations plus longues dans les campings saisonniers, l'utilisation continue de certains endroits sur une base saisonnière pendant de nombreuses années, une attention croissante portée au rituel associé au défunt, et des systèmes d'échange et de commerce à longue distance dans le but d'obtenir des ressources valorisées et géographiquement localisées (Ellis *et al.*, 1990).

La période sylvicole

La période sylvicole précoce se distingue de la période archaïque tardive principalement par l'ajout de la technologie céramique, qui fournit un point de démarcation utile pour les archéologues, mais on s'attend à ce qu'elle ait fait moins de différence dans la vie des peuples de la période sylvicole précoce. Les modèles d'établissement et de subsistance des peuples de la période sylvicole précoce présentent une grande continuité avec la période archaïque précoce, avec des camps saisonniers occupés pour exploiter des ressources naturelles spécifiques (Spence *et al.*, 1990). Au cours de la période sylvicole moyenne, des territoires bien définis contenant plusieurs zones environnementales clés ont été exploités au cours du cycle de subsistance annuel. De grands sites avec des structures et des tertres importants apparaissent à la période sylvicole moyenne associés à des occupations de macro-bandes printanières axées sur l'utilisation des ressources halieutiques et créées par des rendements constants au même site (Spence *et al.*, 1990). Les groupes se réunissaient en grandes macro-bandes au cours du printemps et de l'été au bord des lacs ou dans les zones marécageuses pour tirer parti des poissons qui fraient; à l'automne, les plaines de sable intérieures et les vallées fluviales ont été occupées pour la récolte de cerfs et de noix et des groupes se sont divisés en petites micro-bandes pour la survie hivernale (Spence *et al.*, 1990). Il s'agit d'un changement par rapport à la période sylvicole antérieure, où l'on pense que l'agrégation de macro-bandes avait lieu en hiver (Ellis *et al.*, 1988; Granger, 1978).

La période entre la période sylvicole moyenne et la période sylvicole tardive a été à la fois techniquement et socialement transitoire pour les populations diverses sur le plan ethnique du sud de l'Ontario, et ces développements ont jeté les bases de l'émergence de villages établis et de modes de vie basés sur l'agriculture (Fox, 1990). La période sylvicole tardive a commencé avec certains groupes qui ont changé les modèles d'établissement et de subsistance, impliquant une dépendance croissante à l'égard de la culture du maïs. Le maïs a peut-être été introduit dans le sud-ouest de l'Ontario à partir du Midwest américain

dès 600 de l'ère commune. Cependant, il n'est pas devenu un aliment de base jusqu'à au moins trois à quatre cents ans plus tard. Les premiers villages agricoles du sud-ouest de l'Ontario datent du 10^e siècle de l'ère commune. Contrairement aux camps de base fluviaux de la période sylvicole moyenne, les sites de la période sylvicole tardive sont situés dans les hautes terres, sur des sols sableux bien drainés.

À la fin de la période sylvicole tardive, entre 900 et 1300 de l'ère commune, les villages avaient tendance à être de petits établissements avec des camps et des hameaux à proximité qui servaient d'espaces temporaires pour la chasse au gibier et la collecte de ressources à l'extérieur des villages. À cette époque, entre 900 et 1300 de l'ère commune, les petits villages se caractérisaient par la présence de maisons longues, les villages étant occupés beaucoup plus longtemps que plus tard pendant la période sylvicole. Les villages avaient tendance à être déplacés lorsque les sols voisins avaient été épuisés par l'agriculture et que le bois de chauffage convenablement collecté se raréfiait. Les Jésuites ont déclaré que les Hurons déménageaient leurs villages une fois tous les 10 à 15 ans, car ils dépendaient moins du maïs que les groupes ultérieurs, et comme leurs villages étaient beaucoup plus petits, il y avait moins de demande relativement aux ressources voisines. De petites quantités de maïs semblent avoir été une composante alimentaire à l'heure actuelle; cependant, les preuves archéologiques laissent entendre qu'il n'était pas utilisé en tant qu'aliment de base à ce moment-là, mais peut-être en tant qu'aliment supplémentaire par nature.

Entre 1300 et 1400 de l'ère commune, la taille des villages a considérablement augmenté, ce qui a entraîné le développement de systèmes politiques communautaires complexes. Cette période marque également l'émergence d'une horticulture pleinement développée, qui comprend la culture du maïs, des haricots et des courges. De plus, les changements relativement aux styles de céramique peuvent refléter des niveaux croissants de communication et d'intégration intercommunautaires. Les groupes iroquoiens vivaient côte à côte avec les Algonquins plus nomades, notamment les Odawa (ou « Ottawa ») et les Ojibways dans le sud-ouest de l'Ontario. Étant donné que les groupes iroquoiens et algonquins interagissaient fréquemment, il peut être difficile de les différencier sur le plan archéologique. Vers 1650, à la suite des immenses répercussions des maladies européennes et de la guerre qui y est associée, les Petuns, les Huron-Wendats et des populations neutres ont été chassés de leurs terres natales historiques par le déplacement des Iroquois des Cinq-Nations.

Au début du 14^e siècle, les grands sites de villages fortifiés étaient souvent défrichés pour accueillir la culture du maïs, des haricots et des courges en raison d'une dépendance croissante à l'horticulture. Les longues maisons ont également continué de croître jusqu'en 1450 de l'ère commune, où une diminution de la longueur des maisons est observée. Cette diminution de la longueur des maisons peut être en partie attribuée aux baisses à grande échelle de la taille de la population associées à l'introduction de maladies européennes.

1.2.2 Période d'établissement après l'arrivée des Européens

L'occupation autochtone du sud de l'Ontario après l'arrivée des Européens a été fortement influencée par la dispersion des peuples de langue iroquoienne, y compris les Huron-Wendats, et les Six Nations iroquoises – Mohawk, Cayuga, Oneida, Seneca, Onondaga et Tuscarora. Cela a été suivi par le retour de groupes de langue algonkienne du nord de l'Ontario, qui s'étaient temporairement retirés dans leurs aires d'hivernage au milieu des années 1600 pour éviter la guerre et la maladie à la suite de la colonisation. Les Ojibways (Chippewa), les Odawas (Ottawa) et les Pottawatomis de langue algonkienne, connus sous le nom de Confédération des trois feux, sont restés sur leur territoire traditionnel qui couvrait une vaste région du sud de l'Ontario ainsi que l'est du Michigan.

À mesure que les colons ont empiété sur leur territoire, la nature de la répartition de la population autochtone, la taille des établissements et la culture matérielle ont changé. Malgré ces changements, il est possible de corréliser les villages historiquement enregistrés avec les manifestations archéologiques, et la similitude de ces sites avec des sites plus anciens révèle une antiquité relativement aux expressions culturelles documentées qui confirment une longue continuité historique avec les systèmes d'idéologie et de pensée autochtones (Ferris, 2009).

Il est important de noter que, lorsqu'on discute de la documentation historique du déplacement des peuples autochtones, ce qui a été documenté par les premiers explorateurs et colons européens ne représente qu'un très petit instantané dans le temps. La documentation sur l'endroit où les groupes autochtones résidaient pendant l'exploration et la colonisation européennes est limitée à une très courte période de temps et ne reflète pas les déplacements antérieurs et subséquents de ces groupes. Ce bref historique ne reflète pas le tableau complet de l'occupation des groupes ou des cultures autochtones avant ou après l'arrivée des Européens. À ce titre, le fait de s'appuyer sur la documentation historique en ce qui concerne l'occupation et les déplacements des Autochtones dans le paysage peut mener à une mauvaise interprétation. Par exemple, le fait de noter le déplacement des groupes autochtones dans une zone peut laisser entendre à tort au lecteur que ces groupes n'avaient pas occupé la zone auparavant; cependant, ce n'est pas le cas. Il ressort clairement des histoires orales autochtones et des données archéologiques que les populations autochtones avant l'arrivée des Européens étaient extrêmement mobiles et n'étaient liées à aucune zone en particulier. Au cours de la longue période avant l'arrivée des Européens, les groupes autochtones, les familles linguistiques et les cultures étaient fluides dans tout le paysage.

1.2.2.1 Traité n° 13

La zone d'étude se trouve dans une partie de l'Ontario qui a été achetée par la Couronne le 23 septembre 1787. L'achat de Toronto comprenait la cession de 101 498 hectares de terres le long du lac Ontario, qui allait devenir le comté de York, des Mississaugas de Credit à la Couronne britannique (**figure 3**). Une révision de l'achat de Toronto en 1787 a été faite en 1805 et l'achat de 1787 et les révisions de 1805 ont été enregistrés comme traité n° 13 le 1^{er} août 1805.

Bien que les îles de Toronto ne faisaient pas partie de l'achat initial de 1787, la Couronne les a incluses dans la révision de 1805 (Smith, 1987). Le Traité n° 13 a été conclu entre les chefs principaux, les guerriers et les habitants de la Première Nation des Mississaugas de Credit et William Claus, surintendant général adjoint et inspecteur général adjoint des Affaires indiennes, au nom du roi George III, de ses héritiers et de leurs successeurs (Boileau, 2021).

Le texte intégral du Traité n° 13 est inclus ci-dessous :

Le présent acte formaliste bilatéral a été conclu à la rivière Credit, sur le lac Ontario, la première journée d'août, en l'an de grâce mil huit cent cinq, entre Monsieur William Claus, surintendant général adjoint et inspecteur général adjoint des Affaires indiennes, au nom de notre Seigneur souverain d'une part et les chefs principaux, guerriers et peuple de la nation des Indiens Mississauga, pour et au nom de ladite nation, de l'autre.

Attendu que, le vingt-troisième jour de septembre, en l'an de grâce mil sept cent quatre-vingt-sept, au lieu dit de Carrying Place, à l'extrémité de la baie de Quinté, il a été entendu entre l'honorable Sir John Johnson, Baronnet, au nom de Notre Seigneur le Roi, et Wabukanyne, Neace, et Pakquan, principaux chefs et chefs de guerre de ladite nation Mississauga, deux desdits chefs, à savoir Wabukanyne et Neace, étant aujourd'hui décédés, que les dits chefs principaux, en échange de diverses marchandises et considérations, reçues par eux pour et au nom de leur dite nation de la part de Notre souverain, le Roi, transmettraient dûment tous leurs droits et titres sur une certaine bande ou parcelle de terre, décrite ci-après, à Notre Seigneur le Roi, à Ses héritiers et successeurs à perpétuité.

Et attendu que en conformité avec cette entente, un certain instrument, ci-joint, a été rédigé à ladite Carrying Place, à la journée et à l'année susmentionnée, ledit instrument portant la marque et le sceau desdits Wabukanyne, Neace, et Pakquan, ledit instrument ayant pour but de transmettre la propriété de ladite bande ou parcelle de terre à Notre Seigneur le Roi, à Ses héritiers et successeurs comme susmentionné ce dit instrument n'établissant pas avec précision ou ne décrivant pas la parcelle ou la bande de terre destinée dans les faits à être cédée, et étant en d'autres points défectueux et imparfait.

Par le présent acte, pour exécuter ladite entente conclue ledit vingt-troisième jour de septembre mil sept cent quatre-vingt-sept, en considération de ce qui suit et pour confirmer et transmettre effectivement, à Notre Seigneur le Roi, ladite bande ou parcelle de terre, transfert qui s'effectuera comme il a été convenu, et en considération de la somme de dix shillings, argent courant et légal à eux payé comptant par ledit Monsieur William Claus, pour et au nom de Notre Seigneur le Roi, dont lesdits chefs principaux, guerriers et peuple de la nation Mississauga accusent par la présente réception, ont accordé, négocié, aliéné, abandonné et confirmé et, par ces présentes, accordent, négocient, aliènent, abandonnent et confirment à notre Seigneur souverain le Roi, ses héritiers et successeurs à perpétuité, toute cette bande ou parcelle de terre commençant sur la rive orientale de l'embouchure sud de la rivière Etobicoke; de là remontant cette dite rivière, suivant ses nombreux méandres jusqu'à un érable marqué sur ses quatre côtés, situé à une distance de trois milles et trois quarts, en ligne droite à partir de l'embouchure de ladite rivière; de là vers le nord, à vingt-deux degrés ouest, pendant vingt-quatre milles et un quart; de là vers le nord, à soixante-huit degrés est pendant quatorze milles; de là vers le sud, à vingt-deux degrés est, pendant vingt-huit milles, plus ou moins, jusqu'au lac Ontario; puis vers l'ouest, le long de la rive du lac Ontario, jusqu'à la rive orientale de l'embouchure sud de la rivière Etobicoke, qui constitue le point de départ, cette étendue contenant deux cent cinquante mille huit cent quatre-vingts acres de terrain, de même que tous les bois et toutes les eaux se trouvant en ces lieux, ainsi que tous les avantages, émoluments et héritages quels qu'ils soient, de ladite bande ou parcelle de terre, y appartenant ou en dépendant d'une façon ou d'une autre, et les revenus et profits de l'ensemble et de chaque partie desdits lieux, et toute partie et parcelle d'iceux, avec les circonstances et dépendances. Et aussi tout le domaine, les droits, le titre, les intérêts, la propriété, la revendication et la demande, quels qu'ils soient, desdits chefs principaux, guerriers et peuple de la nation des Indiens Mississauga, en leur nom et au nom de toute leur nation, dans et sur l'ensemble et chaque partie des lieux mentionnés, et sur toute partie et parcelle d'iceux, avec les circonstances et dépendances, à l'exception du droit de pêche dans ladite rivière Etobicoke, que lesdits chefs principaux, guerriers et peuple de la nation réservent exclusivement à leur usage et à celui de la nation Mississauga. Afin qu'appartienne, l'ensemble et chaque partie de ladite bande ou parcelle de terre, des héritages et des lieux par ces présentes cédés et confirmés, à notre Seigneur souverain le Roi, à Ses héritiers et successeurs à perpétuité, et pour aucune autre fin quelle qu'elle soit. Et pour que Sa Majesté, Ses héritiers et successeurs à perpétuité puissent à tout jamais dorénavant, en toute paix, occuper, posséder et savourer l'ensemble et chaque partie de ladite bande ou parcelle de terre et ses circonstances et dépendances et toute partie ou parcelle d'icelles, sans empêchement, molestation, interruption ou dérangement, de la part desdits chefs principaux, guerriers et peuple de la nation des Indiens Mississauga, ou de n'importe lequel d'entre eux, de leurs

héritiers et successeurs, ou de toute autre personne revendiquant ou pouvant éventuellement revendiquer légalement en leur nom, à leur demande ou pour leur compte.

En foi de quoi, nous avons apposé nos marques et nos sceaux sur les présentes, au jour et en l'année susmentionnés, après avoir entendu cet instrument lu et répété dans notre langue, puis l'avoir entièrement approuvé, tout comme notre nation.

Présents lors de l'exécution et de la livraison de cet instrument et témoins :

J.W. Williams, Capitaine. 49^e Régiment,
JNO. Brackenbury, Porte-étendard, 49^e Régiment,
P. Selby, Aide-secrétaire, *Affaires indiennes*,
J.B. Rousseaux.

WM. Claus, surintendant général adjoint, au nom de la Couronne. [S.L.]

Chechalk, (totem) [S.L.]
Quenepenon, (totem) [S.L.]
Wabukanyne, (totem) [S.L.]
Okemapenesse, (totem) [S.L.]
Wabenose, (totem) [S.L.]
Kebonecence, (totem) [S.L.]
Osenego (totem) [S.L.]
Acheton, (totem) [S.L.]

RCAANC, 2024a

En 1986, la Première nation des Mississaugas de Credit, qui réside actuellement à Hagersville, en Ontario, a présenté la revendication particulière sur l'achat de Toronto fondée sur les révisions apportées en 1805 à l'achat initial de Toronto qui ont mené à la cession illégale de terres couvrant la majeure partie de l'actuelle Ville de Toronto. La nation autochtone a réussi à faire valoir que la Couronne britannique avait pris plus de terres que ce qui était indiqué dans l'achat de 1787 et n'avait pas indiqué dans l'entente de 1805 que les révisions couvriraient une superficie beaucoup plus grande que la transaction initiale. Le 8 octobre 2010, le gouvernement du Canada a accepté d'indemniser la Première Nation des Mississaugas de Credit pour le litige foncier d'un montant de 145 000 000 \$ (Edwards, 2010).

1.2.2.2 Traités Williams

En 1916, des enquêtes sur la question des droits fonciers ont abouti à la conclusion que toutes les terres n'avaient pas été entièrement cédées au moyen des attributions antérieures des traités et que de nouveaux traités étaient nécessaires pour négocier les terres en question. Deux nouveaux traités, connus sous le nom de Traités Williams, ont

été signés en 1923. Le premier traité Williams a été signé entre la Couronne et les Chippewas (Chippewas de Rama, Christian Island et Georgina Island) entre le 31 octobre et le 7 novembre et le second a été signé avec les Mississaugas (Mississaugas d'Alderville, Lac Scugog, Lac Mud et Lac Rice) entre le 15 et le 21 novembre 1923. Le territoire visé par les Traités Williams s'étend de la rive nord du lac Ontario au lac Nipissing et chevauche plusieurs traités antérieurs, y compris l'achat initial Johnson-Butler (1788) (Wallace, 2020) (**figure 4**).

Le texte intégral des Traités Williams est inclus ci-dessous :

ARTICLES D'UN TRAITÉ fait et conclu le trente-et-unième jour d'octobre, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent vingt-trois, entre Sa Très Gracieuse Majesté George V, roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, défenseur de la foi et empereur des Indes, représenté par ses commissaires, Monsieur Angus Seymour Williams, de la ville d'Ottawa, dans la province de l'Ontario, avocat à la Cour et chef du contentieux au département des Affaires indiennes, Monsieur Robert Victor Sinclair, aussi de la ville d'Ottawa, un des conseillers de Sa Majesté versé dans les questions juridiques, et Monsieur Uriah McFadden, de la ville de Sault-Sainte-Marie, dans la même province, un des conseillers de Sa Majesté également versé dans les questions juridiques, ledit Angus Seymour Williams président de ladite commission et représentant la province de l'Ontario, d'une part, et les membres de la tribu chippaouaise faisant partie des bandes habitant les réserves des îles Christian et Georgina et de Rama qui sont toutes situées dans la province de l'Ontario, représentés par leurs chefs et dirigeants, d'autre part.

CONSIDÉRANT QUE la tribu chippaouaise susmentionnée a revendiqué des droits sur les terres situées dans la province de l'Ontario décrites ci-dessous visant la pêche, la chasse et le piégeage, que Sa Majesté souhaite obtenir la cession de ces droits par l'intermédiaire de ses commissaires, qu'Elle a nommé lesdits commissaires à cet effet en leur conférant le pouvoir d'examiner en son nom la validité des revendications de ladite tribu et, advenant la validité de ces revendications, de négocier un traité avec cette tribu en vue de la cession des droits susmentionnés, en échange du versement de l'indemnité que les commissaires jugeront juste et équitable;

CONSIDÉRANT QUE lesdits commissaires, après s'être dûment renseignés, ont établi la validité desdits droits.

CONSIDÉRANT QUE les Indiens appartenant à ladite tribu, après avoir été officiellement réunis en conseil aux endroits désignés ci-dessous et avoir été priés par lesdits commissaires de se choisir parmi leurs chefs et dirigeants des représentants pour négocier avec les lesdits commissaires la cession des droits susmentionnés, signer un traité à cet égard et être comptables à Sa Majesté du

respect par la tribu et ses diverses bandes, des obligations contractées en vertu du traité, ont effectivement nommé les chefs et dirigeants qui ont adhéré au traité :

ET CONSIDÉRANT QUE lesdits commissaires, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés (tel qu'il est indiqué plus haut), ont négocié le présent traité avec ladite tribu :

LE PRÉSENT TRAITÉ ATTESTE PAR CONSÉQUENT que ladite tribu et les Indiens membres des bandes de cette dernière, par le truchement de leurs chefs et dirigeants dûment autorisés à cette fin (comme il a été indiqué plus haut) cèdent, abandonnent et transportent pour toujours au gouvernement du Canada représentant Sa Majesté le Roi et ses successeurs, tous leurs droits, titres, intérêts, prétentions, demandes et privilèges relatifs aux terres et lieux décrits ci-dessous, savoir :

PREMIÈREMENT : L'ensemble des terres situées dans la province de l'Ontario et répondant à la description suivante: à partir de la rive nord-est de la baie Georgienne, à l'embouchure de la rivière des Français; qui sert de ligne de démarcation entre les districts de Parry Sound et de Sudbury; de là, vers le sud puis l'est, en longeant le rivage de la baie Georgienne, jusqu'au point situé dans la baie Matchedash où commencent les terres visées par la cession effectuée le 18e jour de novembre 1815 et inscrite dans le volume I du registre des cessions, lesquelles terres comprennent toutes les îles de la baie Georgienne sur lesquelles les Indiens partie au présent traité ont des droits; de là, en longeant l'extrémité est desdites terres achetées en 1815, jusqu'aux passes étroites reliant les lacs Couchiching et Simcoe; de là, franc est, en traversant lesdites passes; de là, vers le sud puis l'est, en suivant le côté est des passes susmentionnées et la rive nord du lac Simcoe, jusqu'au bas de la baie McPhee, dans la partie nord du lac Simcoe; de là, vers l'est, en ligne droite, jusqu'à un point situé à 33 milles au nord de l'extrémité nord-ouest du township de Rawdon, sur toute la longueur de la ligne séparant les comtés de Hastings et de Peterborough, point constituant l'extrémité nord-ouest des terres cédées le 28e jour de novembre 1822 (inscrites dans le volume I du registre des cessions, sous le numéro vingt-sept et quart, 27¹/₄); de là, en suivant les limites nord et ouest des dernières terres mentionnées, jusqu'à la rivière des Outaouais; de là, vers l'ouest, en longeant la frontière interprovinciale, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mattawa; de là, vers l'ouest, en longeant les eaux de la rivière Mattawa, des chutes et du lac Talon, des lacs Turtle et Trout, jusqu'à l'extrémité ouest de ce dernier; de là, jusqu'au rivage du lac Nipissing, à North Bay; de là, en longeant la rive nord du lac Nipissing, jusqu'à la rivière des Français; de là, en suivant les eaux situées le long de la ligne de démarcation entre les districts de Parry Sound et de Sudbury, jusqu'au point de départ; à l'exception toutefois des terres déjà mises de côté comme réserves; les terres ainsi cédées renfermant environ dix-sept mille six cents (17,600) milles carrés.

DEUXIÈMEMENT : L'ensemble des terres situées dans la province de l'Ontario et décrites comme faisant partie des comtés de Northumberland, Durham, Ontario et York et répondant à la description suivante: à partir du point où la limite est des terres considérées comme ayant été cédées en 1787 (terres dont la cession a été confirmée le 1^{er} jour d'août 1805, et qui sont inscrites sous le n° 13 dans le volume I du registre des cessions) croise la rive nord du lac Ontario; de là, vers le nord, en longeant lesdites limites est puis nord des terres dont la cession a été confirmée, jusqu'à la rivière Holland; de là, vers le nord, en longeant cette rivière, la rive ouest du lac Simcoe et la baie Kempenfelt, jusqu'aux passes étroites reliant les lacs Couchiching et Simcoe; de là, vers le sud-est, en longeant le rivage du lac Simcoe, jusqu'à la rivière Talbot; de là, vers l'est, en suivant cette rivière, jusqu'à la ligne séparant les townships de Victoria et d'Ontario; de là, vers le sud, en longeant cette ligne, jusqu'à l'extrémité nord-ouest du township de Darlington; de là, en suivant la ligne de démarcation nord des townships de Darlington, Clarke, Hope et Hamilton, jusqu'au lac Rice; de là, en longeant la rive sud dudit lac, jusqu'à la rivière Trent, puis cette dernière, jusqu'à la baie de Quinte; de là, vers l'ouest puis le sud, en longeant le rivage de la baie de Quinte, jusqu'à la route menant à l'endroit du portage et à la baie Wellers; de là, vers l'ouest, en suivant la rive nord du lac Ontario, jusqu'au point de départ; à l'exception toutefois des terres qui ont déjà été mises de côté comme réserves; les terres ainsi cédées renfermant environ deux milles cinq cents (2,500) milles carrés.

AINSI QUE tous les droits, titres, intérêts, prétentions, demandes et privilèges desdits Indiens relatifs à toutes les autres terres situées dans la province de l'Ontario, qu'ils ont déjà eu, ont maintenant ou prétendent avoir, à l'exception des réserves que Sa Majesté le Roi a mises de côté jusqu'à maintenant à leur intention.

Lesdits droits, titres et privilèges devant appartenir pour toujours à Sa Majesté le Roi et à ses successeurs.

LE PRÉSENT TRAITÉ ATTESTE EN OUTRE que, en retour de la cession susmentionnée, Sa Majesté, au moment de l'exécution du traité analogue signé par la tribu des Mississaugas dont les diverses bandes habitent les réserves d'Alderville et des lacs Rice, Mud et Scugog situées dans la province de l'Ontario, consent, par le truchement de ses commissaires, à verser à chacun des membres de ladite tribu chippaouaise la somme de vingt-cinq dollars, qui sera remise aux intéressés par les agents des Indiens chargés des diverses bandes dans un délai raisonnable après l'exécution desdits traités, ainsi qu'un montant additionnel de - 233 425 \$ - qui sera administré au nom de la tribu par le département des Affaires indiennes de Sa Majesté, conformément aux dispositions de la Loi sur les Indiens (Statuts révisés du Canada de 1906, chapitre 43) et de ses modifications; le tout se montant à 250 000 \$.

ET LES chefs et dirigeants soussignés, en leur nom et en celui de tous les Indiens qu'ils représentent, s'engagent solennellement par les présentes à observer rigoureusement toutes les clauses du traité et à ne pas molester ni léser aucune des personnes habitant ou susceptibles d'habiter une quelconque partie des terres visées par le traité et à respecter leur propriété, et à ne pas non plus harceler, importuner ni molester aucune personne traversant lesdites terres ou une partie de ces dernières, et à aider les représentants de la loi de Sa Majesté à livrer à la justice et à punir tout Indien partie au traité qui violera les stipulations du présent traité ou enfreindra les lois en vigueur sur les terres visées par les présentes;

IL EST EN OUTRE ENTENDU que ce traité est assujéti à une entente en date du...jour d'avril, en l'an de grâce mil neuf cent vingt-trois, intervenue entre le Dominion du Canada et la province de l'Ontario, dont une copie est jointe aux présentes.

EN FOI DE QUOI, lesdits commissaires de Sa Majesté et lesdits chefs et dirigeants ont apposé aux présentes leur seing et leur sceau aux lieux et dates indiqués ci-dessous, en l'année mentionnée au début du présent document.

SIGNÉ ET SCELLÉ à l'île Georgina, le vingt-et-unième jour d'octobre, en l'an de grâce 1923, par les commissaires de Sa Majesté et les chefs et dirigeants soussignés, en présence des témoins ci-dessous, après avoir été interprété et expliqué.

Témoins :

A.S. Williams, président.

R.V. Sinclair.

Kathleen Moodie

Uriam McFadden.

W.J. Kay.

Charles Big Canoe.

J. Sam York

Thos. Big Canoe

Enoch Big Canoe.

SIGNÉ ET SCELLÉ à l'île Christian, le troisième jour de novembre, en l'an de grâce 1923; par les commissaires de Sa Majesté et les chefs et dirigeants soussignés, en présence des témoins ci-dessous, après avoir été interprété et expliqué.

Témoins :

A.S. Williams, président.

R.V. Sinclair.

Kathleen Moodie

Uriam McFadden.

Étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires

Étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires

Aires de sécurité des extrémités de piste, Aéroport Billy Bishop de Toronto

C.J. Picotte.
Henry Jackson,
Frank Copegog.
Albert Monague.
John S. Hawk.
Edward W. King.
Robert Marsden.
Jerry D. Monague.
Walter Simons.
Salomon Mark

William Phillip Assance

SIGNÉ ET SCELLÉ à Rama, le septième jour de novembre, en l'an de grâce 1923,
par les commissaires de Sa Majesté et les chefs et dirigeants soussignés, en
présence des témoins ci-dessous, après avoir été interprété et expliqué.

Témoins :

A.S. Williams, président.
R.V. Sinclair.
Kathleen Moodie
Uriam McFadden.
C.J. Picotte.
Henry Jackson,
Frank Copegog.
Albert Monague.
John S. Hawk.
Edward W. King.
Robert Marsden. Jerry D. Monague.
Walter Simons.
Salomon Mark
William Phillip Assance

SIGNÉ ET SCELLÉ à Rama, le septième jour de novembre, en l'an de grâce 1923,
par les commissaires de Sa Majesté et les chefs et dirigeants soussignés, en
présence des témoins ci-dessous, après avoir été interprété et expliqué.

Témoins :

A.S. Williams, président.
R.V. Sinclair.
Kathleen Moodie
Uriam McFadden.
J. Anderson

Alder York Chef
J.P. Stinson.
David Simcoe.
Samuel Snake.
Edward W. King.
Alfred Williams.
John Bigwin.

PROTOCOLE D'ENTENTE conclu ce - jour d'avril 1923

ENTRE :

Le gouvernement du Dominion du Canada, représenté aux fins des présentes par l'honorable Charles Stewart, surintendant général des Affaires des Indiens,

d'une part,

ET

Le gouvernement de la province de l'Ontario, représenté aux fins par l'honorable Beniah Bowman, ministre des Terres et Forêts,

d'autre part.

CONSIDÉRANT QUE certains Indiens des tribus chippaouaise et mississauga soutiennent que lesdites tribus ont déjà possédé et possèdent encore des droits sur des terres situées dans la province de l'Ontario, qui n'ont jamais été abolis par une cession ou quelque autre moyen, lesdites terres étant décrites comme faisant partie des comtés de Renfrew, Hastings, Haliburton, Muskoka, Parry Sound et Nipissing, et étant délimitées, au sud et à l'est, par les terres visées par les cessions effectuées le 18 novembre 1815, le 5 novembre 1818 et en novembre 1822, au nord, par les rivières des Outaouais et Mattawa et le lac Nipissing, et, à l'ouest, par les terres visées par la cession réalisée en 1850 et connue sous le nom de cession Robinson-Huron, et par la baie Georgienne, le territoire en question renfermant environ 10 719 milles carrés.

ET CONSIDÉRANT QU'une enquête effectuée par le département des Affaires des Indiens indique que lesdits droits sont probablement assez valides pour justifier et exiger une étude plus poussée et que, si leur validité est établie, on donnera satisfaction de façon juste et équitable aux intéressés en concluant un traité de cession.

EN CONSÉQUENCE, LA PRÉSENTE ENTENTE conclue aux termes de deux lois, l'une du Canada et l'autre de la province de l'Ontario, groupées sous le nom d'« Acte pour régler certaines questions pendantes entre les gouvernements du Canada et de l'Ontario relativement à certaines terres indiennes », celle du Canada ayant été adoptée au cours des 54^e et 55^e années du règne de Sa Majesté la Reine Victoria et constituant le chapitre 5, et celle de l'Ontario l'ayant été pendant la 54^e année du règne de la même souveraine et constituant le chapitre 3.

ATTESTE QUE les gouvernements du Canada et de la province de l'Ontario ont convenu de ce qui suit : -

1. 1. Le gouvernement du Canada, conformément à la partie 1 de la *Loi concernant les enquêtes* (S.R.C. de 1906, c. 104) et aux modifications de cette dernière, nommera trois personnes commissaires pour examiner la validité de la revendication des Chippaouais et des Mississaugas et leur conférera, advenant la validité de cette dernière, le pouvoir de négocier avec les Indiens intéressés à cession des terres visées, en retour du versement de l'indemnité qui sera fixée par le traité.
2. Des trois commissaires ainsi nommés, un sera choisi par le gouvernement du Canada et exercera la charge de président de la Commission, et les deux autres seront choisis par le ministre des Terres et Forêts de la province de l'Ontario, le surintendant général des Affaires des Indiens devant être informé de ce choix.
3. Il faudra le verdict favorable de deux des commissaires pour établir la validité de la revendication, et deux des commissaires au moins, dont le président, devront s'entendre sur la teneur du traité à négocier.
4. Les dépenses engagées par la commission, y compris, la rémunération et les frais des commissaires ainsi que les autres occasionnés par la comparution de témoins ou pour d'autres raisons, seront payées par le gouvernement du Canada, mais le taux de rémunération de chacun des commissaires choisis par le ministre des Terres et Forêts de la province de l'Ontario sera fixé conjointement par lui et le surintendant général des Affaires des Indiens, avant la mise sur pied de la commission.
5. Si les commissaires négocient un traité avec les Indiens, l'indemnité qui sera versée à ces derniers sera payée par tranches au Dominion du Canada par la province de l'Ontario, en conformité des dispositions du traité de cession, et sera utilisée par le Dominion du Canada selon les termes du traité.
6. Si le traité de cession prévoit la mise de côté de terres de réserve à l'intention des Indiens, le Dominion du Canada assumera les frais de localisation et d'arpentage et la province de l'Ontario approuvera le choix des terres visées.

7. Toutes ces terres de réserve seront administrées par le Dominion du Canada au bénéfice de la ou des bandes d'indiens à laquelle ou auxquelles chacune peut être attribuée; des parties de ces réserves peuvent, lors de leur abandon pour cette fin par la ou lesdites bandes être vendues, données à bail ou autrement aliénées par lettres patentes sous le grand sceau du Canada, et le produit de cette vente, location ou autre aliénation peut être appliqué au bénéfice de cette ou ces bandes: toutefois, advenant l'extinction de la ou des bandes à laquelle ou auxquelles une telle réserve avait été attribuée ou, pour toute autre raison, cette réserve ou une partie de cette dernière qui n'a pas été aliénée sera, par le Surintendant général des affaires des Indiens, déclarée non requise désormais pour le bénéfice de ladite ou desdites bandes, elle est dans la suite administrée par la province d'Ontario et pour son bénéfice, et tout solde du produit de la vente ou autre aliénation de l'une de ses parties restées alors sous le contrôle du Dominion du Canada, dans la mesure où il n'est pas requis davantage pour le bénéfice de ladite ou desdites bandes d'Indiens, est versé à la province d'Ontario ainsi que l'intérêt accumulé et non dépensé de ce solde.

EN FOI DE QUOI ces présents ont été signés par les parties.

Signé et délivré au nom du gouvernement du Canada par l'honorable Charles Stewart, surintendant général des Affaires des Indiens, en

présence de (signé) W.J. Pratt. (signé.) Chas. Stewart

Signé et délivré au nom du gouvernement de la province de l'Ontario par l'honorable Beniah Bowman, ministre des Terres et des forêts, en présence de (signé) W.C. Cain (signé) Beniah Bowman

RCAANC 2024b

1.2.3 Établissement municipal

Les commerçants français avaient établi une présence à Toronto au début des années 1700. La concurrence avec les Britanniques pour le contrôle de la traite des fourrures a mené à la fondation de Fort Rouillé (aussi connu sous le nom de Fort Toronto) sur les parcs d'exposition actuels en 1750, à environ cinq kilomètres à l'est de la rivière Humber. Après avoir été vaincus par les Britanniques pendant la guerre de Sept Ans 1756-1759), Fort Rouillé a été incendié et abandonné par les Français en 1759. Pendant la guerre d'indépendance américaine (1774-1783), la région a connu un afflux de colons britanniques alors que les loyalistes de l'Empire-Uni fuyaient pour les terres non colonisées au nord du lac Ontario (Careless, 1984).

Établissement de la Ville de York

À la fin de la guerre d'indépendance américaine, les Britanniques ont été forcés de faire face à l'émergence d'un nouveau paysage politique, qui devait être maintenu par une forte présence militaire. La présence militaire croissante a mené à la fondation de la Ville de York et de Fort York, un établissement militaire plus à l'ouest à l'embouchure du ruisseau Garrison en 1793. Fort York, aussi connu sous le nom de Garrison of York, était destiné à surveiller et à contrôler l'entrée dans le port de York (Careless, 1984). La **figure 5** illustre l'emplacement de la Ville de York et de Garrison of York sur la carte de 1815 de Bouchette représentant le plan du port d'York, adaptée de la cartographie originale de l'arpentage de 1793.

La Ville de York était un terrain relativement compact contenu dans les rues Front, George, Berkeley et Duke. L'arpentage initial du comté de York a été terminé par Augustus Jones en 1791, qui a divisé les terres en York Est et Ouest, la rue Yonge étant la ligne de démarcation. Les concessions, qui s'étendent vers le nord et le sud, sont numérotées à l'est et à l'ouest de la rue Yonge, York Est comprenant quatre concessions et York Ouest en comprenant sept. Les premières lignes de lot et de concession peuvent vaguement être vues dans le plan de York de 1815 arpenté et dessiné par le lieutenant George Phillpots des Royal Engineers. Il convient de noter que l'emplacement de ces lignes peut ne pas être précis comme la cartographie effectuée par les Royal Engineers car il était axé sur la défense militaire et ne contenait pas les détails observés dans les cartes des arpenteurs civils.

Bien que la colonisation dans la région de Toronto ait été limitée à cette époque, les premiers édifices du Parlement ont été construits pour le gouvernement colonial du Haut-Canada entre 1794 et 1797 et étaient situés au sud de l'actuelle rue Front et à l'ouest de la rue Parliament (Careless, 1984; ASI, 2003). La croissance et le développement de la ville de York se sont poursuivis au début du 19^e siècle, s'étendant à l'intérieur des terres jusqu'à l'actuelle rue Queen jusque dans les années 1830, des lots supplémentaires ayant été ajoutés au nord jusqu'à la rue Bloor. Dans les années 1840 et 1850, la ville de York s'était considérablement développée. La carte de 1851 du comté de York faite par Browne illustre la division des lots et des concessions et le développement de la Ville de York, y compris les édifices du Parlement, l'hôtel de ville, l'Université de Toronto, l'Observatoire royal, le village de Yorkville, ainsi que Fort York et le nouveau fort militaire construit au sud-ouest en 1842 (**figure 6**).

Début de l'industrie et développement du secteur riverain de York

Alors que la Ville de York a continué de croître tout au long du début du 19^e siècle, l'utilisation du secteur riverain est restée dominée par les utilisations commerciales, militaires et de transport. Plusieurs quais et jetées commerciaux avaient été construits le long de la côte à l'est de la rue John en 1841 et, à l'ouest de la rue John, l'armée dominait le secteur riverain avec le développement des quais de la Marine, du King's,

de Queen's et du Commissariat Wharves (Historica Research Ltd., 1989). En 1842, sept jetées avaient été construites le long de la côte de Toronto. Au cours de la seconde moitié du 19^e siècle, le développement commercial et industriel du secteur riverain de Toronto s'est intensifié, et plusieurs grandes usines ont été établies, y compris la distillerie Gooderham and Worts et le quai Gooderham connexe (Historica Research Ltd., 1989; ASI, 2003). Une partie de la carte de Browne du comté de York datée de 1851 Browne illustre cette croissance et ce développement le long du secteur riverain de Toronto.

Le secteur riverain a été radicalement modifié dans les années 1850 lorsque Toronto a vu l'arrivée de la Northern Railway, de la Great Western Railway et de Grand Tunk, qui ont suivi la côte et ont entraîné le développement de voies ferrées, de terminaux ferroviaires, de gares de manutention et de quais supplémentaires. Entre 1850 et 1870, le secteur riverain de Toronto a constitué le centre d'exploitation ferroviaire des chemins de fer historiques et actuels du Canada. L'arrivée de la Northern Railway en 1853 fut rapidement suivie par celle de Grand Trunk et de la Great Western Railway en 1855. En 1853, la Northern Railway a mis en place des installations de manutention des marchandises qui ont été aménagées sur des terres créées par le remblai du lac du port afin de relier le chemin de fer aux installations de transport par eau existantes. Il s'agissait du premier développement du secteur riverain à s'engager dans le remblayage du port de Toronto, un processus qui se poursuivra jusqu'au 20^e siècle (Historica Research Ltd., 1989). La carte du comté de York de 1860 de Tremaine illustre l'emplacement de ces chemins de fer le long de la côte du secteur riverain de Toronto (**figure 7**).

Les opérations de remblayage du lac menées le long du secteur riverain de Toronto se sont intensifiées du milieu à la fin du 19^e siècle et la côte entre les rues Bathurst et Parliament actuelles a été considérablement modifiée par le nivellement et le remblayage effectués pour l'aménagement des emprises de chemin de fer. Le remblayage du lac consistait généralement en une technique impliquant la mise en place d'un caisson en bois autour du périmètre de la zone à remblayer. Le remblai utilisé au cours des premières étapes de l'expansion du secteur riverain comprenait des déchets municipaux, des eaux usées et des matériaux dragués du fond du port (Historica Research Ltd., 1989; ASI, 2003).

La côte de la ville a continué d'évoluer et de se développer à la fin du 19^e siècle et au début du 20^e siècle, à mesure que les systèmes ferroviaires se renforçaient et que les opérations industrielles et commerciales le long du secteur riverain continuaient de croître. En conséquence, de plus en plus de zones le long de la côte ont été remblayées, y compris de grandes zones pour la construction de la rue Lake et au pied de la rue York en 1893. Entre 1886 et 1909, les îles de Toronto sont devenues un centre de développement (Reeves, 1992).

Îles de Toronto

Les îles de Toronto ont été formées par la confluence de courants sableux qui coulent vers l'est, de vents d'ouest et de l'écoulement de la rivière Don, produisant une péninsule de huit kilomètres de long qui s'étend de l'actuelle avenue Woodbine à Gibraltar Point. La péninsule et les bancs de sable environnants qui se trouvent maintenant dans les îles de Toronto ont été arpentés pour la première fois en 1792 par le lieutenant Joseph Bouchette de la Marine royale. Malgré son nom, les îles de Toronto sont restées une péninsule jusqu'à la fin des années 1850, lorsqu'une série de tempêtes ont percé la péninsule à l'emplacement actuel de l'East Gap, séparant la partie ouest de la péninsule du continent.

Selon Gibson (1984), un phare construit en 1809 et une variété d'hôtels étaient présents sur l'île après les années 1830, principalement dans la zone étroite de la partie est de l'île. Le phare et l'hôtel Peninsula sont indiqués sur la carte historique de Browne de 1851 (**figure 6**); toutefois, à l'exception du phare situé à l'extrémité sud-ouest de l'île, aucune autre structure n'est indiquée sur la carte historique et aucun propriétaire foncier n'est inscrit. L'hôtel Peninsula n'est plus visible dans *l'atlas historique illustré du comté de York de Miles and Co.* de 1878; il a probablement été emporté par les tempêtes des années 1850 qui ont transformé la région de Narrows en East Gap, maintenant connue sous le nom de chenal Eastern (**figure 8**). Le phare et un nouveau quai, Island Wharf, sont également représentés dans la cartographie de 1878. L'absence de structures consignées est encore notée. Il convient également de noter que les atlas historiques étaient financés par des frais d'abonnement et que les propriétaires fonciers qui ne souscrivaient pas n'étaient pas toujours inscrits sur les cartes et que toutes les structures n'étaient pas représentées ou placées avec précision (Gentilcore et Head, 1984).

À la fin du 19^e et au début du 20^e siècle, les chalets ont prospéré le long de Hanlan's Point et pendant un certain temps, l'île est devenue un centre de villégiature pour les personnes ayant les moyens (Careless, 1984). Finalement, des plans ont été élaborés pour créer des parcs publics sur l'île et des brise-lames ont été construits pour protéger l'île de l'érosion. L'ajout de remblai et la modification de la configuration de la nouvelle île et des canaux d'eau de Toronto se sont poursuivis pendant de nombreuses années, et ce, de la façon la plus importante, dans les années 1930. Une grande zone à Hanlan's Point a été choisie pour le site d'un nouvel aéroport municipal. Une quantité considérable de remblai a été ajoutée à la partie nord-ouest de l'île afin de fournir le terrain nécessaire au développement de l'aéroport. L'aéroport a été construit en 1939 par la Commission portuaire de Toronto sous le nom d'aéroport Port George VI. La Commission portuaire de Toronto, créée par le gouvernement fédéral en 1911, était la prédécesseure de PortsToronto. En 1999, en vertu d'une loi fédérale, la Commission portuaire de Toronto est devenue l'Administration portuaire de Toronto. En 2015, l'organisation a adopté le nom de PortsToronto afin de montrer qu'elle est propriétaire

des installations portuaires et de l'aéroport. Le nom légal de l'organisation demeure Administration portuaire de Toronto, mais l'organisation fait affaire sous le nom de PortsToronto.

Biens patrimoniaux

Une recherche dans le guide des plaques en ligne de la Fiducie du patrimoine ontarien et dans la base de données des plaques d'Heritage Toronto a été effectuée afin de déterminer s'il y avait d'autres caractéristiques patrimoniales à l'intérieur ou à proximité de la zone d'étude. Trois plaques historiques sur l'historique de l'utilisation des terres dans la zone d'étude ont été trouvées à Hanlan's Point – Toronto Island Park, une de la Fiducie du patrimoine ontarien et deux d'Heritage Toronto. La plaque historique de la Fiducie du patrimoine ontarien indique ce qui suit :

Ned Hanlan 1855-1908

Edward Hanlan, l'un des plus grands rameurs du Canada, est né à Toronto. Enfant, il a commencé l'aviron lorsque sa famille s'est installée dans la région, aujourd'hui appelée pointe de Hanlan. Malgré sa petite taille et son poids relativement léger – il ne mesurait que 175 cm et son poids a rarement dépassé 68 kg –, il est devenu un rameur en couple de renommée internationale. En 1873, il a remporté le championnat amateur d'aviron de la baie de Toronto. Devenu professionnel en 1876, il a battu tous ses adversaires aux courses de Philadelphie cette année-là. Il a vaincu tous ses principaux concurrents nord-américains et, en 1880, il a remporté le championnat mondial de rameur de couple en Angleterre. Il a conservé son titre jusqu'en 1884. Figure populaire de Toronto, Ned Hanlan a été élu conseiller municipal de cette région en 1898 et en 1899.

Les deux plaques historiques d'Heritage Toronto fournissant des détails sur le baseball à Hanlan's Point indiquent ce qui suit :

Babe Ruth à Hanlan's Point

Près de ce site, dans le parc Maple Leaf, le 5 septembre 1914, le désormais légendaire joueur de baseball Babe Ruth a frappé son premier coup de circuit en tant que professionnel. Cela a été le seul coup de circuit qu'il ait jamais frappé dans les ligues mineures.

Alors qu'il était un novice de 19 ans jouant pour les Providence Grays à la Ligue internationale, il a rattrapé un lancer d'Ellis Johnson des Maple Leafs de Toronto, envoyant la balle par-dessus la clôture du champ droit et marquant trois points. Lanceur pour les Grays, Babe Ruth n'a accordé qu'un seul coup sûr, ce qui lui a valu le titre de « phénomène du côté sud » du Toronto Daily

Star. Le score final a été de 9 pour Providence Grays à 0 pour les Maple Leafs de Toronto.

Babe Ruth est rapidement passé dans les ligues majeures et a tracé son chemin vers une carrière phénoménale. L'équipe de Toronto a remporté un total de onze fanions avant de se retirer en 1967.

Baseball professionnel à Hanlan's Point

En 1867, le club de baseball professionnel de Toronto est déménagé dans le nouveau stade de la pointe de Hanlan – qui faisait partie du parc d'attractions de la pointe de Hanlan aménagé sur ce site. Le baseball et la crosse faisaient partie d'autres attractions à cet endroit, où l'on trouvait notamment des hôtels, des manèges procurant ses sensations fortes et des curiosités telles qu'un cheval de plongée.

En 1910, l'équipe de baseball, désormais appelée les Maple Leafs de Toronto, a remplacé le stade de bois par une structure de béton de 18 000 places, désignée parc Maple Leaf. L'équipe a continué d'y jouer pendant 15 ans, remportant les fanions en 1912, 1917 et 1918, au grand plaisir de ses fervents amateurs.

En 1926, le club est déménagé dans un stade moderne et plus accessible, situé au pied de la rue Bathurst. Le stade des îles a finalement été démoli et le site a été réaménagé pour y accueillir l'aéroport des îles de Toronto.

Bien qu'elle ne soit pas située sur la Center Island, une dernière plaque de Heritage Toronto, située dans le parc HTO de l'avant-port de Toronto met en évidence une fascinante découverte du 20^e siècle de preuves de l'utilisation des terres autochtones avant l'arrivée des Européens dans un tunnel sous le lac Ontario.

Empreintes de pas anciennes

Il y a entre 10 000 et 13 000 ans, les Autochtones qui marchaient dans cette région ont laissé des empreintes de pas qui ont été préservées dans de l'argile et plus tard recouvertes par le lac Ontario. En 1908, des travailleurs qui construisaient un tunnel sous la baie de Toronto ont localisé les empreintes de pas par accident.

Les terres, qui font désormais partie de Toronto, se trouvent près d'un important plan d'eau depuis des milliers d'années. De petites bandes de chasseurs nomades se sont installées dans la région des Grands Lacs il y a environ 13 000 ans. Ils chassaient le caribou, les mammouths, les mastodontes et d'autres gibiers. À cette époque, la rive du lac Ontario se trouvait à plus d'un kilomètre (3 281 pieds) au sud de son emplacement actuel.

En 1908, les travailleurs qui construisaient un tunnel d'aqueduc près de Hanlan's Point ont trouvé plus de 100 empreintes humaines individuelles dans une couche d'argile à 21 mètres (70 pieds) sous l'eau. Ils ont indiqué que les gens se déplaçaient vers le nord en direction du centre-ville de Toronto d'aujourd'hui, peut-être à partir d'un camp au bord de l'eau.

Les empreintes n'ont pas été conservées. Les travailleurs ont continué à construire le tunnel et ont détruit les empreintes de pas dans le processus. Comme les empreintes ont été perdues, il est impossible de dire si elles étaient authentiques, mais les experts le pensent.

1.3 Contexte archéologique

1.3.1 Milieu naturel

La physiographie moderne du sud de l'Ontario est en grande partie un produit des événements du dernier grand stade glaciaire, le Wisconsinien et la fin de l'époque wisconsinienne (env. 25000-10000 avant l'ère commune). Le paysage du comté de York est constitué d'un ensemble complexe de caractéristiques et de dépôts produits au cours de la dernière série de progressions et de retraits glaciaires par le lobe de Simcoe et le lobe d'Ontario de l'inlandsis laurentien nord-américain avant le retrait du glacier du sud de l'Ontario (Ellis et Ferris, 1990). Les caractéristiques et les dépôts qui ont été formés par l'action glaciaire sont représentés par les plaines de till, les moraines frontales et les drumlins.

L'emplacement estimé du lac glaciaire Iroquois est situé juste au nord de la zone d'étude. Compte tenu de la force de ses falaises et de ses plages côtières, le lac Iroquois a vécu beaucoup plus longtemps que n'importe lequel des lacs glaciaires antérieurs. Le lac était essentiellement un élargissement de l'actuel lac Ontario, qui a été formé à la suite du blocage glaciaire du fleuve Saint-Laurent. Chapman et Putnam (1984) fournissent un emplacement approximatif de la rive nord du lac Iroquois en fonction de la présence de falaises côtières, connues sous le nom de rivage iroquois, qui s'étend d'ouest en est, juste au sud de l'actuelle St. Clair Avenue West. Les falaises de Scarborough marquent également le bord de la rive du lac glaciaire plus à l'est. Le littoral iroquois s'élève de 365 pieds au-dessus du niveau de la mer dans la ville actuelle de Hamilton à 700 pieds à l'est de Stirling. Un autre ancien rivage existe entre 2 et 4 kilomètres au large de la côte de Toronto et est connu sous le nom de Toronto Scarp. Toronto Scarp est une falaise sous-marine qui s'étend de Bluffer's Park à Scarborough à Hanlan's Point. L'actuelle Ville de Toronto, ainsi que les îles de Toronto, auraient été inondées par le lac Iroquois jusqu'à ce que les glaciers se retirent de la pente de Covey Hill au Québec, découvrant des déversoirs plus bas dans la vallée de l'Hudson (Chapman et Putnam, 1984). La **figure 9** illustre l'ancienne rive du lac

glaciaire Iroquois. Peu après le retrait des glaciers, des lacs glaciaires et des mers il y a environ 10 000 ans, les forêts réparties dans tout le sud de l'Ontario et, grâce à l'analyse des profils de pollen, il est possible de déterminer les associations végétales.

Les îles de Toronto ont été formées à la fin des périodes glaciaires et postglaciaires par les sédiments fournis au lac Ontario par les rivières et par l'érosion des falaises le long des falaises de Scarborough (Sharpe, 1980). Cet apport de sédiments a entraîné la formation d'une flèche de sable s'étendant de la baie Ashbridge aux îles de Toronto. Une quantité considérable de remblai a été ajoutée aux îles et au secteur riverain depuis le 20^e siècle, notamment à l'extrémité ouest des îles de Toronto, pour créer l'actuel Aéroport Billy Bishop de Toronto (**figure 10**). Ces modifications apportées au port ont entraîné l'isolement de l'avant-port des sources de sédiments passées; cependant, d'importantes quantités de sédiments se déposent encore dans le port. La rivière Don, autrefois source de sédiments, se jette maintenant dans le chenal Keating, qui est régulièrement dragué par PortsToronto.

L'évaluation du potentiel archéologique basée sur la proximité des zones d'étude avec les sources d'eau doit tenir compte d'un certain nombre de facteurs. Un exemple de base serait la différence entre un rivage accessible et un rivage inaccessible, car le potentiel de présence de sites archéologiques est élevé dans les zones où il y a un accès facile à l'eau. L'emplacement et les types de sites archéologiques sont touchés à des degrés divers par la proximité de différents types de sources d'eau et de rivages. Les principales sources d'eau, comme les lacs, les rivières, les cours d'eau et les ruisseaux, sont des sources fiables d'eau potable et des voies de transport et de commerce, tandis que les sources d'eau secondaires comme les cours d'eau et les ruisseaux saisonniers, les sources, les marais et les marécages sont des sources intermittentes d'eau potable. Les caractéristiques indiquant les sources d'eau passées, par exemple les rives des lacs glaciaires, les canaux de rivières ou de cours d'eau reliques et les rives des lacs ou des marais drainés, sont des caractéristiques importantes sur le plan archéologique qui indiquent un potentiel archéologique.

Les lacs, les grandes rivières et les rivages glaciaires sont probablement les foyers les plus importants d'établissement avant l'arrivée des Européens et indiquent un potentiel archéologique élevé dans la Ville de Toronto (ASI, 2004). La zone d'étude est entièrement située sur les îles de Toronto dans le lac Ontario, juste à l'ouest de l'estuaire de la rivière Don. Les îles de Toronto se trouvent également à proximité des rives restantes du lac glaciaire Iroquois et, bien que les îles aient été complètement inondées par le lac jusqu'à ce que les glaciers se soient retirés, des dépôts de sable et de limon près du rivage déposés pendant l'Holocène auraient fait de l'île un endroit habitable pour les peuples autochtones avant et après l'arrivée des Européens.

1.3.2 Sites archéologiques connus

AECOM a effectué une recherche de données sur les sites de la base de données des sites archéologiques afin de déterminer si des sites archéologiques consignés sont situés dans la zone d'étude ainsi que dans un rayon de 1 kilomètre des limites actuelles de la zone d'étude. Cette recherche a permis de déterminer 21 sites archéologiques consignés. Sur les 21 sites consignés situés à moins de 1 kilomètre de la zone d'étude, aucun ne se trouve à moins de 300 mètres de la zone d'étude. Le tableau 2 fournit des détails sur les sites archéologiques consignés à moins de 1 kilomètre de la zone d'étude actuelle.

Tableau 2 : Sites archéologiques situés à moins d'un (1) kilomètre de la zone d'étude

Site Borden	Nom du site	Affiliation culturelle	Type de site	État actuel de l'examen du développement
AjGu-15	Rue Front	19 ^e siècle	Renseignements non inscrits au registre	Renseignements non inscrits au registre
AjGu-21	Quai de la Marine	19 ^e siècle	Quai/jetée	Renseignements non inscrits au registre
AjGu-23	Esplanade Crib	19 ^e siècle	Chemin de fer	Renseignements non inscrits au registre
AjGu-24	Quai de Furniss Water Works	19 ^e siècle	Quai/jetée	Renseignements non inscrits au registre
AjGu-25	Site d'enfouissement de 1894	19 ^e siècle	Décharge	Renseignements non inscrits au registre
AjGu-26	Fort York historique	Après l'arrivée des Européens	Fort	Autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-34	Southtown	Après l'arrivée des Européens	Chemin de fer	Renseignements non inscrits au registre
AjGu-51	Hôpital de Toronto	19 ^e siècle	Hôpital, dépendance, refuge en cas de fièvre	Pas d'autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-60	S.O.	Après l'arrivée des Européens	Résidentiel	Pas d'autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-68	Bell	19 ^e siècle	Propriété familiale	Renseignements non inscrits au registre
AjGu-69	S.O.	19 ^e siècle	Phare	Autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-72	32, rue Camden	19 ^e siècle	Résidentiel	Pas d'autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-74	Quai de Queen's	Après l'arrivée des Européens	Quai	Pas d'autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-75	S.O.	Après l'arrivée des Européens	Renseignements non inscrits au registre	Renseignements non inscrits au registre

Site Borden	Nom du site	Affiliation culturelle	Type de site	État actuel de l'examen du développement
AjGu-79	Lowry-Hannon	Afro-Canadiens, Irlandais	Résidentiel	Pas d'autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-81	Dollery	Renseignements non inscrits au registre	Renseignements non inscrits au registre	Renseignements non inscrits au registre
AjGu-83	Église St. Mary's	Après l'arrivée des Européens	Église/Chapelle	Autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-103	Marché St. Andrew's	Après l'arrivée des Européens	Marché	Pas d'autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-106	Duke of Cambridge	Après l'arrivée des Européens	Hôtel	Pas d'autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-109	Connor	Irlandais	Résidentiel	Pas d'autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel
AjGu-123	Ordnance Park	Après l'arrivée des Européens	Entreposage public/Glacière	Pas d'autre valeur ou intérêt pour le patrimoine culturel

Les renseignements concernant l'emplacement de sites particuliers sont protégés par la politique provinciale et ne sont pas entièrement assujettis à la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée*. La divulgation de ces renseignements par le passé a conduit à des pillages ou à diverses formes de destruction illégale de sites. La confidentialité s'étend à tous les médias capables de transmettre l'emplacement, y compris les cartes, les dessins ou les descriptions textuelles de l'emplacement d'un site. Le ministère de la Citoyenneté et du Multiculturalisme fournira des renseignements sur l'emplacement du site à la partie ou à un agent de la partie détenant le titre d'une propriété, ou à un archéologue autorisé ayant des intérêts pertinents en matière de gestion des ressources culturelles.

1.3.3 Rapports avec des renseignements généraux pertinents

Afin d'éclairer l'évaluation archéologique actuelle de l'étape 1 et d'établir davantage le contexte archéologique de la zone d'étude, une recherche sur le portail passé du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme a été effectuée par AECOM afin de déterminer si des travaux archéologiques antérieurs avaient été achevés dans la zone d'étude actuelle, et sont situés à moins de 50 mètres des limites de la zone d'étude, et/ou sont pertinents pour la zone d'étude. Ces rapports sont détaillés ci-dessous dans le **tableau 3** et la **figure 11**.

Tableau 3 : Rapports archéologiques à moins de 50 mètres et/ou pertinents pour la zone d'étude

Année	Titre	Auteur	Numéro de formule de mise en marché du projet/Numéro de permis
2015	<i>Stage 1 Archaeological Assessment Environmental Assessment of Proposed Runway Extension and Introduction of Jets at Billy Bishop Toronto City Airport Geographic Township of York South West, Toronto Islands, City of Toronto, York County, Ontario [Étape 1 de l'évaluation archéologique, Évaluation environnementale du projet d'extension de piste et d'introduction d'avions à réaction à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, comté géographique de York Sud Ouest, îles de Toronto, Ville de Toronto, Comté de York, Ontario]</i>	AECOM Canada Ltd. (AECOM)	P438-0011-2014
2016	<i>Stage 1-2 Archaeological Assessment Ground Run-Up Enclosure (GRE) Facility at Billy Bishop Toronto City Airport Geographic Township of York South West, Toronto Islands, City of Toronto, York County, Ontario [Étape 1-2 de l'évaluation archéologique, Installation d'une enceinte d'aire de trafic au sol à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, Comté géographique de York Sud-Ouest, îles de Toronto, Ville de Toronto, Comté de York, Ontario]</i>	AECOM	P438-0071-2016
2017	<i>Stage 1 Marine Archaeological Assessment Environmental Assessment of a Proposed Runway Extension and Introduction of Jets at Billy Bishop Toronto City Airport Geographic Township of York South West, Toronto Islands, City of Toronto, York County, Ontario [Étape 1 de l'évaluation archéologique marine, Évaluation environnementale du projet d'extension de piste et d'introduction d'avions à réaction à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, comté géographique de York Sud Ouest, îles de Toronto, Ville de Toronto, Comté de York, Ontario]</i>	AECOM	2015-16
À venir	<i>Marine Archaeological Assessment Runway End Safety Areas Billy Bishop Toronto City Airport Centre Island, City of Toronto, Ontario [Évaluation archéologique marine, Aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, Center Island, Ville de Toronto (Ontario)]</i>	Archaeological Research Associates Ltd (ARA)	2024-30

En 2014, AECOM a effectué une évaluation archéologique de stade 1 des terres directement au sud de la zone d'étude actuelle dans le cadre du projet d'extension de piste et d'introduction d'avions à réaction à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Cette zone d'étude comprenait des composantes terrestres et marines. AECOM a déterminé que les extensions proposées de la masse terrestre auront une incidence sur une partie des îles de Toronto qui ont été créées dans les années 1930. De plus, les zones déterminées comme conservant un potentiel archéologique qui existent dans la zone d'étude sont actuellement situées sous les pistes et l'aire de trafic existantes de l'aéroport et ne conservent aucun potentiel archéologique. Par conséquent, les terres de la zone d'étude au-dessus de l'eau ne conservent aucun potentiel de ressources archéologiques et aucune autre évaluation archéologique terrestre n'a été recommandée. Cependant, une évaluation archéologique marine distincte a été recommandée (AECOM 2015).

En 2016, AECOM a conclu l'étape 1-2 de l'évaluation archéologique d'une parcelle de terrain d'environ 1,4 hectare pour le projet d'installation d'une enceinte d'aire de trafic au sol dans le cadre du programme de réhabilitation de l'aérodrome de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. L'étape 1-2 de l'évaluation archéologique a permis de déterminer qu'à la suite d'importants aménagements de terrains et d'opérations de remblai de lacs utilisés pour développer les îles de Toronto et l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, le potentiel archéologique a été retiré des terres qui seront touchées par le projet d'installation d'une enceinte d'aire de trafic au sol à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, sur les îles de Toronto, dans la Ville de Toronto, en Ontario. De plus, l'étape 2 de l'enquête sur le terrain pour le projet d'installation d'une enceinte d'aire de trafic au sol n'a pas donné lieu à la détermination de matériel ou d'emplacements archéologiques. D'après les résultats de l'évaluation, aucun autre travail n'a été recommandé (AECOM, 2016).

En 2015, AECOM a terminé l'étape 1 d'une évaluation archéologique marine des ressources marines associées à la zone d'étude du projet d'extension de piste et d'introduction d'avions à réaction à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, datant de 2014. La recherche préliminaire sur la partie sous-marine de la zone d'étude d'extension de la piste a permis de repérer plusieurs épaves qui ont été perdues dans le port de Toronto, potentiellement à proximité de la zone d'étude. Sur la base de ces résultats, l'évaluation a déterminé que la zone présente un fort potentiel de récupération des ressources archéologiques marines et qu'il était possible que ces ressources puissent être touchées par le projet d'extension de la masse terrestre. Les mesures d'atténuation recommandées étaient un arpentage de la zone de remblai du lac prévue et de sa zone tampon de 100 mètres en utilisant un profileur sous le fond et d'un magnétomètre sous-marin. Si le résultat de l'arpentage prouvait qu'il n'y avait pas de ressources culturelles, le remblayage du lac pourrait être exécuté comme prévu. En cas d'anomalies, une confirmation visuelle des ressources devait être effectuée par plongée directe ou par un véhicule télécommandé équipé d'une caméra sous-marine. Si les vestiges culturels

étaient enfouis dans le lit du lac, une excavation sous-marine devait être effectuée afin de fournir une confirmation visuelle et de déterminer la présence de vestiges culturels (AECOM, 2017).

1.3.4 Plans de gestion archéologique

Le Plan directeur archéologique du secteur riverain central des îles de Toronto (ASI, 2003) et le Rapport provisoire pour le Plan directeur archéologique de la Ville de Toronto (ASI, 2004) indiquent qu'une partie de la zone d'étude, qui traverse le centre approximatif, conserve un potentiel de ressources archéologiques (**figure 12**).

1.3.5 Conditions actuelles

La zone d'étude comprend environ 12,5 hectares de terres situées au nord de la plage Hanlan's Point, sur la Centre Island, qui fait partie des îles de Toronto (**figure 2**). La zone d'étude se compose entièrement d'infrastructures associées à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto et comprend la gare maritime, la gare aéroportuaire, le stationnement et la piste. Une partie de la zone d'étude est construite sur des terres naturellement existantes, mais la majeure partie de la zone d'étude est constituée de masse continentale importée dans les années 1930 pour faciliter la construction de l'aéroport.

2. Analyse et conclusions

Le potentiel archéologique est établi en déterminant la probabilité que des ressources archéologiques puissent être présentes dans un bien en question. Les critères couramment utilisés par le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme pour déterminer les zones de potentiel archéologique sont énumérés à la section 1.3.1 des *Normes et directives à l'intention des archéologues experts-conseils* (gouvernement de l'Ontario, 2011). La distance par rapport aux sources d'eau modernes ou anciennes est généralement acceptée comme l'élément le plus important pour les modèles d'établissements humains passés et, lorsqu'elle est considérée seule, peut entraîner une détermination du potentiel archéologique. De plus, toute combinaison de deux ou plusieurs des critères énumérés indique un potentiel archéologique.

- Proximité de sites archéologiques déjà déterminés
- Distance avec divers types de sources d'eau
- Texture et drainage du sol
- Géomorphologie glaciaire, topographie élevée et variabilité topographique générale de la zone
- Domaines de ressources, y compris les plantes alimentaires ou médicinales, les matières premières rares et les débuts de l'industrie euro-canadienne
- Zones des premiers établissements euro-canadiens et des premières voies de transport
- Propriétés inscrites au registre municipal des propriétés désignées en vertu de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (gouvernement de l'Ontario, 1990b)
- Propriétés que les histoires locales ou les informateurs ont déterminées comme ayant potentiellement des sites archéologiques, des événements historiques, des activités ou des occupants
- Points de repère ou sites historiques

2.1 Détermination du potentiel archéologique

D'après un examen du contexte historique, environnemental et archéologique de la zone d'étude, il a été déterminé que le potentiel de rétablissement des ressources archéologiques des Autochtones avant et après l'arrivée des Européens et des colons du 19^e siècle dans la zone d'étude est élevé en raison de la présence des caractéristiques suivantes :

- Distance par rapport à divers types de sources d'eau (port de York/Toronto et lac Ontario)

- Proximité de sites archéologiques déjà déterminés (21 sites archéologiques enregistrés situés dans un rayon de 1 km)
- Domaines de ressources, y compris les plantes alimentaires ou médicinales, les matières premières rares et les débuts de l'industrie euro-canadienne
- Zones d'établissement colonial du 19^e siècle et premières voies de transport (Ville de Toronto, voies de navigation, quais, bâtiments historiques tels que les hôtels et les phares)
- Points de repère ou sites historiques (Hanlan's Point)
- Zones déterminées comme conservant un potentiel archéologique d'après les plans de gestion archéologique existants (ASI, 2003, 2004).

Il convient de noter que certaines caractéristiques indiquent que le potentiel archéologique a été supprimé, comme les terres qui ont fait l'objet d'importantes et intensives modifications profondes des terres qui ont gravement endommagé l'intégrité de toutes les ressources archéologiques. Cela comprend l'aménagement paysager dont le nivellement sous le niveau de la couche arable, l'empreinte des bâtiments, l'exploitation de carrières ainsi que le développement des eaux usées et de l'infrastructure (gouvernement de l'Ontario, 2011).

De plus, les perturbations modernes étendues et intensives associées aux emprises routières, aux servitudes ferroviaires, à l'aménagement commercial et résidentiel et à l'amélioration de l'infrastructure, y compris le nivellement, la coupe et le remblayage, les fossés de drainage supplémentaires, la modification ou la canalisation des cours d'eau, l'entretien, les enlèvements, l'aménagement paysager intensif et la circulation dense liée à la construction, auront eu une incidence importante sur le potentiel de survie de tout dépôt ou élément potentiellement archéologique, niant ainsi le potentiel archéologique.

Dans les années 1930, le paysage naturel de Hanlan's Point a été considérablement modifié par l'enlèvement de forêts et l'aménagement paysager artificiel en vue de la construction de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto (anciennement l'aéroport de Port George VI Island). En plus de l'enlèvement des forêts et de l'aménagement paysager, une quantité considérable de remblai a été draguée du port de Toronto et des sables ont été apportés des plages de Scarborough pour remplir complètement la partie nord-ouest de l'île afin de créer artificiellement les terres nécessaires au développement et à la construction de l'aéroport. Le remblai du lac utilisé pour développer la région de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto dans les années 1930, est susceptible d'avoir détruit de nombreux dépôts archéologiques laissés par les occupations avant l'arrivée des Européens le long de la côte d'origine. Après le remblayage, une quantité importante de modifications profondes et importantes des terres aurait été nécessaire pour la construction des pistes de l'aéroport, ce qui aurait nécessité une sous-fondation et une chaussée suffisamment épaisses pour supporter des avions pesant des centaines de tonnes.

2.2 Conclusions

Bien que le Plan directeur archéologique de la Ville de Toronto (ASI, 2004) illustre les zones qui conservent un potentiel archéologique sur les îles de Toronto, y compris des sections de la zone d'étude (**figure 12**), le Plan directeur archéologique du secteur riverain central des îles de Toronto (ASI, 2003) et le Plan directeur archéologique de la Ville de Toronto (ASI, 2004) indiquent qu'il n'y a aucun potentiel de ressources archéologiques dans la zone d'étude.

Bien qu'elle réponde à bon nombre des critères de potentiel élevé pour les ressources archéologiques des Autochtones avant et après l'arrivée des Européens et des colons du 19^e siècle, la zone d'étude consiste en une combinaison de terres qui ont été construites sur le remblai du lac dans les années 1930 et de terres insulaires existantes qui ont fait l'objet de modifications importantes et profondes en raison de la construction de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto. Par conséquent, la zone d'étude ne conserve aucun potentiel archéologique pour les ressources archéologiques terrestres et aucune autre évaluation n'est recommandée (**figure 13**).

Le projet d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de PortsToronto comprend trois solutions possibles : RESA 1, RESA 2 et RESA 3. **La figure 14** présente ces solutions en fonction des résultats de l'étude documentaire de stade 1 et de toutes les évaluations antérieures d'AECOM.

3. Recommandations

L'étude documentaire du stade 1 pour les terres supplémentaires de la zone d'étude des aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto effectuée par AECOM a déterminé que le potentiel de récupération des ressources archéologiques autochtones avant et après l'arrivée des Européens ainsi que des colons du 19^e siècle dans la zone d'étude a été éliminé en raison des zones naturelles faisant l'objet de modifications profondes et intensives des terres, comme le reste des terres constituées d'une masse terrestre fabriquée. À la lumière de ces constatations, les recommandations suivantes sont formulées :

La zone d'étude ne conserve aucun potentiel archéologique. On ne prévoit aucune répercussion de l'entreprise proposée sur les ressources archéologiques terrestres et aucune autre évaluation archéologique n'est recommandée.

On demande au ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme d'accepter ce rapport dans le Registre public ontarien des rapports sur les sites archéologiques, ce qui concorde avec les recommandations présentées dans le présent document.

Comme aucune autre évaluation archéologique n'est recommandée, les préoccupations archéologiques concernant la zone d'étude des aires de sécurité d'extrémité de piste de l'Aéroport Billy Bishop de Toronto, située sur les îles de Toronto, adjacente au secteur riverain de Toronto, dans le comté géographique de York Sud-Ouest, Ville de Toronto, comté de York, en Ontario, ont été entièrement traitées.

Veuillez noter que le présent rapport d'évaluation archéologique a été rédigé pour satisfaire aux exigences des *Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils* du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme (gouvernement de l'Ontario, 2011); toutefois, les propriétés qui font l'objet d'une évaluation archéologique ne sont pas considérées comme traitées pour les activités de perturbation du sol tant que le rapport connexe n'a pas été examiné et accepté par le ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme. Afin de maintenir la conformité au ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme et à la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* (1990b), aucune activité perturbant le sol ne doit se produire tant que le promoteur et l'autorité approbatrice n'ont pas reçu une lettre officielle du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme indiquant que les recommandations fournies dans le présent document sont conformes et que le rapport a été accepté dans le registre des rapports archéologiques du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme.

4. Conseils sur la conformité aux lois

Le présent rapport est soumis au ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme de l'Ontario à titre de condition de délivrance de permis, conformément à la partie VI de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, L.R.O. 1990, chap. 0.18. Le rapport est examiné pour s'assurer qu'il est conforme aux normes et aux directives publiées par le ministère, et que le travail archéologique sur le terrain et les recommandations du rapport assurent la conservation, la protection et la préservation du patrimoine culturel de l'Ontario. Lorsque toutes les questions relatives aux sites archéologiques dans la zone d'étude d'une proposition d'aménagement ont été abordées à la satisfaction du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme, une lettre sera émise par le ministère pour indiquer qu'il n'y a pas d'autres préoccupations concernant les modifications apportées aux sites archéologiques dans le cadre de l'aménagement proposé.

En vertu des articles 48 et 69 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*, il s'agit d'une infraction lorsque toute partie autre qu'un archéologue autorisé effectue une modification d'un site archéologique connu ou retire tout artéfact ou toute autre preuve matérielle d'utilisation ou d'activité humaine passée du site, avant qu'un archéologue autorisé ait terminé les travaux sur le site, présenté un rapport au ministère indiquant que le lieu n'a plus de valeur ou d'intérêt pour le patrimoine culturel, et que le rapport ait été déposé dans le Registre public ontarien des rapports sur les sites archéologiques mentionnés à l'article 65.1 de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

Si des ressources archéologiques non documentées auparavant sont découvertes, il peut s'agir d'un nouveau site archéologique et, par conséquent, ces ressources peuvent être assujetties au paragraphe 48(1) de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*. Le promoteur ou la personne qui découvre les ressources archéologiques doit cesser immédiatement de modifier le site et engager un archéologue consultant autorisé pour effectuer des travaux archéologiques sur le terrain, conformément au paragraphe 48(1) de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario*.

Les sites archéologiques recommandés pour d'autres travaux archéologiques sur le terrain ou protections demeurent assujettis au paragraphe 48(1) de la *Loi sur le patrimoine de l'Ontario* et ne peuvent être modifiés, ou faire enlever des artéfacts, sauf par une personne titulaire d'un permis archéologique.

La *Loi de 2002 sur les services funéraires et les services d'enterrement et de crémation*, L.O. 2002, chap. 33 (gouvernement de l'Ontario, 2002) exige que toute personne qui découvre des restes humains en avise la police ou le coroner ainsi que le registraire des cimetières du ministère des Services au public et aux entreprises et de l'Approvisionnement.

5. Bibliographie

AECOM Canada Ltd., 2015 :

Stage 1 Archaeological Assessment Environmental Assessment of Proposed Runway Extension and Introduction of Jets at Billy Bishop Toronto City Airport Geographic Township of York South West, Toronto Islands, City of Toronto, York County, Ontario. Dans les dossiers du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme sous le numéro de formule de mise en marché du projet P438-0011-2014.

AECOM Canada Ltd., 2017 :

Stage 1 Marine Archaeological Assessment Environmental Assessment of a Proposed Runway Extension and Introduction of Jets at Billy Bishop Toronto City Airport Geographic Township of York South West, Toronto Islands, City of Toronto, York County, Ontario. Dans les dossiers du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme sous le numéro de permis 2015-16.

Archaeological Services Inc. (ASI), 2003 :

The Archaeological Master Plan of the Central Waterfront City of Toronto, Ontario.

Archaeological Services Inc. (ASI), 2004 :

A Master Plan of Archaeological Resources for the City of Toronto. Rapport intermédiaire.

Archaeological Research Associates Ltd. (ARA). À venir :

Marine Archaeological Assessment Runway End Safety Areas Billy Bishop Toronto City Airport Centre Island, City of Toronto, Ontario. Numéro de permis 2024-30.

Boileau, J., 2021 :

Achat de Toronto (Traité n° 13). L'encyclopédie canadienne. [Consulté le 28 octobre 2024](#). Document électronique : <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/toronto-purchase-treaty-13>

Bouchette, J., 1815 :

Plan of York Harbour. Publié par : W. Faden Charing Cross. [Consulté le 28 octobre 2024](#). Document électronique : <http://oldtorontomaps.blogspot.ca/2013/02/1860-tremaines-map-of-county-of-york.html>

Browne, J.O., 1851 :

Map of the Township of York in the County of York Upper Canada. 1851.

Compilé et dessiné par J.O. Browne FSA. Ingénieur civil et arpenteur (D.P.).
Toronto. Jno Ellis.

Careless, J.M.S., 1984 :

Toronto to 1918: An Illustrated History. James Lorimer and Co., Toronto.

Chapman, L.J., et D.F. Putnam, 1984 :

The Physiography of Southern Ontario. 2^e édition. Fondation de recherches de l'Ontario. University of Toronto Press.

Archives de la Ville de Toronto, 1787 :

1787-1805 Plan of the Toronto Purchase. Historical Maps of Toronto. Consulté le 28 octobre 2024. Document électronique :

<http://oldtorontomaps.blogspot.com/2013/01/1787-1805-toronto-purchase.html>

Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC), 2024a :

Textes des traités – Achat de Toronto, n° 13. Consulté le 28 octobre 2024.

Document électronique : [https://www.rcaanc-](https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1370373165583/1581292088522)

[cirnac.gc.ca/fra/1370373165583/1581292088522](https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1370373165583/1581292088522)

Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC), 2024b :

Textes des traités – Les Traités Williams. Consulté le 28 octobre 2024.

Document électronique : [https://www.rcaanc-](https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1370373165583/1581292088522)

[cirnac.gc.ca/fra/1370373165583/1581292088522](https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fra/1370373165583/1581292088522)

Edwards, Peter, 2010 :

« Shrugs greet historic \$145M Toronto land claim settlement ». *Toronto Star*.

Consulté le 28 octobre 2024. Document électronique :

https://www.thestar.com/news/gta/shrugs-greet-historic-145m-toronto-land-claim-settlement/article_20387fa8-6849-57be-9391-71eac09958b7.html

Ellis, Chris J., Ian T. Kenyon et Michael W. Spence, 1990 :

The Archaic. Dans *The Archaeology of Southern Ontario to AD 1650*. Chris J. Ellis et Neal Ferris, dir., Occasional Publication of the London Chapter. OAS Number 5.

Ellis, Chris J., Ian T. Kenyon et Michael W. Spence, 1990 :

Paleo-Indians. Dans *The Archaeology of Southern Ontario to AD 1650*. Chris J. Ellis et Neal Ferris, dir., Occasional Publication of the London Chapter. OAS Number 5.

Ellis, Christopher J., et Neal Ferris, 1990 :

The Archaeology of Southern Ontario to AD 1650. Christopher Ellis et Neal Ferris, directeurs. Occasional Publication of the London Chapter. OAS Number 5.

Ferris, Neal, 2009 :

The Archaeology of Native-lived Colonialism: Challenging History in the Great Lakes.

Fox, William A., 1990 :

The Middle to Late Woodland Transition. Dans *The Archaeology of Southern Ontario to AD 1650*. Chris J. Ellis et Neal Ferris, dir. Occasional Publication of the London Chapter. OAS Number 5.

Gentilcore, J.R., et C. Grant Head, 1984 :

Ontario's History in Maps. Toronto. Toronto University Press.

Gibson, Sally, 1984 :

More Than an Island: A History of Toronto Island. Toronto. Irwin Pub.

Granger, Joseph E., 1978 :

« Meadowood Phase Settlement Pattern in the Niagara Frontier Region of Western New York State ». Dans *Anthropological Papers Series*, n° 65. University of Michigan Museum of Anthropological Archaeology.

Harris, Cole, et John Warkentin, 2000 :

Canada Before Confederation: A Study on Historical Geography. Dans Carleton Library Series. McGill-Queen's University Press.

Historica Research Limited, 1989 :

Heritage Assessment of Archaeological Features, Precincts 1, 3, 4, 5 and 6, Southtown Development, Toronto.

Karrow, P.F., et B.G. Warner, 1990 :

The Geological and Biological Environment for Human Occupation in Southern Ontario. Dans *The Archaeology of Southern Ontario to AD 1650*. Chris J. Ellis et Neal Ferris, dir., Occasional Publication of the London Chapter. OAS Number 5.

Miles and Co., 1878 :

Illustrated Historical Atlas of the County of York. Toronto.

Gouvernement de l'Ontario, 1990a :

Loi sur les évaluations environnementales. L.R.O. 1990. ch. E. 18. Dernière modification : 2024, ch. 9, annexe 1. Consulté le 28 octobre 2024. Document électronique : <https://www.ontario.ca/lois/loi/90e18>

Gouvernement de l'Ontario, 1990b :

Loi sur le patrimoine de l'Ontario. L.R.O. 1990. ch. O. 18. Dernière modification : 2024, ch. 18, annexe 27. Consulté le 28 octobre 2024. Document électronique : <https://www.ontario.ca/lois/loi/90o18>

Gouvernement de l'Ontario, 2011 :

Normes et directives à l'intention des archéologues-conseils. Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme.

Gouvernement de l'Ontario, s.d.

Archaeological Sites Database. Ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme. Consulté le 28 octobre 2024.

Reeves, Wayne C., 1992 :

Visions for the Metropolitan Waterfront, I: Toward Comprehensive Planning, 1852-1935.

Sharpe, D., 1980 :

Quaternary Geology of Toronto and Surrounding Area. Ontario Geological Survey. Preliminary Map. P. 2204. Geological Series. Scale 1:100,000.

Smith, Donald B., 1987 :

Sacred Feathers. Toronto. Ontario. University of Toronto Press.

Spence, Michael W., Robert H. Pihl et Carl R. Murphy, 1990 :

Cultural Complexes of the Early and Middle Woodland Periods. Dans *The Archaeology of Southern Ontario to AD 1650.* Chris J. Ellis et Neal Ferris, dir., Occasional Publication of the London Chapter. OAS Number 5.

Tremaine, G., 1860 :

Tremaine's Map of the County of York, Canada West. Compilé et dessiné par Geo. R. Tremaine à partir d'arpentage réel. Toronto.

Wallace, Sarah I., 2020 :

Traité Williams. L'encyclopédie canadienne. Consulté le 28 octobre 2024.

Document électronique :

<https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/traite-williams>

AECOM Canada Ltd., 2016 :

Stage 1-2 Archaeological Assessment Ground Run-Up Enclosure (GRE) Facility at Billy Bishop Toronto City Airport Geographic Township of York South West, Toronto Islands, City of Toronto, York County, Ontario. Dans les dossiers du ministère des Affaires civiques et du Multiculturalisme sous le numéro de formule de mise en marché du projet P438-0071-2016.

6. Figures

Toutes les figures relatives à l'évaluation archéologique de l'étape 1 pour les zones du terrain qui seront touchées par le projet d'aires de sécurité d'extrémité de piste à l'Aéroport Billy Bishop de Toronto sont fournies dans les pages suivantes.

Figure 1: Emplacement de la zone d'étude

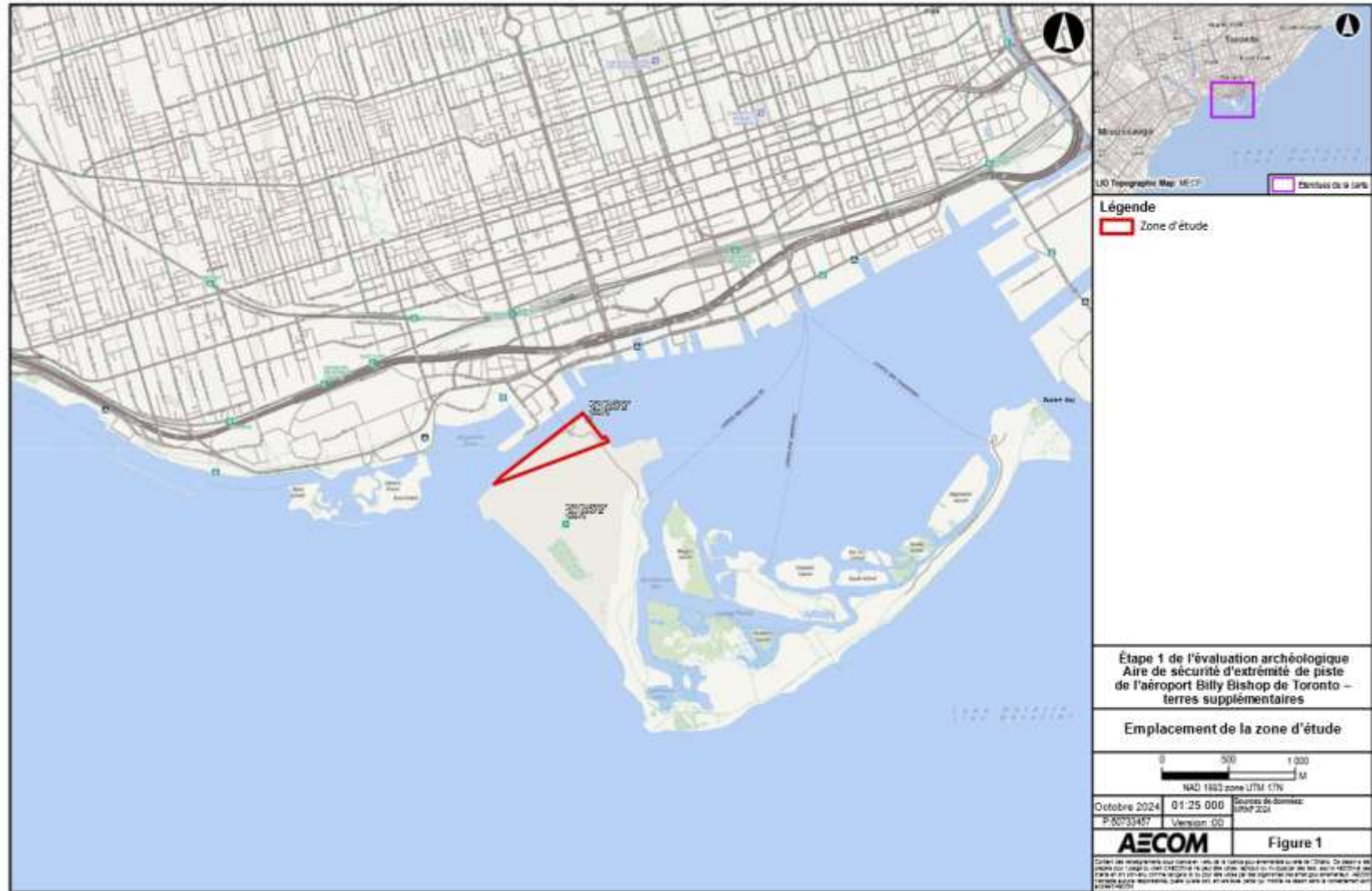


Figure 2: Zone d'étude en détail



Figure 3: Carte de l'achat de Toronto de 1787 (arpentée par William Chewitt 1987-1805)

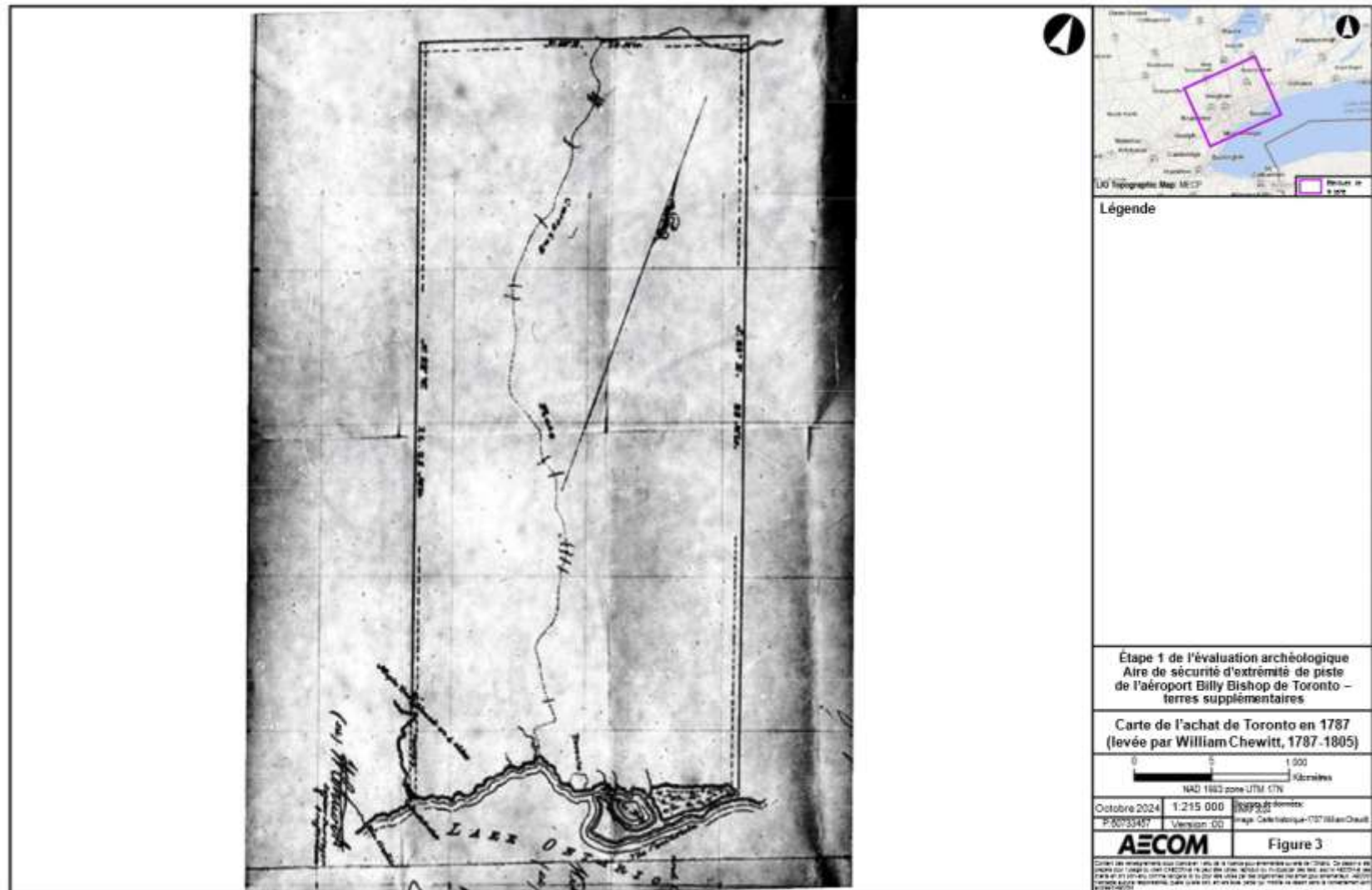




Figure 5: Carte du plan du port de York de Bouchette, 1815

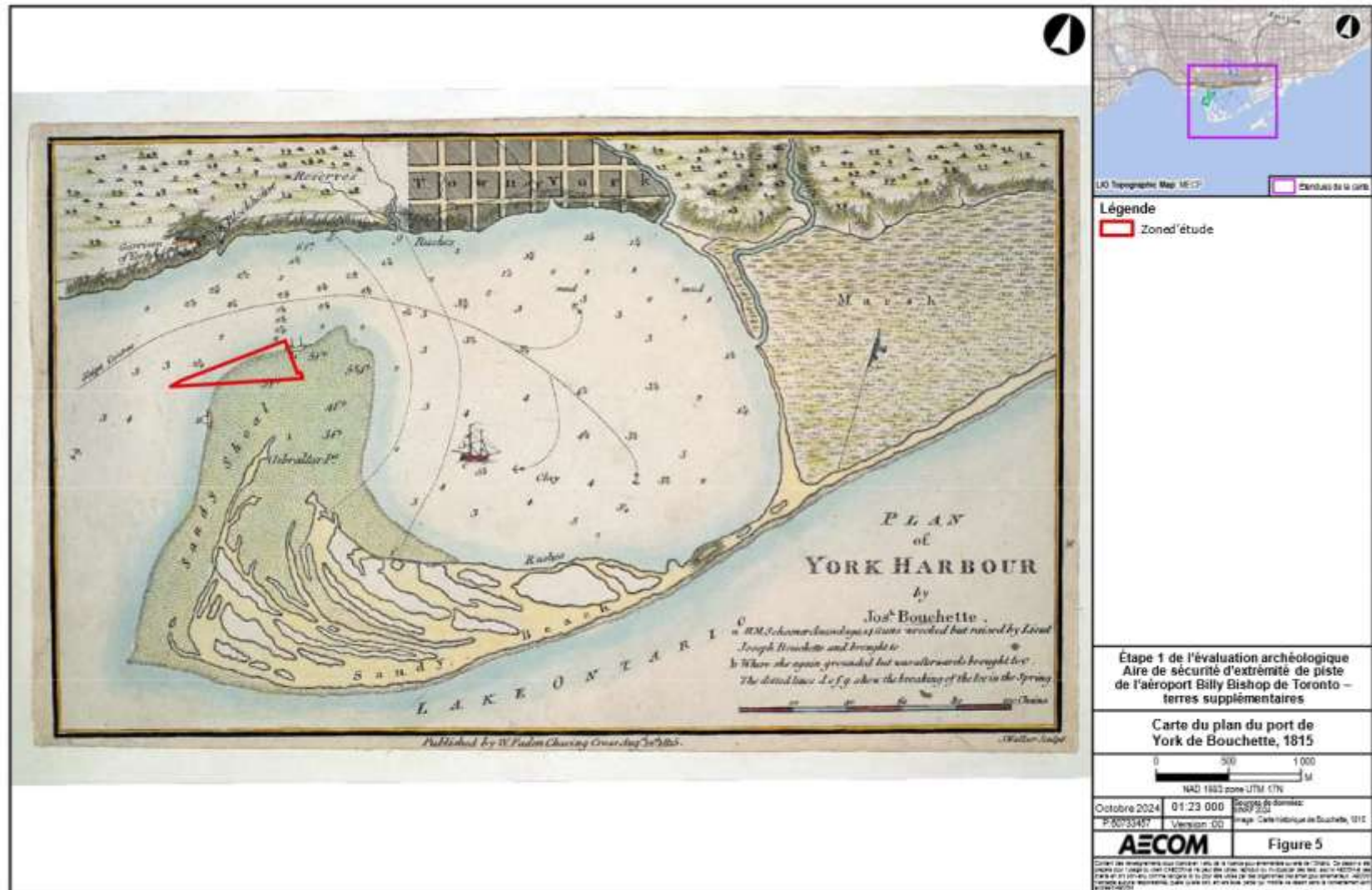


Figure 6: Carte du comté de York de Browne, 1851

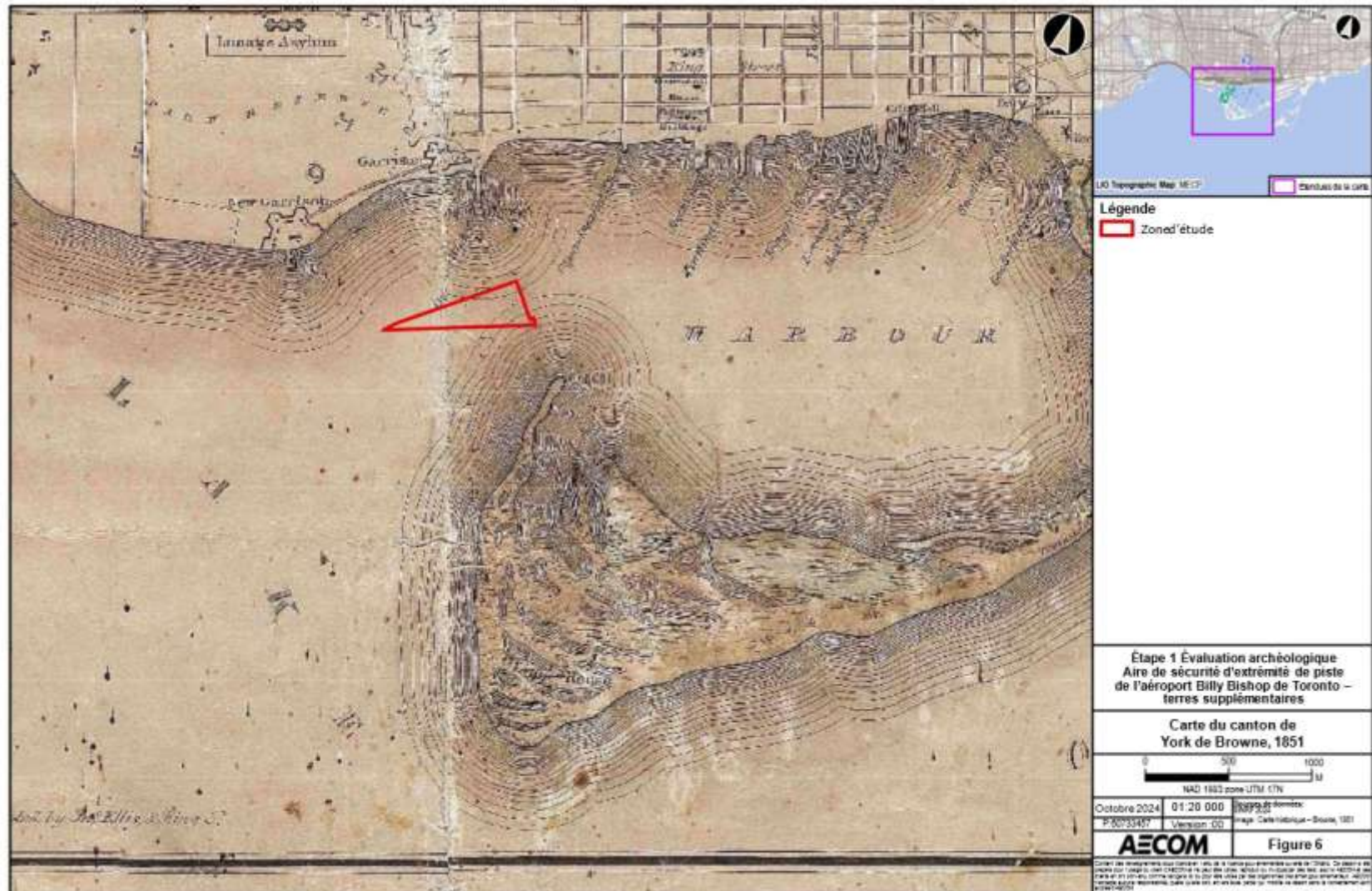


Figure 7: Une partie de la carte du comté de York de Tremaine, 1860

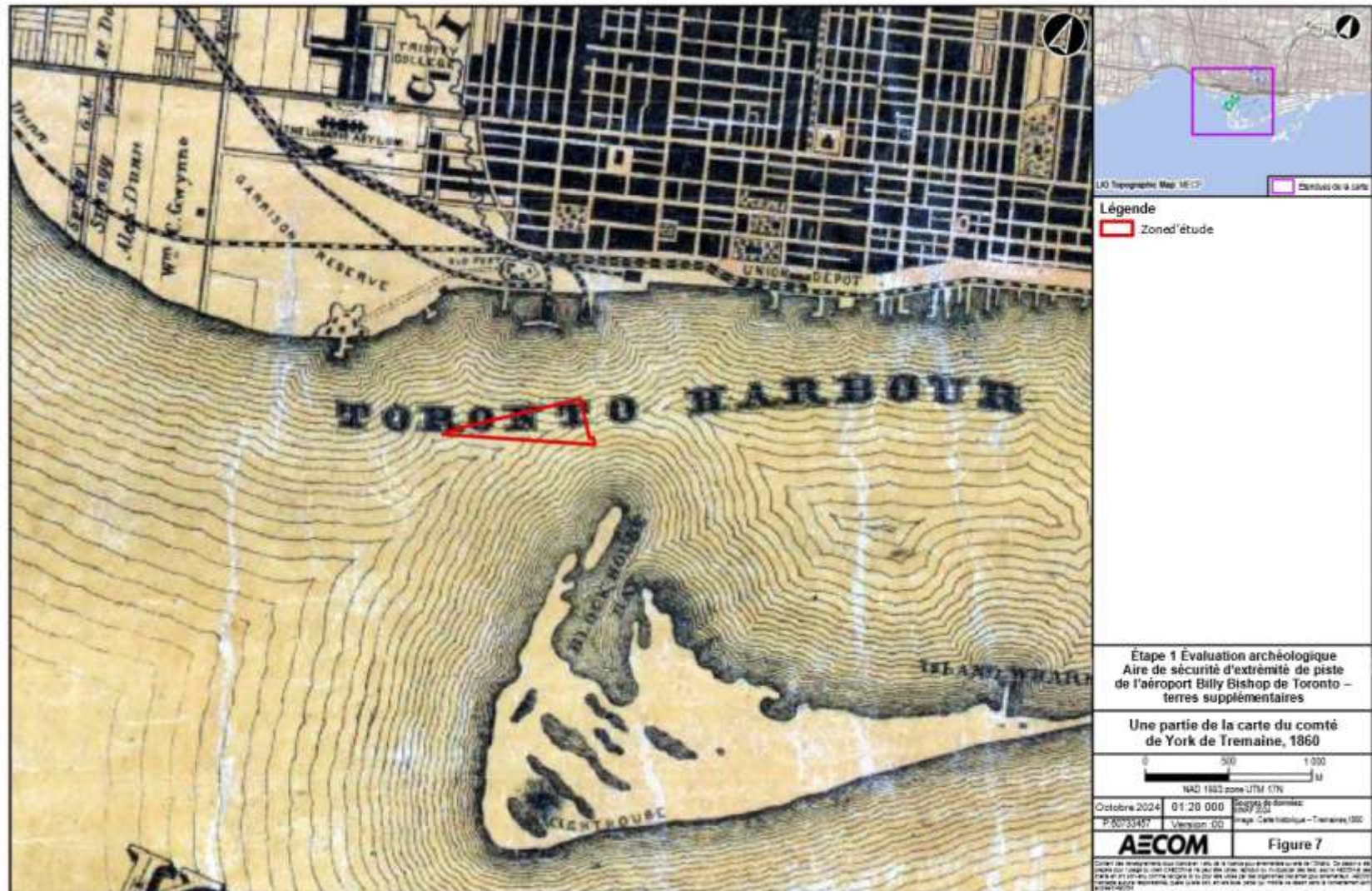


Figure 8: Une partie de l'atlas historique illustré du comté de York de Miles and Co., 1878

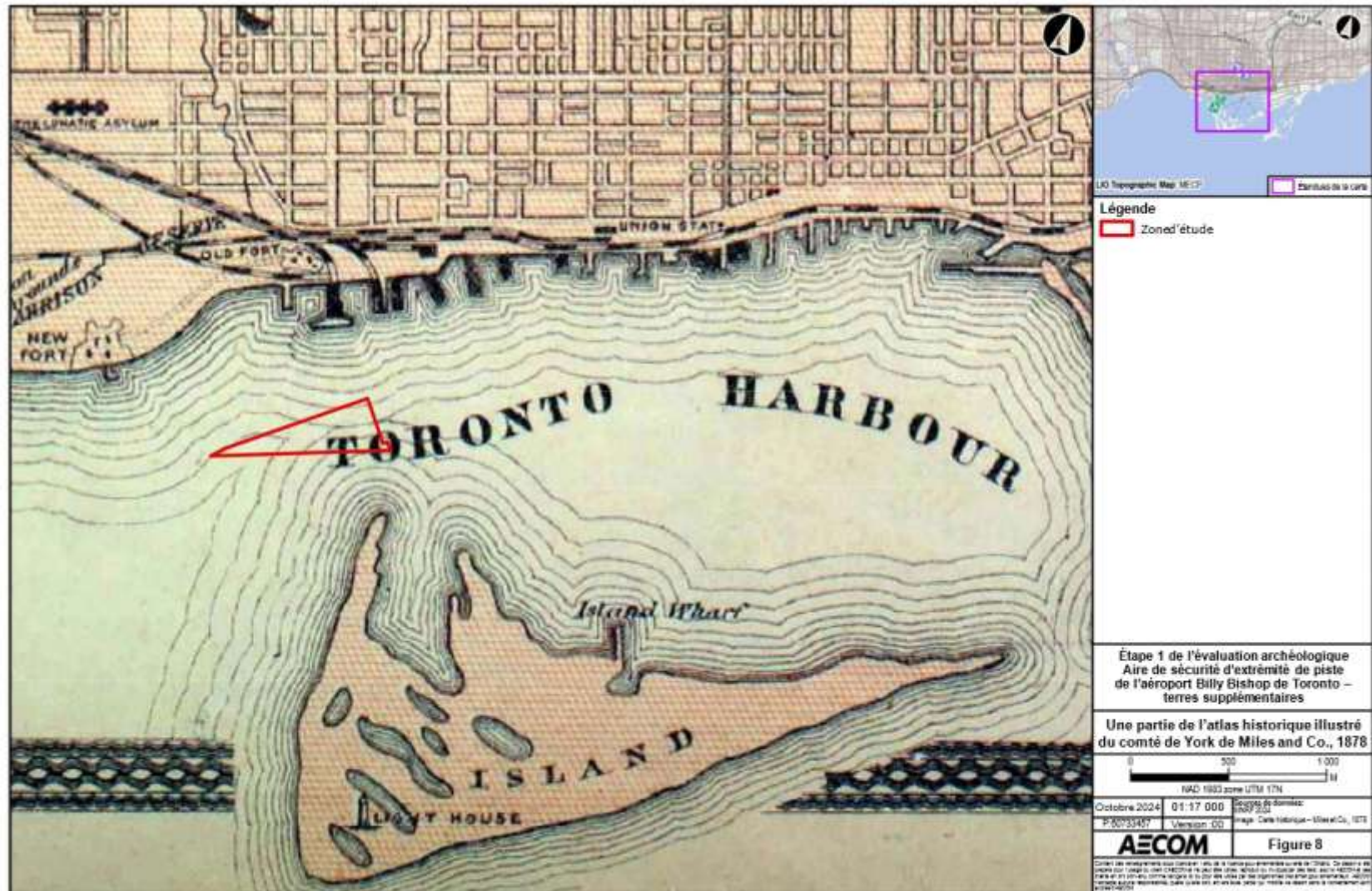


Figure 10: Milieu naturel par rapport au remblai de lac sur les îles de Toronto



Étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires

Étape 1 : Évaluation archéologique : terres supplémentaires

Aires de sécurité des extrémités de piste, Aéroport Billy Bishop de Toronto

Figure 11: Évaluations antérieures



Figure 12: Plan directeur archéologique du secteur riverain central des îles de Toronto

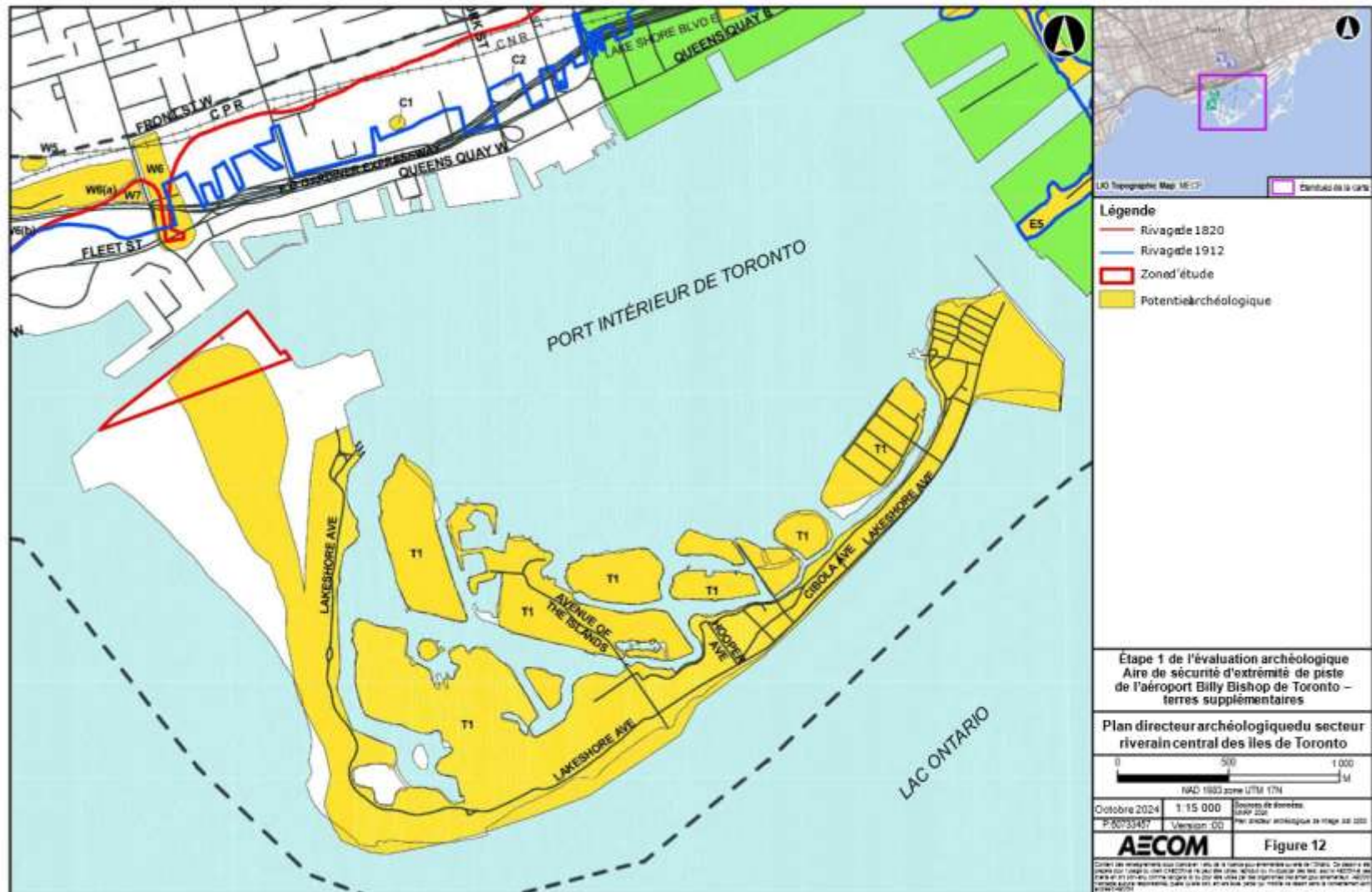


Figure 13: Résultats de l'étape 1 de l'évaluation archéologique

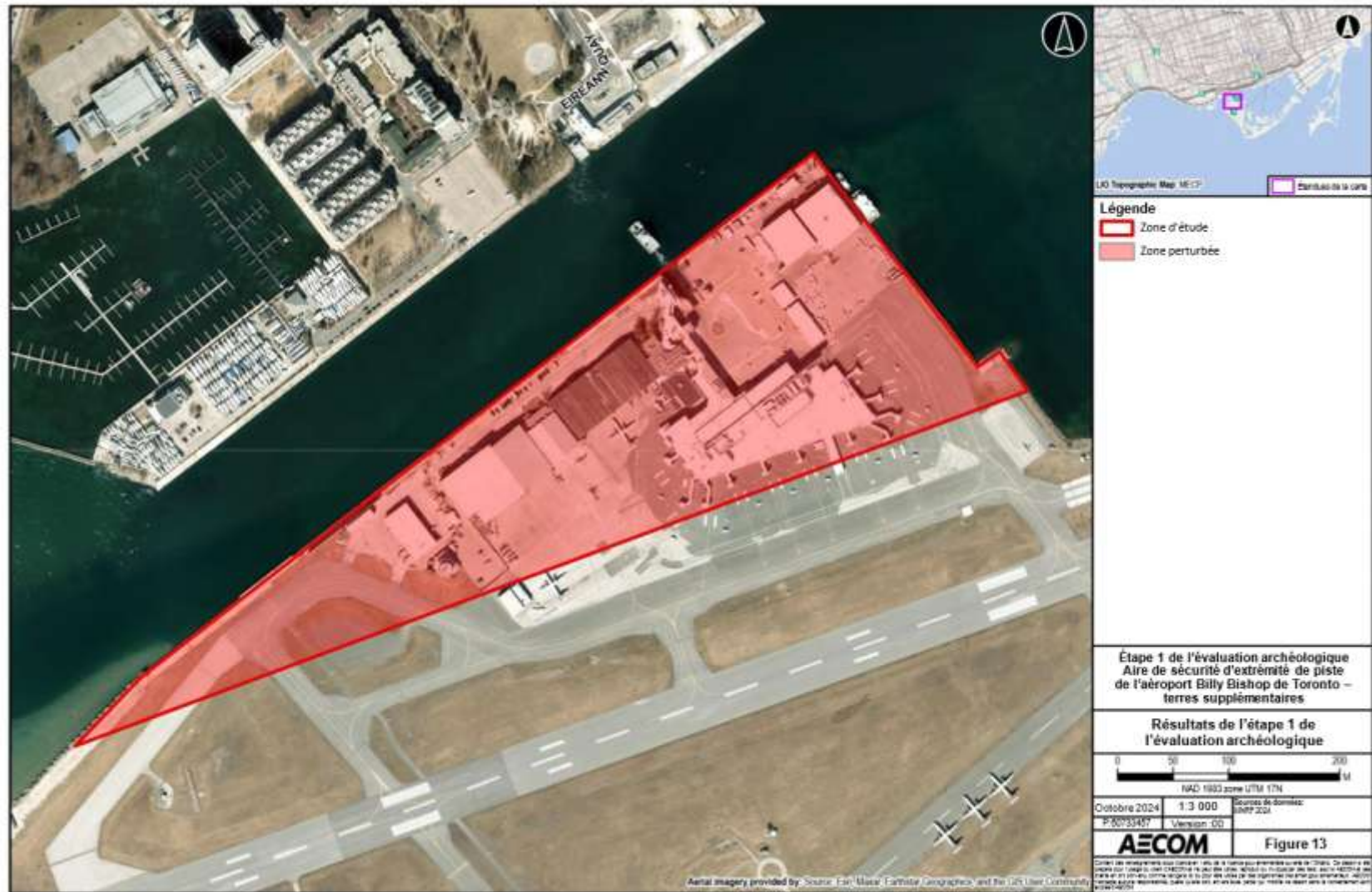


Figure 14: Résumé de l'évaluation archéologique

