



LE CHEMIN  
DE LA  
MONTAGNE

ENTENTE SUR LE DÉVELOPPEMENT CULTUREL DE **MONTRÉAL**

Montréal 

Culture  
et Communications  
Québec 











---

**CHARGÉ DE PROJET**

Bureau du Mont-Royal  
Jean-François Hallé, architecte M. Sc. A.

---

**COMITÉ DE SUIVI**

Bureau du Mont-Royal  
José Froment, architecte paysagiste, M.Sc. A., chargée de projets  
Service des infrastructures, de la voirie et des transports  
Cédric Chassaing-Cuvillier M.Sc.Géo., M.Sc.Env., conseiller en aménagement

---

**RECHERCHE, RÉDACTION,  
MISE EN PAGE ET PHOTOS**

Denise Caron, historienne  
avec la collaboration à la recherche et la rédaction  
de Christophe-Hubert Joncas, urbaniste.

---

**POUR LE COMPTE DE**

Ville de Montréal

---

**MANDAT OCTROYÉ PAR**

Bureau du Mont-Royal

---

**DATE**

Septembre 2018



# LE CHEMIN DE LA MONTAGNE

AUX LIMITES DU PARC DU MONT-ROYAL  
LA VOIE CAMILLIEN-HOUDE ET LE CHEMIN REMEMBRANCE  
L'ÉVOLUTION DU TERRITOIRE

DENISE CARON  
SEPTEMBRE 2018

ENTENTE SUR LE DÉVELOPPEMENT CULTUREL DE **MONTREAL**

Montréal 

Culture  
et Communications  
Québec 







# TABLE DES MATIÈRES

LE MANDAT	1		
LA DESCRIPTION _ LE CHEMIN REMEMBRANCE ET LA VOIE CAMILLIEN-HOUDE	3		
L'INTRODUCTION	5		
LA PREMIÈRE PARTIE _			
<b>1698-1858 LES CHEMINS ANCIENS</b>	<b>7</b>		
1.1 1698 Le chemin de la Côte-des-Neiges	8		
1.2 1800 Le réalignement d'un chemin	10		
1.3 1847 Le chemin Shakespeare et les <i>villa lots</i>	12		
1.4 1858 Un projet de <i>boulevard</i> sur la montagne	14		
LA DEUXIÈME PARTIE _			
<b>1872-1914 LES ACCÈS AU PARC ET AUX CIMETIÈRES</b>	<b>17</b>		
2.1 1867-1874 Boulevard ou parc?	18		
2.2 1872-1928 Le chemin des cimetières	20		
2.3 1885-1895 Un premier projet de tramway dans le parc du Mont-Royal	28		
LA TROISIÈME PARTIE _			
<b>1885-1925 À L'OUEST, L'ACCESSIBILITÉ ET L'AGRANDISSEMENT DU PARC</b>	<b>31</b>		
3.1 1885-1916 Les lots à vendre et le chemin Shakespeare	32		
3.2 1898-1914 Les tribulations d'un chemin d'entrée	38		
3.3 1924-1925 Les nouvelles acquisitions de la Ville	40		
LA QUATRIÈME PARTIE _			
<b>1914-1934 UN TRAMWAY DANS LE PARC</b>	<b>43</b>		
4.1 1920 La fin du funiculaire	44		
4.2 1914-1924 Un tramway du côté Ouest d'abord	46		
4.3 1928 Les limites changeantes du parc : le tracé de la ligne Est	52		
4.4 1925-1930 La construction du tronçon Est du tramway de la montagne	54		
4.5 1928-1931 La fin du chemin des cimetières comme voie publique	70		
4.6 1930-1937 Litiges et ententes	74		
LA CINQUIÈME PARTIE _			
<b>1930-1953 L'AUTOMOBILE SUCCÈDE AU TRAMWAY DANS LE PARC</b>	<b>81</b>		
5.1 1930-1937 Le chemin du chalet : les pour et les contre	82		
5.2 1949-1953 Le parc du Mont-Royal pris d'assaut	86		
LA SIXIÈME PARTIE _			
<b>1954-1957 LE PARC DU MONT-ROYAL À LA CROISÉE DES CHEMINS</b>	<b>89</b>		
6.1 1954 L'engagement de Clarke & Rapuano	90		
6.2 1954-1957 Jean Drapeau au pouvoir	92		
6.3 1955-1956 Un nouveau changement de cap	96		
6.4 1955-1960 Les plans en évolution	98		
6.5 Qu'est-il advenu du plan d'ensemble?	108		
LA SEPTIÈME PARTIE _			
<b>1955-1989 LE FEU VERT À L'AUTOMOBILE DANS LE PARC</b>	<b>111</b>		
7.1 1955-1957 La fin des tramway dans le parc du Mont-Royal	112		
7.2 1957-1958 Le chantier de construction change le paysage	130		
7.3 1958 En marche vers l'inauguration de la route de la montagne	140		
7.4 1947-1989 Le belvédère Camillien-Houde et le talus_les photos	152		
7.5 1958-1959 L'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance	158		
7.6 1957-1961 Les constructions à proximité de la nouvelle route_les photos	162		
7.7 1958-1965 Un parc en expansion	174		
LA HUITIÈME PARTIE _			
<b>1986-2017 LA RECONNAISSANCE ET LA MISE EN VALEUR DU MONT ROYAL</b>	<b>181</b>		
8.1 1986-1994 Une nouvelle approche	182		
8.2 1990-1996 Le belvédère et l'escalier Camillien-Houde_les photos	186		
8.3 2005-2017 Un arrondissement historique et naturel	196		
LA CONCLUSION			202
LA TOPONYMIE			208
LA BIBLIOGRAPHIE			210





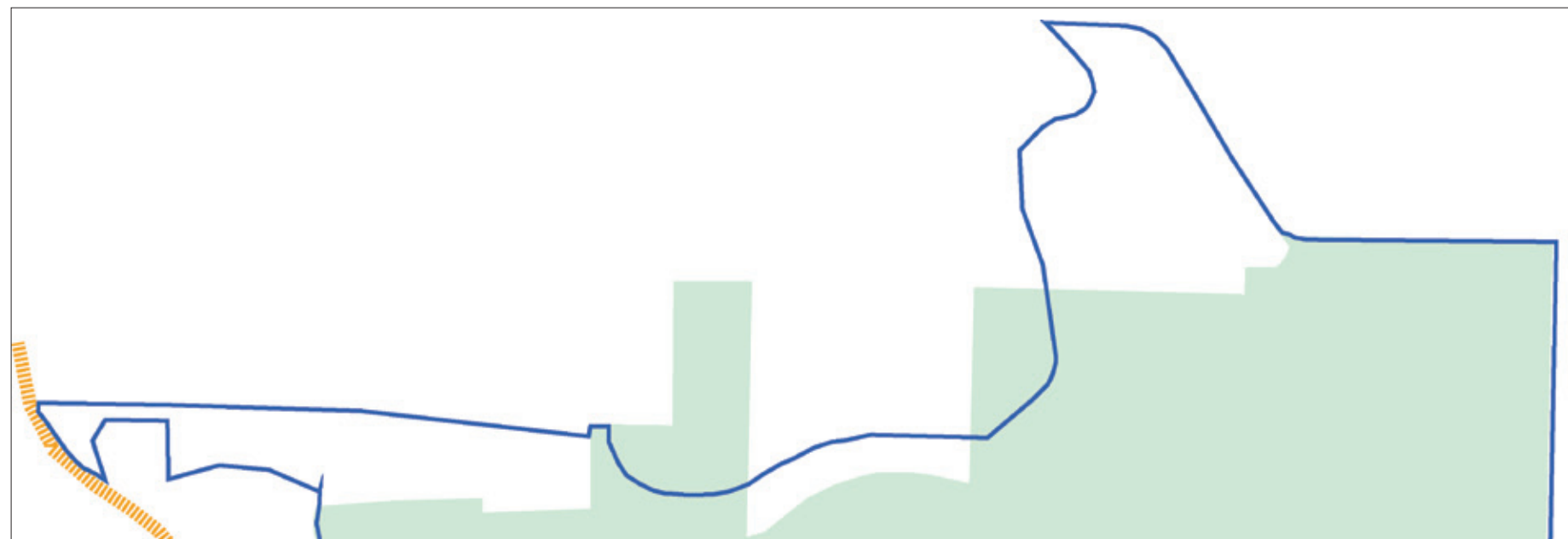
# LE MANDAT

Cette étude est une analyse documentaire portant sur l'évolution du territoire formant aujourd'hui l'axe Est-Ouest du chemin Remembrance et de la voie Camillien-Houde.

À partir de 1872, de grandes propriétés sont acquises par la Ville pour constituer le parc du Mont-Royal. Ce secteur Nord du parc en constitue les fonds de terre qui sont mitoyens avec la propriété du cimetière Mont-Royal. Le territoire couvert par cette étude traite essentiellement d'un couloir fluctuant, situé à la limite Nord du parc (ill. 1).

Le présent document est destiné à soutenir le travail des différents services de la Ville afin de les aider à identifier et à concevoir des interventions respectant l'histoire et les valeurs patrimoniales du lieu au moment de l'aménagement futur de cet axe de circulation et de ses abords. Il est donc conçu pour être un document de référence. Pour cela, le texte et l'iconographie sont intimement liés et les illustrations abondantes (plans, photos aériennes ou d'époque) sont suffisamment grandes pour qu'elles puissent servir à la compréhension du territoire. Dans cette optique, un secteur peut être illustré avec des photos ou plans qui permettent de le voir sur plusieurs angles et même, certaines illustrations peuvent même être reprises. Cette étude qui traite de l'évolution du territoire situé dans le secteur Nord du parc devrait permettre de cerner les caractéristiques et les éléments d'intérêts qui ont persisté dans le temps.

Dans ce document les points cardinaux correspondent aux points cardinaux tel que convenu généralement par les Montréalais, ce qui ne correspond pas aux points cardinaux réels. L'axe Nord-Sud montréalais est le boulevard Saint-Laurent et l'axe Est-Ouest montréalais est la rue Sherbrooke.



1 En vert : les limites Nord du parc du Mont-Royal en 1878. L'encadré bleu : les limites Nord du parc du Mont-Royal en 1991. Denise Caron d'après un plan cumulatif.





1 Ces panneaux de signalisation indiquent le point de la rencontre des deux tronçons qui forment une voie publique continue.



# LA DESCRIPTION

## LE CHEMIN REMEMBRANCE ET LA VOIE CAMILLIEN-HOUDE

### La longueur

Le chemin Remembrance et la voie Camillien-Houde est une route de montagne d'une longueur de 3,5 kilomètres. Elle constitue aussi l'unique voie publique, accessible en automobile, qui donne accès au cœur du parc du Mont-Royal. Elle s'étend, sans interruption dans un axe Est-Ouest, de l'avenue du Mont-Royal à l'Est jusqu'au chemin de la Côte-des-Neiges à l'Ouest. À cause de ce parcours, elle est aussi utilisée comme voie de transit.

### Le lien avec la trame urbaine montréalaise

Aucune rue du domaine public ne la croise ni n'y aboutit. Elle n'est reliée aux réseaux de rues de la ville qu'à ses deux extrémités, soit au chemin de la Côte-des-Neiges à l'Ouest et à l'avenue du Mont-Royal à l'Est.

### L'emplacement

Située aux confins du parc du Mont-Royal, cette voie publique suit les limites du cimetière Mont-Royal et du cimetière Notre-Dame-des-Neiges et chacun d'eux est accessible par leur entrée respective qui donne sur cette route.

### Les toponymes actuels

Cette route est formée de 2 tronçons aux toponymes différents. L'entrée du cimetière Mont-Royal est le point de jonction entre ces deux toponymes (ill. 1).

Le tronçon Ouest de cette voie, le chemin Remembrance est nommé en 1939.

Le tronçon Est, le plus long, la voie Camillien-Houde est nommée en 1958, quelques mois après son ouverture officielle à la circulation automobile.

Pour plus d'informations sur les toponymes, voir la page 204.

### Les usages successifs

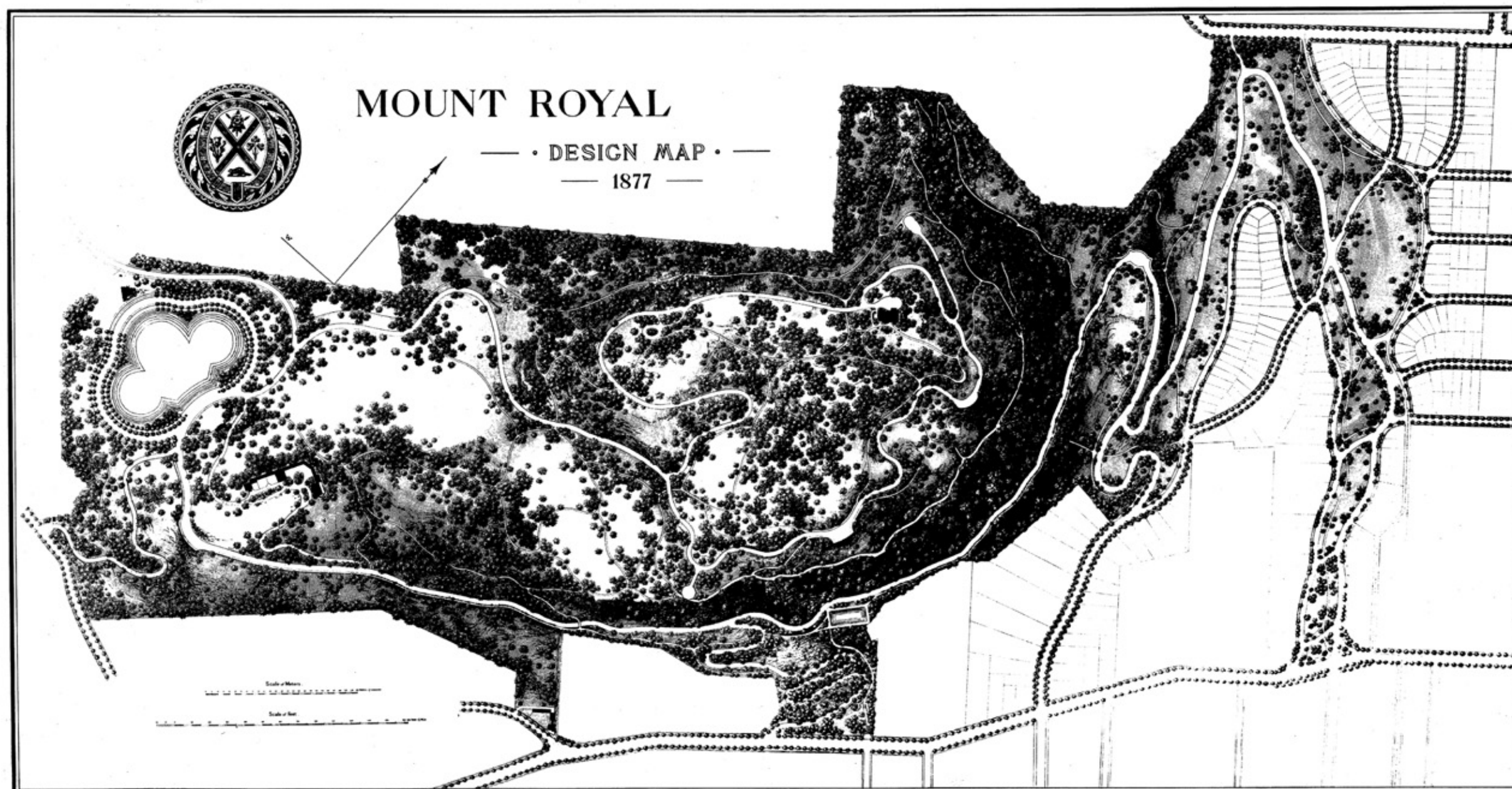
À partir du chemin de la Côte-des-Neiges, le chemin Shakespeare (**chemin Remembrance**) est d'abord un chemin privé qui donne accès à des terrains lotis en 1847. Orienté Est-Ouest, il suit les lignes de lots. En 1916, il est officiellement inscrit comme voie publique aux registres de la Ville. En 1924, le premier tronçon du tramway y est construit, permettant ainsi d'atteindre le cœur du parc durant la belle saison. Il s'agit à cette époque de la plus courte ligne de tramway de la ville. Dans les années 1930, ce chemin devient aussi accessible aux automobilistes. Entre 1954 et 1958, une nouvelle route pour les automobiles est planifiée et construite pour traverser le parc du Mont-Royal. Le chemin Shakespeare, maintenant nommé Remembrance, y est intégré et est alors doublé.

Chacune de ses chaussées, à sens unique, est séparée par un terre-plein. Il sera relié à la voie Camillien-Houde. En 2010, la chaussée Sud du chemin Remembrance est fermée aux automobiles et cède la place aux piétons et aux cyclistes.

Par contraste, en 1928-1930, le tracé très sinueux de la ligne de tramway de la montagne (**la future voie Camillien-Houde**) accuse un fort dénivelé. Il est le seul du genre à Montréal et permet, durant la belle saison, de donner accès aux hauteurs du parc du Mont-Royal à la population de l'Est. Cette ligne de tramway, ainsi que celle du chemin Shakespeare (**chemin Remembrance**), permet alors de traverser le parc du Mont-Royal grâce à une correspondance qui se fait dans une boucle située devant la porte d'entrée du cimetière Mont-Royal. En 1957-1958, les installations ferroviaires sont démantelées et cèdent le pas à une voie pour les automobiles qui, elle, suit d'assez fidèlement près le tracé des lignes de tramway de la montagne et de Remembrance, tout en étant plus large. Les deux tronçons forment alors une voie publique continue malgré leurs toponymes distincts. Elle permet d'atteindre les hauteurs du parc du Mont-Royal, le belvédère Camillien-Houde et les stationnements. Contrairement au chemin Remembrance, cette nouvelle voie est à double sens. Étant donné que l'ensemble de ce parcours est conçu pour être un chemin de promenade pour les automobiles, l'appréciation du paysage change de rythme. Il peut maintenant être intégré à un plus large circuit de randonnée qui permet d'explorer la montagne hors des limites du parc du Mont-Royal. De plus, elle peut servir de voie de transit puisqu'elle n'est reliée qu'à deux seules voies publiques, lesquelles sont situées à chacune de ses extrémités. En 2018, un projet pilote vise à éliminer le transit en automobile dans l'axe Est-Ouest, même si les stationnements restent accessibles aux automobilistes qui désirent utiliser le parc. Par contre, il est toujours possible pour les cyclistes et les piétons de traverser le parc dans cet axe.

### La topographie

Le chemin Remembrance est accessible par le chemin de la Côte-des-Neiges, lui-même situé dans la montagne à cette hauteur. La pente est donc peu prononcée. Quant au tronçon Est, qui suit le tracé sinueux de la ligne de tramway et qui deviendra la voie Camillien-Houde. Il fait son chemin ascendant à travers le roc, souvent très apparent, et parcourt des terrains très accidentés au fort dénivelé qui se découvrent à chaque virage. Lors de la transformation de l'usage de cette voie, qui passe d'une route de tramway à une route exclusivement véhiculaire, le tracé du chemin Remembrance est doublé, alors que la voie Camillien-Houde est élargie tout en suivant grosso modo le même tracé.



1 1877. Le large tracé en blanc est la voie carrossable telle que conçue par Frederick Law Olmsted. Nommée *Main Drive*., la Grande Promenade, elle est destinée aux véhicules hippomobiles (calèche par exemple). Sur ce plan, les piétons ont leur propre réseau de sentiers. Frederick Law Olmsted. *Mount Royal Design Map*. VM. SGPVMR. DOCS1-#144051877\_Mount\_Royal.



# L'INTRODUCTION

La route carrossable qui traverse le parc du Mont-Royal est identifiée sous deux toponymes : le chemin Remembrance à l'Ouest et la voie Camillien-Houde à l'Est. Ces deux tronçons forment aujourd'hui un seul et même axe de circulation.

Malgré ce que l'on peut penser, cet axe n'est pas la première route carrossable à être planifié dans le parc du Mont-Royal. En 1874, Frederick Law Olmsted, célèbre architecte paysagiste américain, est engagé par la Ville de Montréal pour produire un plan d'ensemble du parc du Mont-Royal. À la demande de la municipalité, il doit planifier pour les voitures hippomobiles, un chemin qui atteindra le *sommet*<sup>1</sup>. Il nomme cette première route carrossable du parc de Grande Promenade, Main Drive (ill. 1). Olmsted livre le plan de ce chemin en octobre 1875 et les travaux seront réalisés pendant l'hiver. Cette Grande Promenade, très sinueuse, aujourd'hui nommée chemin Olmsted, donnera aux voitures, un accès facile à la montagne. Son parcours, qui commence à l'avenue du Parc, oblige ces véhicules hippomobiles à une lente montée vers les hauteurs proposant ainsi une expérience menant à la découverte des différents tableaux qui s'offrent aux passagers lors de l'ascension. Cette Grande Promenade, très fréquentée dès son ouverture, sera réalisée sur plusieurs années.

Le tracé le plus ancien directement relié à l'histoire du parc du Mont-Royal est le chemin Remembrance, autrefois nommé chemin Shakespeare, date de 1847. Il n'est alors qu'un étroit, court et rectiligne chemin qui donne accès à de très grands lots destinés à la construction de villas. En contraste, le tracé sinueux de la voie Camillien-Houde (1958) affronte les parois escarpées de la montagne. Son parcours tire son origine du tracé d'une ligne de tramway dont le trajet est déterminé en 1928. Cette voie est intentionnellement située aux limites Nord du parc du Mont-Royal où elle suit la ligne de lot mitoyenne entre le cimetière Mont-Royal et le parc. Ouverte en 1930, cette pittoresque et unique ligne de tramway à Montréal, permet aux citoyens des secteurs situés à l'Est du parc d'atteindre, à peu de frais et facilement, le sommet du parc.

L'évolution de cette bande de terre, qui traverse le parc du Mont-Royal, commence au tournant du 18<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup> et est pleine de rebondissements. Des zones rurales et de villégiature ont cédé le pas au plus important parc public de Montréal : le parc du Mont-Royal, devenu une icône du paysage montréalais. Dès que la Ville achète les premières grandes propriétés pour constituer le parc du Mont-Royal, la Mount Royal Cemetery Company (MRCC) joue un rôle important pour déterminer les limites du parc. Au cours de deux siècles, ces limites entre la Ville et la MRCC, ont fluctué à la suite de transactions qui se sont faites sous forme d'échanges de terrains. Toutefois, les deux cimetières voisins, soit ceux du Mont-Royal et de Notre-Dame-des-Neiges de Montréal, joueront un rôle important dans l'ouverture d'un chemin qui, à partir du parc du Mont-Royal, mène à ces deux cimetières.

Le parc du Mont-Royal appartenant au domaine public, les transformations liées à l'usage ou à l'aménagement suscitent des réactions de groupes de citoyens ou d'institutions, provoquant parfois des débats enflammés. Tout au long de ce parcours historique, des points de vue s'opposent concernant l'ouverture de voies pour les

<sup>1</sup> Quand le mot *sommet* est en italique, il fait référence au secteur entre la maison Smith et l'entrée du cimetière Mont-Royal. Il ne s'agit pas nécessairement du point le plus élevé du parc, mais plutôt du secteur le plus élevé du tramway et plus tard de l'axe Remembrance/Camillien-Houde.

<sup>2</sup> Cette étude n'aborde pas les périodes précédant l'arrivée des Français à Montréal. Non pas que le sujet ne soit pas d'intérêt, bien au contraire, mais parce qu'il demande une expertise particulière et il n'est donc pas dans le cadre de cette étude.

tramways et pour l'automobile, ou encore concernant les propositions d'aménagement. D'une part, des organismes et des citoyens prônent l'importance de garder le caractère unique et « naturel » du parc, de même que celle de sauvegarder la sérénité des lieux, tout en reconnaissant le besoin en espace vert pour les plus démunis. D'autre part, le cheval de bataille de la Ville est de rendre le parc du Mont-Royal accessible à tous. Ces deux points de vue ne feront pas toujours bon ménage, même si chacun affirme l'importance du parc du Mont-Royal dans la ville.

L'histoire récente du mont Royal est marquée par une étape essentielle quand la Ville de Montréal, à la suite de pressions répétées de la société civile, reconnaît l'importance de la montagne pour les Montréalais en constituant un vaste territoire en site du patrimoine du Mont-Royal. En 2005, c'est au tour du Gouvernement du Québec de reconnaître l'importance nationale de ce site pour l'ensemble des Québécois en le décrétant Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal.

Dans sa plus grande partie, la présente étude traite de l'évolution du secteur en ciblant surtout les chemins situés à la limite Nord du parc du Mont-Royal. Elle propose de découvrir ce lieu autant à travers ses transformations physiques que dans ses évolutions conceptuelles, surtout depuis que la ville de Montréal, s'est donné les outils de créer la parc du Mont-Royal. Elle mettra également l'accent sur le rôle que joue l'administration municipale qui interagit avec différents paliers gouvernementaux et institutionnels, de même qu'avec des organismes ou regroupements d'individus provenant de la société civile. Elle tente aussi de montrer, entre autres, la diversité des acteurs et la complexité des étapes qui amènent la Ville à prendre des décisions parfois difficiles, voire même contestées.

Le texte se présente en huit parties, chacune étant divisée en chapitres. Les citations sont dans la langue d'origine et parfois certaines sont très longues, le tout ayant pour objectif que soient mieux saisis l'esprit et les intentions qui animaient les différents acteurs, lesquels ne sont pas toujours les mêmes que les nôtres. Enfin, les illustrations, qui sont abondantes, sont essentielles pour comprendre le territoire ancien et pour apprivoiser les lieux à travers les époques qui peuvent nous sembler parfois étranges, voire même étrangères.

## LES SOURCES

La collecte des données recueillies pour cette étude consiste essentiellement à la consultation de certaines archives publiques (Bibliothèque et Archives nationales du Québec et Archives de la Ville de Montréal). À cela s'ajoute les Archives de la Société des Transports de Montréal qui ont également été consultées pour compléter la recherche. Dans cette aventure à travers le temps, les archives de la Ville de Montréal ont été la principale source d'information à cause de la richesse, de l'importance et de la diversité de la documentation textuelle ou iconographique qui y est accessible.

Outre ces sources d'information, un document inattendu s'est montré essentiel à la compréhension de l'évolution du parc du Mont-Royal et, plus particulièrement, de cette voie d'abord de tramway pour devenir véhiculaire. Il s'agit de la Charte de la Ville de Montréal et de ses différents amendements qui ont été sanctionnés au fil du temps par le Parlement du Québec. De nombreux extraits seront cités pour permettre d'apprécier l'importance de ce document dans le déroulement des événements. À cela, il faut ajouter les documents cartographiques issus de la collection de la Division de la géomatique de la Ville de Montréal et les documents consultés au Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal. Évidemment, il ne faut pas oublier que plusieurs sources secondaires ont été consultées comme la bibliographie en fait foi.



## LA PREMIÈRE PARTIE

# 1698-1858 LES CHEMINS ANCIENS

Très tôt après l'arrivée des premiers colons français sur l'île de Montréal, la montagne est convoitée par les membres de l'élite professionnelle et économique de la société montréalaise fondée en 1642. Les seigneurs de l'île de Montréal, les Prêtres de Saint-Sulpice, dont plusieurs sont membres de l'aristocratie française, y installent le domaine de la Montagne. De plus, une grande terre couvrant une partie importante du flanc Sud de la montagne est concédée au notaire Pierre Rimbault. Plus au Nord, au point culminant du chemin de la Côte-des-Neiges, des terres seront concédées au début du 17<sup>e</sup> siècle. Une parcelle de ces terres sera éventuellement intégrée au parc du Mont-Royal à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.

Cette première partie retrace l'évolution des différents chemins publics et privés qui bordent le territoire de l'actuel parc du Mont-Royal (1698-1872), et ce, bien avant que les premières propriétés ne soient acquises par la Ville pour en constituer un parc. À la fin de cette période, un projet, non réalisé d'un boulevard aménagé, montre l'attrait de la montagne comme lieu d'intérêt pour une portion de la bourgeoisie montréalaise qui possède des propriétés situées à proximité de la montagne.

# 1.1 1698 LE CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES

Dès la fin du 17<sup>e</sup> siècle, le Séminaire de Saint-Sulpice, seigneur de l'île de Montréal, découpe ce territoire en différents secteurs qui portent le nom de côtes. En 1698, l'arpenteur, Gédéon de Catalogne se rend sur la montagne pour tracer les limites du territoire de la côte Notre-Dame-des-Neiges. C'est à partir de ce moment que se développe cette côte, traversée par un chemin portant le nom de *chemin de la Côte-des-Neiges* (ill. 1 et 2). Celui-ci fait partie d'un large réseau de voies de communication qui couvre l'ensemble de l'île de Montréal et qui constitue encore aujourd'hui la structure de base de la trame urbaine montréalaise.

Les terres situées le long de ces chemins qui sillonnent la montagne sont occupées par les colons qui en exploiteront le sol et attirent les membres de l'élite économique, politique ou sociale de la société montréalaise de toutes les époques. Très tôt, ils ciblent les pentes de la montagne pour s'y construire des résidences et des villas souvent accompagnées de vergers. De là, ils peuvent contempler les paysages de la ville, du fleuve et de la plaine du Saint-Laurent. Ainsi, quelques-unes de ces terres, concédées au début du 18<sup>e</sup> siècle le long du chemin de la Côte-des-Neiges, font maintenant partie du parc du Mont-Royal.

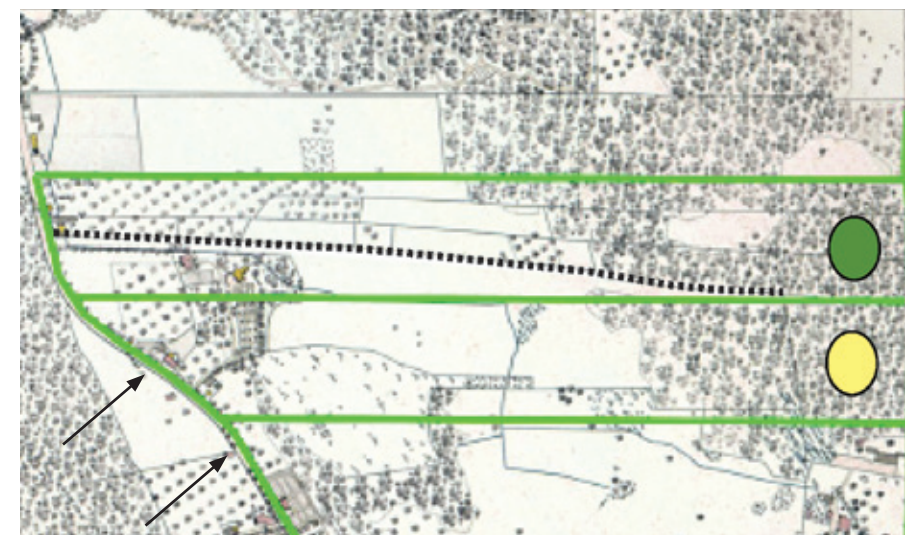
## LES TERRES DE LA CÔTE DES NEIGES

Le 11 novembre 1701, le Séminaire de Saint-Sulpice concède une terre à Jean Péladeau (ill. 1, pastille verte). Elle est située juste au Nord du chemin Remembrance actuel (ill. 1, en pointillé). Au décès de Péladeau en 1703, sa veuve, Marie-Thérèse Mondain ou Mondin, se remarie avec Pierre Durand dit Desmarchais, dont les enfants deviendront, pendant plusieurs

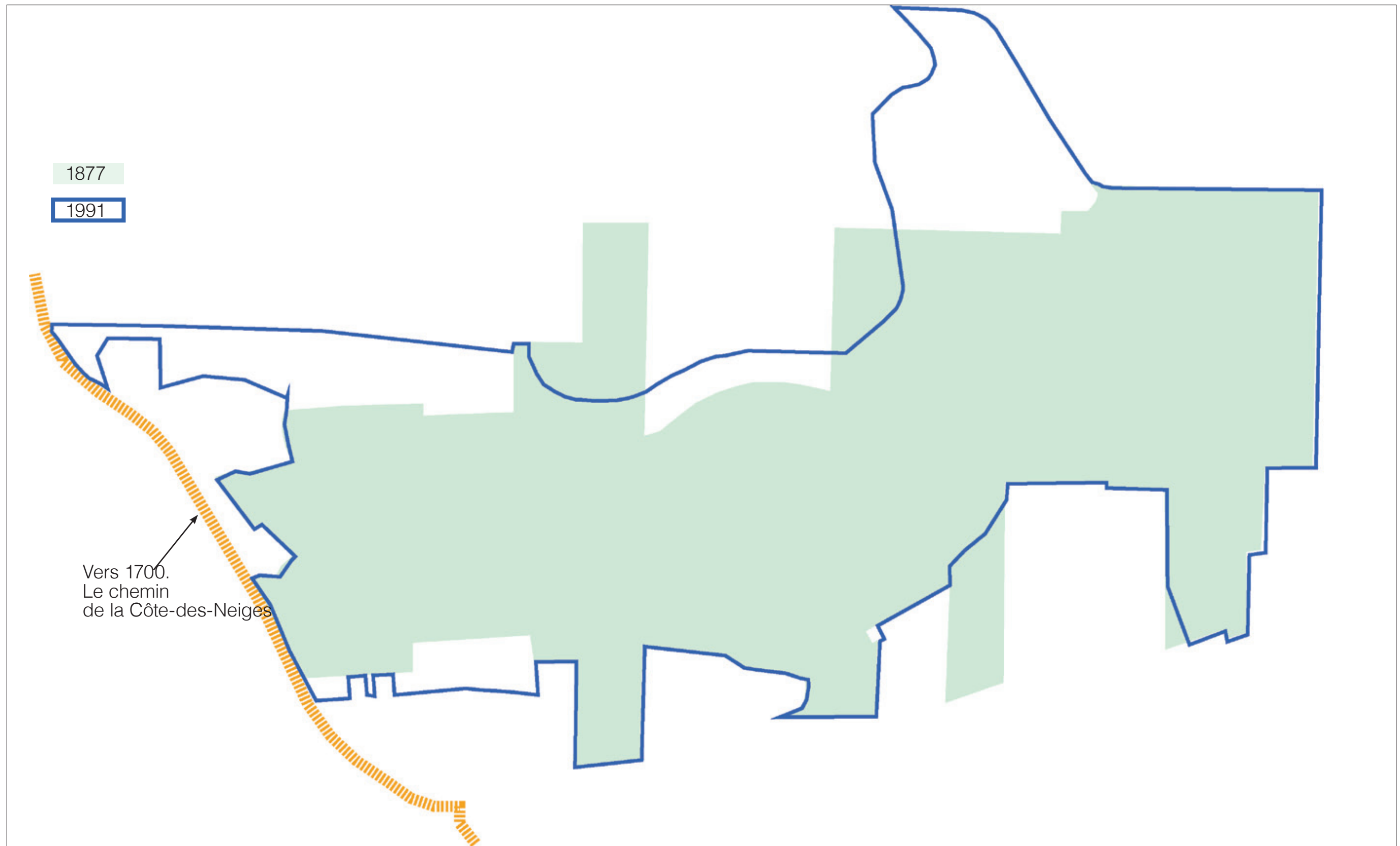
générations, propriétaires de cette concession et y exploiteront la terre. Le 3 décembre 1712, la terre voisine, au Sud de la précédente, est concédée à Marie Carrière (ill. 1, pastille jaune). Elle se marie à Philippe Leduc, faisant en sorte que la propriété passera par la suite entre les mains de la famille Leduc, qui en sera aussi propriétaire pour plusieurs générations.

En 1791, le front de cette terre, qui donne sur le chemin de la Côte-des-Neiges, est acheté par le négociant Jacques Lemoine Despins qui en exploitera un verger. Par contraste, l'arrière de la terre, qui est décrit comme étant en taillis<sup>1</sup>, appartient à François Lécuyer époux de Marie Leduc, elle-même fille de Philippe Leduc et de Marie Carrière. Au moment où une partie de cette terre est vendue en 1846, elle est déjà passée entre les mains des héritiers de Pierre Durand dit Desmarchais.

<sup>1</sup> Le 3 février 1781. Jean Brassier, p.s.s. « Déclaration du fief et seigneurie de L'isle de Montréal Au papier terrier du Domaine De Sa Majesté En La Province de Québec en Canada. » dans *Montréal en 1781*, p. 265.



<sup>1</sup> 1868-1869. La pastille jaune est la terre concédée à Jean Péladeau en 1702. La pastille verte identifie la terre concédée à Marie Carrière. Les flèches indiquent le chemin de la Côte-des-Neiges. La ligne pointillée est le chemin privé tracé en 1847 qui prend le nom de chemin Shakespeare pour devenir en 1939, le chemin Remembrance. H.S.Sitwell. *Fortification Surveys Canada. Contoured Plan of Montreal and its environs, Quebec. BAC.*



2 1878 et 1991. Il s'agit d'une superposition de plans. En vert : le territoire couvert par le parc du Mont-Royal en 1878. La ligne bleu : le périmètre du territoire du parc du Mont-Royal en 1991. En pointillé ocre : le chemin de la Côte-des-Neiges, soit le premier chemin qui touche au futur parc du Mont-Royal. Plan Denise Caron d'après un plan cumulatif.

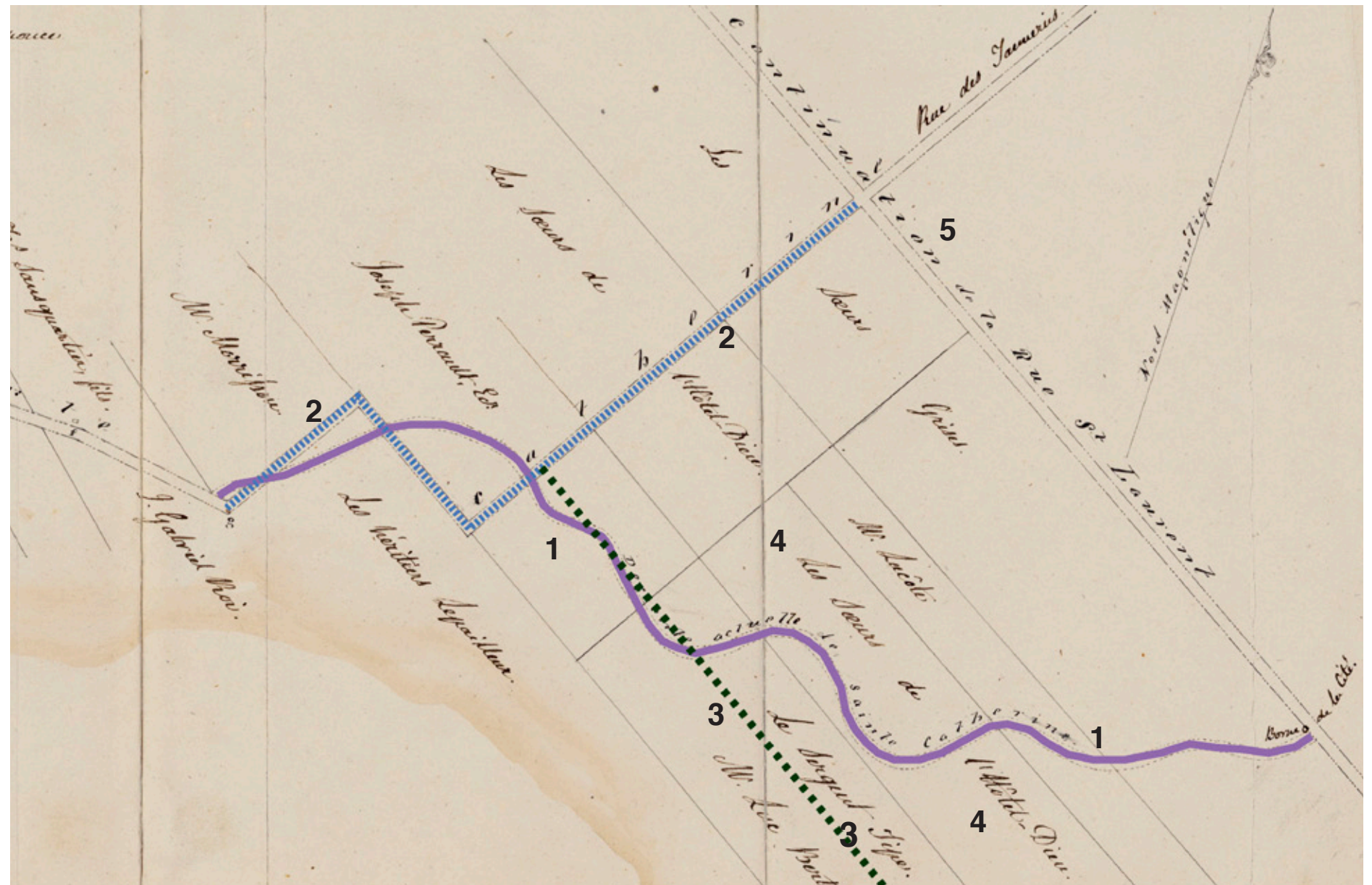


# 1.2 1800 LE RÉALIGNEMENT D'UN CHEMIN

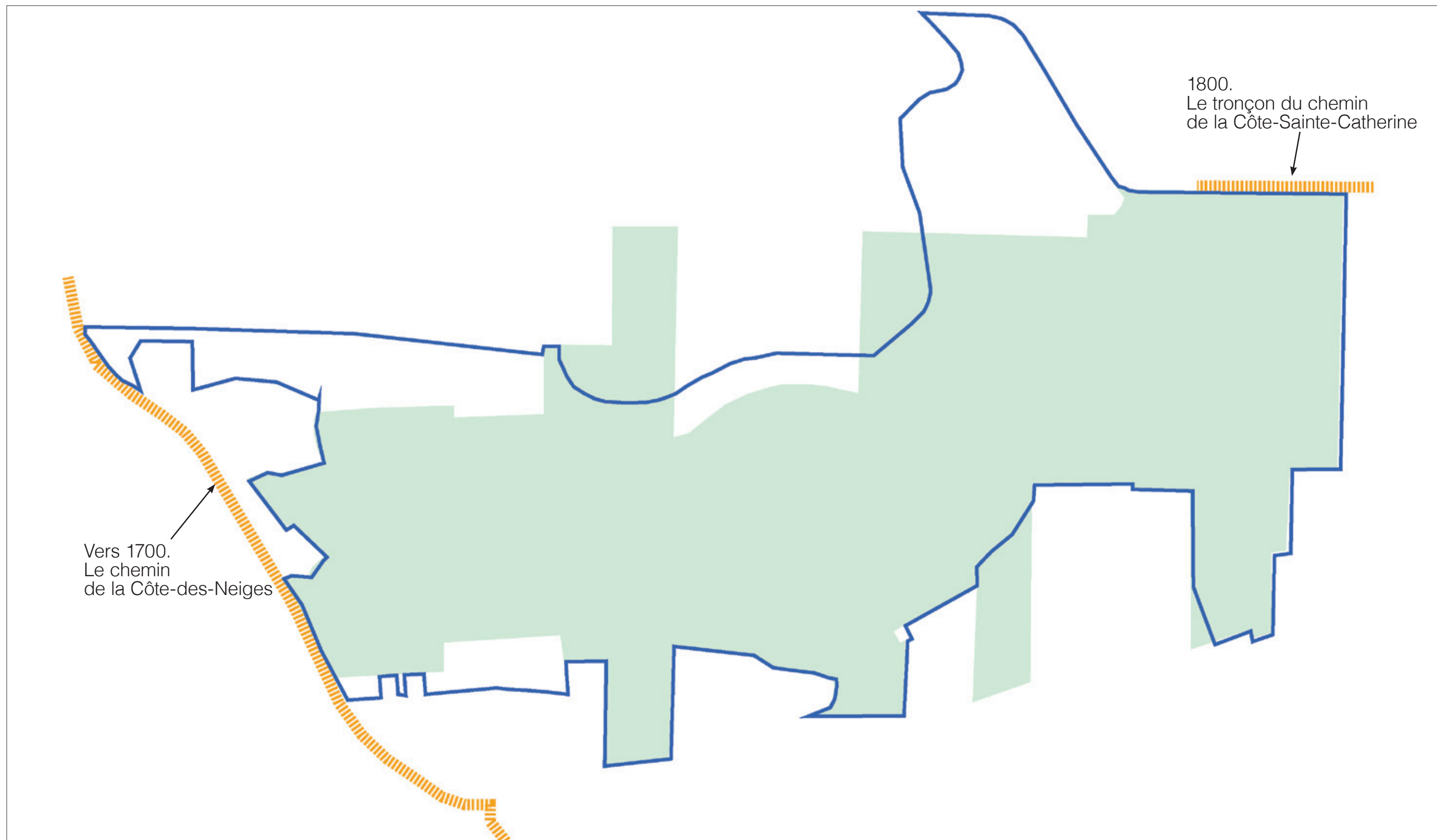
En 1800, les résidents de la côte Sainte-Catherine demandent que soit redressé l'ancien chemin sinueux (ill. 1, no 1) qui les relie au chemin Saint-Laurent (boulevard Saint-Laurent, ill. 1, no 5). Le plan dessiné par Louis Charland, arpenteur au service de la Ville, montre ce chemin qui se nomme la descente Sainte-Catherine (ill. 1, no 1). Il traverse en diagonale les terres situées entre les chemins de la Côte-Sainte-Catherine et Saint-Laurent (boulevard Saint-Laurent). N'oublions pas que depuis le 17<sup>e</sup> siècle, certaines de ces terres sont exploitées comme carrières, dont celle appartenant aux Religieuses Hospitalières de l'Hôtel-Dieu (ill. 1, no 4).

Deux hypothèses peuvent justifier ce tracé ancien pour le moins tortueux. La première est que ce chemin suit les méandres d'un ruisseau situé dans une pente assez prononcée, bien que le plan de Charland ne montre pas un tel ruisseau. Même si cette hypothèse s'avérait, n'aurait-il pas été plus simple de tracer un chemin plus direct en construisant un pont qui n'aurait enjambé ce ruisseau qu'une seule fois, plutôt que d'entretenir un chemin, en sa bordure, qui lui peut être impraticable en certaines saisons? La seconde hypothèse, plus plausible, est la présence d'affleurements rocheux qui créent un terrain accidenté impropre à la construction d'une voie rectiligne. Aussi, compte tenu de l'outillage et de la main-d'œuvre disponibles au 17<sup>e</sup> siècle, il aurait été alors plus simple de contourner les différentes buttes que de les affronter, en particulier au début de la colonisation du territoire.

Quoi qu'il en soit, le nouveau chemin proposé par le plan de Louis Charland est simplifié (ill. 1, no 2). À partir du chemin de la Côte-Sainte-Catherine, il fait un angle droit, puis devient rectiligne pour donner un accès direct au chemin des Tanneries (avenue du Mont-Royal), qui se butait jusqu'alors au chemin Saint-Laurent. Inversement, grâce à cette nouvelle configuration, les résidents de l'Est ont un accès beaucoup plus facile au chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Cette configuration existe toujours aujourd'hui (ill. 2).



1 Le 9 avril 1800. 1. Surligné en violet : la descente Sainte-Catherine est le chemin existant en 1800. 2. Surligné en pointillé bleu : le tracé du nouveau chemin Sainte-Catherine (aujourd'hui, l'avenue du Mont-Royal), 3. Surligné en pointillé vert : l'emplacement de l'actuelle avenue du Parc, 4. La terre de la Providence, propriété des Religieuses Hospitalières de Saint-Joseph. 5. Le chemin Saint-Laurent. Louis Charland, arpenteur. BANQ. 06M\_E2S1D32.



2 1878 et 1991. En ocre : un tronçon de l'actuelle avenue du Mont-Royal touchant au parc du Mont-Royal actuel. Plan Denise Caron d'après un plan cumulatif.



# 1.3 1847 LE CHEMIN SHAKESPEARE ET LES VILLA LOTS

Certains des héritiers Desmarchais vendent leur part de la terre en 1846 laquelle sera subdivisée en lots à construire, desservis par un chemin qui donne sur chacun d'eux. Comme à plusieurs endroits sur la montagne, ces lots visent une clientèle relativement à l'aise qui peut se payer de telles propriétés. L'exploitation agricole traditionnelle se termine avec cette vente qui passe entre les mains d'hommes d'affaires. Le chemin Shakespeare ([chemin Remembrance](#)) est alors une voie de passage qui permet d'atteindre les terrains nouvellement lotis.

Le 18 novembre 1846, les héritiers des biens de Nicolas Durand dit Desmarchais, presque tous cultivateurs, se réunissent devant le notaire Georges-Henri-Zéphirin Cadieux, pour signer le compromis et le partage auquel ils sont parvenus. Sont alors présents les six enfants du défunt, dont trois filles Durand accompagnées de leur mari. Il s'agit de Joseph, cultivateur de la côte des Neiges; de Marguerite (Michel Gauthier, cultivateur de la côte des Neiges); d'Archange (François Masson, cultivateur de la côte des Neiges<sup>1</sup>); de François, cultivateur de la paroisse Saint-Jean-Baptiste-de-Rouville); d'Élizabeth (Toussaint Boyer, cultivateur de la côte Saint-Léonard); et d'Émilie (Séraphin Boutron dit Major, tisserand de la paroisse de Saint-Laurent).

Les héritiers « voulant obvier a tous frais et procès et a toutes difficultés pour déterminer si les six lots tracés et désignés au Plan figuratif<sup>2</sup> [...] sont tous d'égaux valeurs aux fins de procéder à l'assignation et partage<sup>3</sup> » de la terre, les parties conviennent de nommer des « experts arbitrateurs et amiables compositeurs<sup>4</sup> aux fins susdites au jugement et à la division des terres [...] les parties conviennent de s'en rapporter comme a un jugement d'une cour suprême<sup>5</sup> ». Suivant le plan de David Thompson ([ill. 1](#)), les héritiers Durand se partageront les deux terres en six parties irrégulières, dont chacune d'elle compte approximativement 16 arpents en superficie. Le plan de Thompson constitue le résultat de l'arbitrage. Il indique à qui sera dévolue chacune des nouvelles parcelles.

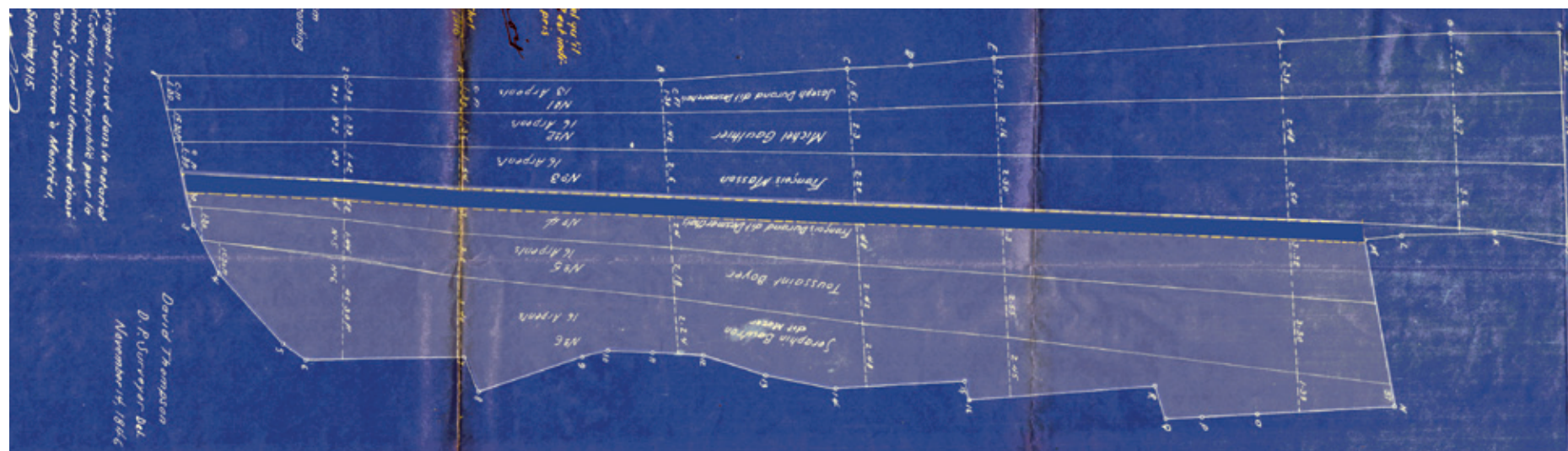
1 Les noms entre parenthèses sont les maris des filles Durand dit Desmarchais.

2 Ce plan est produit par l'arpenteur David Thompson.

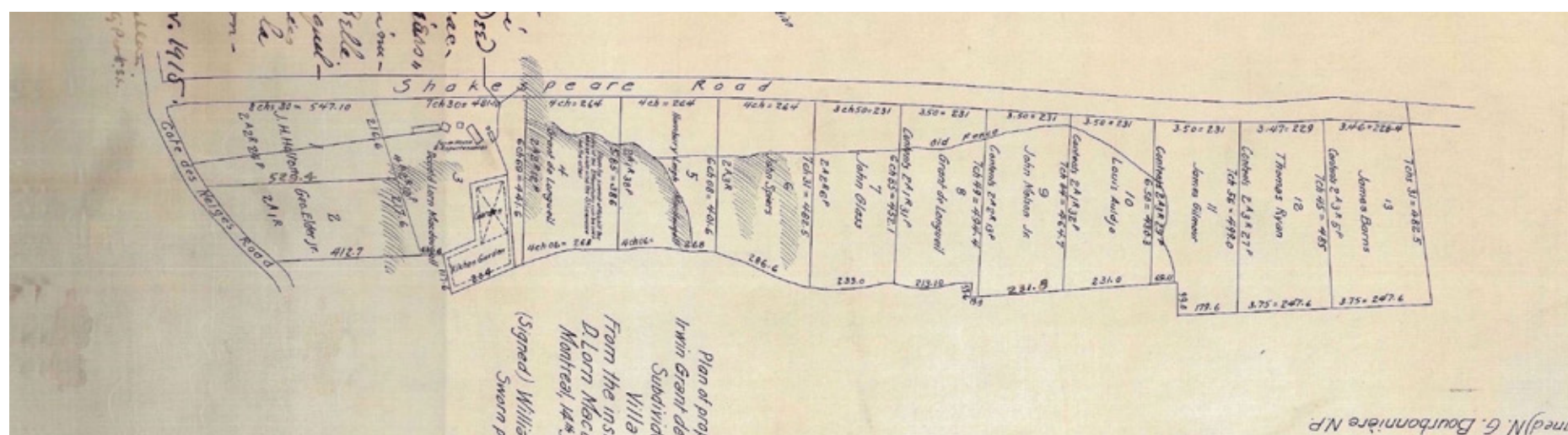
3 Le 18 novembre 1848. J.M. Cadieux. *Compromis et partage*. BANQ

4 Amiable compositeur : « Arbitre autorisé par les parties à régler un différend en se fondant sur l'équité plutôt que sur les règles de droit et sans être tenu d'observer les règles ordinaires de la procédure. ». Hubert Reid, Ad.E., *Dictionnaire de droit québécois et canadien*, p.41.

5 Ibid.



1 Le 14 novembre 1846, vraie copie originale du 29 janvier 1910 et authentifiée le 3 septembre 1915. En surbrillance en blanc : la partie Sud des terres héritées sera vendue et remembrée en 1847. La bande pointillée en jaune : le futur chemin Shakespeare et l'ensemble des numéros 4, 5 et 6 à l'origine perpendiculaires au chemin de la Côte-des Neiges. David Thompson, arpenteur. *Plan of Desmarchais's Farm divided into 6 parts according to agreement*. AVM. VM1-3-2-277-6.



2 Le 14 juillet 1847, vraie copie du plan original le 24 novembre 1915. L'orientation des lots est maintenant perpendiculaire au chemin Shakespeare. William Kingsford, arpenteur. *Plan of Property Belonging to Irwin Grant de Longueuil (sic) Esq. Subdivided into Villa Lots From the Instructions for D. Lorn MacDougall Esq.* VM. Bureau de la géomatique. PI-1602.



Selon l'acte de partage, la terre familiale compte la maison, la laiterie, la petite remise adjacente à la maison, le hangar en arrière de la remise, la grange, l'écurie et d'autres petits bâtiments, alors que le plan de 1846 est muet quant aux bâtiments (ill. 1). Ces bâtiments sont construits sur la parcelle no 5 et seront probablement rapidement détruits.

## UN CHANGEMENT D'USAGE

À peine deux mois après le partage, trois des héritiers Durand dit Desmarchais n'habitent plus la côte des Neiges et ils mettent en vente leurs parcelles situées au Sud de la terre de leur père (ill. 1 nos 4, 5 et 6) : le numéro 4 revient à François Durand dit Desmarchais (de la paroisse Saint-Jean-Baptiste-de Rouville), le numéro 5 à Toussaint Boyer, mari d'Elizabeth Durand dit Desmarchais (de la côte Saint-Léonard) et le numéro 6 à François Boutron dit Major, mari d'Émilie de la paroisse Saint-Laurent. En décembre 1846 et janvier 1847, les trois propriétés des Durand dit Desmarchais passent entre les mains du notaire Charles Emmanuel Belle, ce dernier agissant comme prête-nom pour Charles James Erwin Grant, de Longueuil.

Une fois officiellement propriétaire, Grant s'empresse de réorganiser les terrains. Ce faisant, il brise avec la tradition seigneuriale de terres orientées perpendiculairement au chemin comme le démontre un plan de William Kingsford, daté du 14 juillet 1847 (ill. 2). À ce moment, y sont planifiés 13 villa lots, ainsi que le chemin Shakespeare, qui donne accès aux lots. Bien que ce plan indique être produit pour C. J. E. Grant, il mentionne aussi avoir suivi les directives (*instructions*) de l'homme d'affaires Donald Lorn

MacDougall. La montagne, le site, les emplacements, les dénivelés, les vues et la dimension des lots, clairement identifiés comme étant des *villa lots*, tout dans ce plan vise à attirer une clientèle aisée financièrement. Grant et MacDougall suivent alors la tendance de l'époque qui est de construire des villas sur la montagne.

Le 24 novembre 1847, Donald Lorn MacDougall acquiert tous les terrains, sauf les numéros 4 et 8, que Grant se réserve (ill. 2). Le numéro 4 semble un site de choix, puisque le plan prend la peine de mentionner que du haut de ce terrain, il est possible d'admirer une vue panoramique exceptionnelle : « From the summit of this hill the Lake of the 2Mountains can be seen on one side and the St. Lawrence on the other<sup>6</sup> ». Dans les années qui suivent, Grant vendra la plupart des lots.

## UN DROIT DE PASSAGE

Ce plan de William Kingsford (ill. 2) montre que seuls quelques lots sont desservis par le chemin de la Côte-des-Neiges, alors que les autres le sont par le chemin Shakespeare. Au moment de la transaction de 1847, Grant se réserve, outre les lots 4 et 8, un droit de passage sur le chemin Shakespeare « in common with any person who may have a right to the

same<sup>7</sup> ». Sauf les lots 4 et 8 que s'est réservés C.J.E. Grant, tous les lots et le chemin Shakespeare passent entre les mains de MacDougall. Lorsqu'à son tour il vend des lots, la transaction inclut

the right of passage in the Shakespeare Road, with any kind of vehicle or on foot, the vendor hereby promising that the road [...] shall remain open and common, at all times hereafter of the benefit of the above described lot or parcel of land and the occupants<sup>8</sup>.

## ON S'Y CONSTRUIT PEU

Bien que les vastes lots se vendent, peu de constructions y sont érigées. On ne connaît que deux plans d'arpenteur qui donnent des détails sommaires sur l'organisation des propriétés, en particulier ce qui concerne les chemins et sentiers (ill. 3). Mais il reste que les plans les plus explicites et complets sont ceux produits par l'armée britannique en 1868-1869. Ils confirment que la plupart des terrains lotis en 1847 sont toujours vacants (ill. 4). Seuls sont construits les terrains accessibles depuis le chemin de la Côte-des-Neiges. Une des planches permet de visualiser les villas accompagnées de jardins aménagés, de vergers plantés, de dépendances ainsi que de sentiers qui desservent tous ces éléments. Au Nord du chemin Shakespeare, les terres sont restées agricoles.

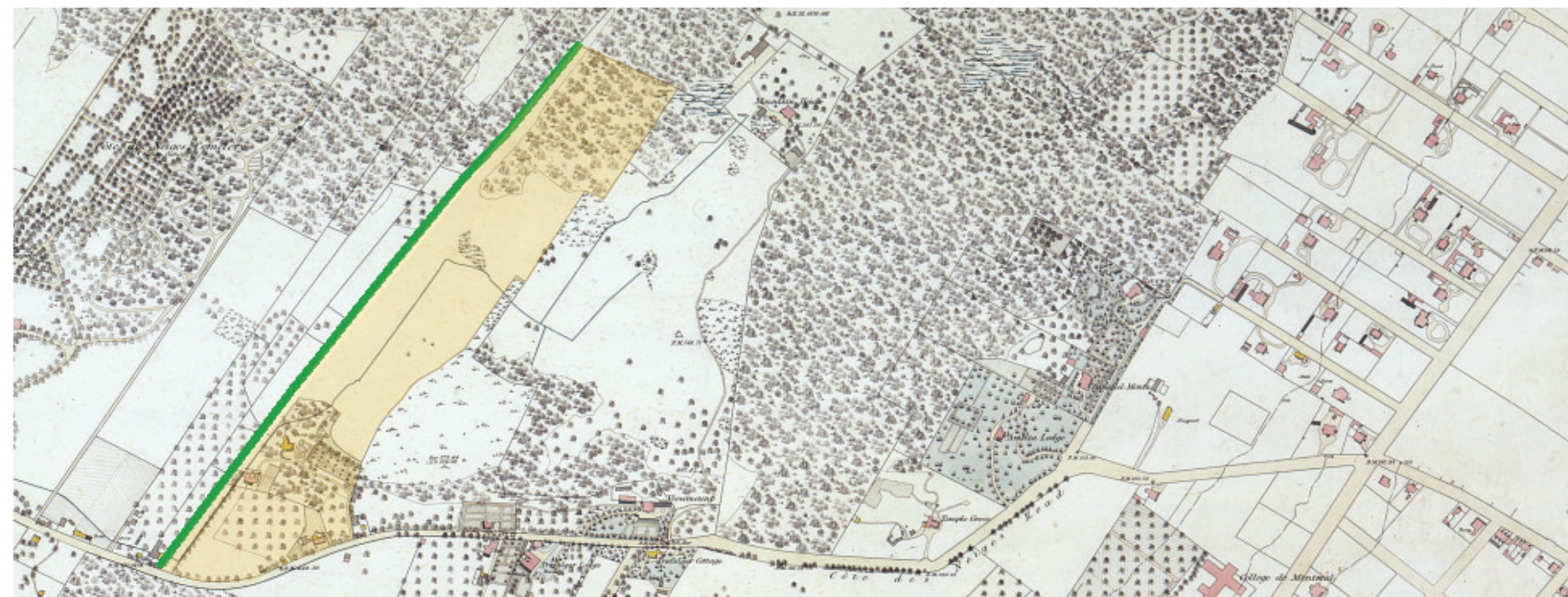
<sup>7</sup> Le 24 novembre 1847. C.E. Belle, notaire. *Deed of sale from Charles James Irwin, Esq. to D.L. MacDougall, Esq.* BAnQ.

<sup>8</sup> Le 7 mars 1848. C.E. Belle, notaire. *Deed of sale from D.L. MacDougall, Esq. to John Spiers, Esq.* no 753. VM. Série 3, dossier 2777.

<sup>6</sup> Tel est le commentaire écrit dans la case réservée à ce lopin. William Kingsford, arpenteur. *Plan of Property Belonging to Irwin Grant de Longueil (sic) Esq Subdivided into Villa Lots From the Instructions of D. Lorn MacDougall Esq.* VM. Géomatique. PI-1602.



<sup>3</sup> Le 17 septembre 1863. H. M. Perrault, *Plan of part of the Property of D. Davidson situate on Cote des Neiges Road near Montreal*. BAnQ. 06M\_CA601S53SS1\_0588. En ligne.



<sup>4</sup> 1868-1869. H.S. Sitwell. Surligné en vert : le chemin Shakespeare. Surligné en jaune : les terrains des villa lots. Les lignes de lots ne sont pas indiquées sur ce plan, mais on y voit le secteur aménagé et construit le long du chemin de la Côte-des-Neiges. À l'arrière, les terrains sont en prairies ou en forêt. Un ruisseau canalisé traverse ces terrains. *Fortification Surveys Canada. Contoured Plan of Montreal and its environs, Quebec*. BAC.



# 1.4 1858 UN PROJET DE BOULEVARD SUR LA MONTAGNE

L'idée de construire un boulevard sur la montagne date du milieu du 19<sup>e</sup> siècle. La montagne est toujours convoitée par la bourgeoisie montréalaise pour ses qualités pittoresques, esthétiques et le caractère paisible des campagnes environnantes. Plusieurs y élèvent leurs grandes demeures ou villas qui dominent le paysage. À ce moment, la montagne est encore à une bonne distance de la ville, de ses faubourgs et de la pollution générée, entre autres, par la plus importante zone industrielle du Canada, le canal de Lachine. Le port de Montréal est en pleine expansion et le réseau ferroviaire se développe à proximité du canal. Ces moyens de transport permettent à Montréal de rayonner dans tous les sens et d'affirmer son rôle de plaque tournante économique, financière et commerciale. Elle devient la métropole du Canada.

## L'ORIGINE DU MOT BOULEVARD

Dès le 16<sup>e</sup> siècle, le mot français<sup>1</sup> de *boulevard* prend sa forme actuelle et « désigne d'abord un ouvrage de défense consistant en un rempart fait de terre et de madriers<sup>2</sup>. » Avec le changement dans les systèmes de défense européens, ce mot évolue vers le sens moderne de « promenade plantée d'arbres autour d'une ville sur l'emplacement d'anciens remparts (1803)<sup>3</sup>. » Aujourd'hui, ce mot désigne par extension, « une large voie urbaine, souvent plantée d'arbres [...] l'idée de circularité liée autrefois aux remparts disparaissant parfois<sup>4</sup>. » Ce retour sur l'origine de ce mot permet d'éclairer, en partie, l'idée d'une promenade qui ceinture la montagne contenue dans une loi d'incorporation de la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal. Toutefois, cette compagnie donnera à ce terme un sens encore plus large.

## LA NAISSANCE D'UNE COMPAGNIE

En 1858, plusieurs propriétaires terriens<sup>5</sup> de la montagne sollicitent et obtiennent le consentement du Conseil législatif et de l'Assemblée législative

1 En anglais, ce terme est emprunté du français : « 1769, « broad street or promenade planted with rows of trees,' from French boulevard, originally 'top surface of a military rampart' (15c.), from a garbled attempt to adopt Middle Dutch bolwerc 'wall of a fortification' .

The notion is of a promenade laid out atop demolished city walls, a way which would be much wider than urban streets. Originally in English with conscious echoes of Paris; in U.S., since 1929, used of multi-lane limited-access urban highways. » <https://www.etymonline.com/word/boulevard>

2 *Dictionnaire historique de la langue française*. Tome 1, p. 288

3 Ibid.

4 Ibid.

5 On y mentionne les noms suivants : Charles S. Rodier (maire de Montréal), John Boston, William Murray, W.H. Bréhaut, Benjamin Hall, John Crawford, Gregor McGregor, James H. Springler, A. Dubois, John Leeming, S.W. Monk, A. Robertson, William Workman, D. Lorn MacDougall, T. Buthillier, M.H. Gault, Davic Bellhouse, J. Glennon, H.L. McDougall, John G. Dinning, Peter Redpath, W. Badgley, J. Smith, S.C. Monk, Chas. J. Coursol, les héritiers McCulloch, L. Villeneuve qui représente le séminaire de Montréal, G. Moffatt, William Dow, L.H. Holton, Hosea Ballou Smith, William Lunn, Robert Anderson, William Watson, John Frothingham, J.S. McCord, M.E. David, T. C. Panton, Robert McKay, John Young et Sidney Bellingham, plusieurs sont propriétaires sur la montagne

de la province du Canada<sup>6</sup> pour incorporer la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal (*Montreal Mountain Boulevard Company*). Dans le préambule de l'incorporation, les membres de la compagnie, issus de l'élite montréalaise du 19<sup>e</sup> siècle, en exposent le but :

attendu qu'il est désirable pour l'embellissement de la cité et des faubourgs de Montréal, et pour le bien-être de ses habitants, qu'il soit fait un boulevard ou chemin public sur la montagne adjoignant la cité, ou à l'entour d'icelle, et que des terrains convenables, sur les côtés ou le sommet de la montagne, soient mis à part pour des places publiques, parcs, jardins, squares ou parterres d'ornement<sup>7</sup>.

L'objectif de cette compagnie est de « construire, entretenir et régir le boulevard ou chemin public qui sera fait sur la montagne<sup>8</sup> » autant que d'administrer « des terrains qui seront mis à part sur les côtés ou le sommet de la montagne pour des places publiques, parcs, jardins, square ou parterre d'ornement<sup>9</sup>. » Bref, outre un boulevard, cette compagnie vise aussi à acquérir et à développer des espaces ouverts le long de cette voie.

Une fois l'incorporation sanctionnée, la compagnie pourra « compléter le boulevard ou chemin public, places publiques, parcs, jardins, squares ou parterre d'ornement, pour l'embellissement de la cité et de ses faubourgs, et pour le bien être de ses habitants<sup>10</sup>. » Ce qui donne le droit à la compagnie d'acquérir ou d'administrer les terrains nécessaires pour atteindre ses fins et de posséder comme sa propriété à toujours, tous et chacun les terrains qui sont sur et autour de la montagne de Montréal, dont elle pourra avoir besoin pour remettre en état d'ouvrir et faire un boulevard ou chemin

6 La province du Canada-Est souvent nommée Canada-Uni. Mise en place par les autorités britanniques à la suite des rébellions de 1837-1838, cette province regroupe le territoire des colonies du Haut et du Bas-Canada.

7 *Acte pour incorporer la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal*, 1858. 22 Vict., chap. 19.

8 Ibid.

9 Ibid.

10 Ibid.

public n'excédant pas cent pieds de largeur, ni plus de cent vingt pieds à deux endroits ou plus selon que pourront l'exiger l'emplacement de toute maison de péage et autres bâtisses que construirait la compagnie<sup>11</sup>.

De plus, la compagnie pourra explorer et arpenter les terrains nécessaires à cette exploitation. Elle pourra également « couper, faire et entretenir sur les terrains adjacents ou voisins, tous fossés, égout et cours d'eau qui pourront être nécessaires pour assécher le dit chemin ou autres travaux<sup>12</sup>. » Toutefois, le parcours de ce boulevard ne pourra se superposer à aucun chemin déjà existant (art.19).

Ces terrains occupés par la compagnie (boulevard ou chemin public, place publique, parcs, jardins, squares et parterres d'ornement) seront exempts de taxes. De tous ces articles d'incorporation, il ressort que malgré le nom de la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal, leur pouvoir et autorité s'étend bien au-delà des limites d'une large et simple voie de circulation. Il s'agit plutôt d'un vaste plan de développement où le boulevard projeté se situe au centre d'espaces aménagés. Ce projet d'envergure, où le citoyen aurait eu accès à ce territoire en traversant des postes de péage, n'a jamais été réalisé.

## UN PLAN DE DÉVELOPPEMENT

En 1858, la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal produit un plan de développement qui montre un ambitieux réseau de chemins encerclant et traversant la montagne qu'ils nomment *boulevard*. Le boulevard proposé est subdivisé en quatre sections (ill. 1). La première, en vert, au Sud (*les avenues Cedar et des Pins actuels*), la seconde, en bourgogne, au Sud et à l'Ouest, la troisième, en bleu, au Nord à l'Est et la quatrième, en rouge, traverse la montagne du Sud au Nord. Deux de ces sections (3 et 4) longent la limite qui sépare les deux cimetières récemment ouverts. L'un dessert les communautés protestantes, le cimetière Mont-Royal (1852)

11 Ibid.

12 Ibid.



et l'autre le cimetière catholique de la Fabrique de la paroisse Notre-Dame, soit le cimetière Notre-Dame-des-Neiges (1854). Ces deux cimetières aménagés desservent surtout une population urbaine montréalaise. Il n'est pas étonnant que le parcours du boulevard longe ces cimetières, puisque la Compagnie a comme objectif d'intégrer au boulevard des espaces aménagés.

Malgré la loi d'incorporation, certains tracés se superposent parfois à des voies existantes et d'autres contournent différents monticules ou sommets. Ces tracés utilisent la montagne comme un promontoire de choix explorant son caractère pittoresque et ses vues qui donnent sur la ville, le fleuve, la plaine et les montagnes au loin.

Extrait de l'Acte pour incorporer la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal. Il donne une description des quatre sections du boulevard de la montagne projeté.

Le boulevard serait divisé en quatre sections, comme suit :

*La première*

Partant de quelque point sur la rue Sherbrooke dans les environs de la rue Durocher ou l'Avenue du collège, près de la dite montagne, et s'étendant le long de la pente sud-est d'icelle, passant le réservoir de l'aqueduc et le monument McTavish, et joignant le chemin qui est entre la jonction des rues Sherbrooke et Guy et la barrière de péage de la Côte des Neiges, à tel point qu'il sera trouvé convenable (ill. 1, ligne pointillée en vert) ;

*La seconde*

Partant de quelque point sur le chemin entre la jonction des rues Sherbrooke et Guy et la barrière de péage de la Côte des Neiges, et s'étendant vers le sud et l'ouest autour de l'extrémité sud de la montagne près de Monklands jusqu'au chemin à barrières près du village de la Côte des Neiges ; et joignant, si la chose était trouvée convenable, le dit chemin à barrières ou la Côte St. Antoine, à quelque point au delà de la terrasse Metcalfe (ill. 1, ligne pointillée en bourgogne) ;

*La troisième*

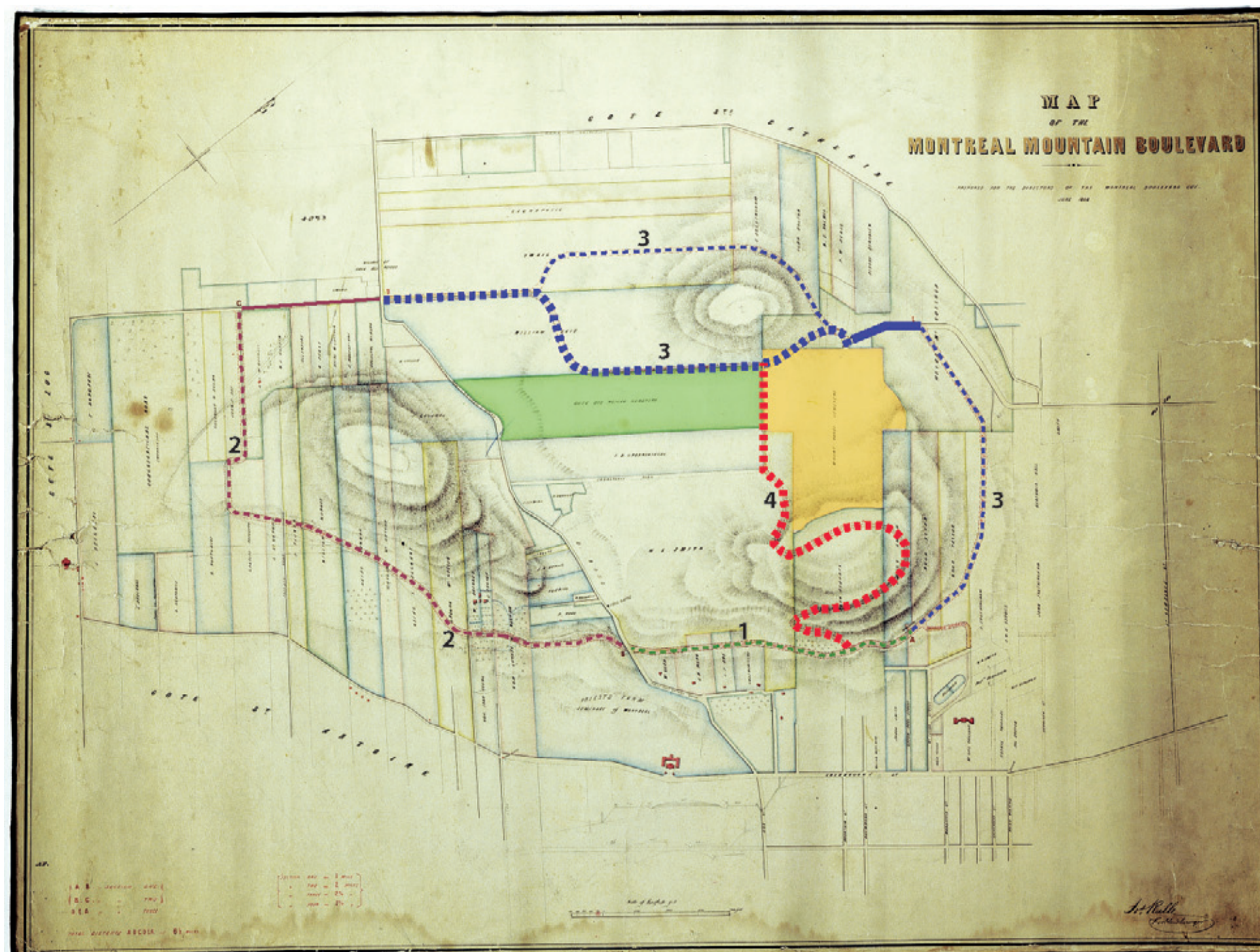
Partant de quelque point près du village de la Côte des Neiges, et s'étendant vers les côtés nord et est, et faisant le tour de l'extrémité nord de la grande montagne, pour joindre la première section ci-dessus (ill. 1, ligne pointillée en bleu) ;

*La quatrième*

Partant de la première section, à ou près le monument McTavish jusqu'au sommet de la montagne, à ou près l'étang sur la ligne entre les propriétés de John Redpath écuyer, et H. B. Smith, écuyer, et de ce point en gagnant aussi droit que, possible pour se lier à la section troisième, et aussi à partir du dit étang, en gagnant vers le nord et l'est sur le sommet de la montagne (ill. 1, ligne pointillée en rouge).

Pourvu toujours que les sections ci-dessus pourront être changées si cela est trouvé nécessaire et requis, après en avoir eu un plan tout particulier<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Acte pour incorporer la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal. 1856. 22 Vict., chap. 19.



<sup>1</sup> Juin 1858. Ce plan illustre l'ampleur du réseau de boulevards projeté par la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal. En pointillé : les tracés projetés. En ligne continue : les voies existantes sur le parcours d'une des sections du réseau. En gras : les voies, existantes ou projetées, longeant ou menant aux cimetières. Jos. Rielle. *Montreal Boulevard. Map or the Montreal Mountain Boulevard*. Musée McCord. M4853.





## LA DEUXIÈME PARTIE

# 1872-1914 LES ACCÈS AU PARC ET AUX CIMETIÈRES

L'accès au parc du Mont-Royal est une préoccupation constante tout au long de l'histoire du parc. Très tôt, Frederick Law Olmsted, architecte paysagiste américain de grande renommée, est engagé par la Ville pour en dresser un plan d'ensemble. Un des souhaits les plus chers à Olmsted est que le parc soit ouvert et accessible à tous. « L'accès aux paysages constitue pour lui une autre donnée majeure. Il veut répondre aux besoins des humains et, à cette fin, il crée des parcs accessibles à tous — appartenant à tous les groupes sociaux, de tout âge et de toutes conditions physiques<sup>1</sup>. » Cette accessibilité est aussi une préoccupation constante pour les élus qui accepteront dès 1885 qu'un funiculaire soit construit sur le flanc est de la montagne afin de permettre au plus grand nombre d'atteindre le *sommet*<sup>2</sup>. Par ailleurs, la *Mount Royal Cemetery Company* (MRCC) et la Fabrique de la paroisse Notre-Dame, deux grandes entités responsables des cimetières sur la montagne, voient dans l'ouverture du parc du Mont-Royal une occasion d'ouvrir de nouvelles entrées au Sud de leurs cimetières, ce qui les rendant ainsi plus rapidement accessibles.

Cette deuxième partie traite d'abord de la naissance du parc du Mont-Royal et de l'importance de la Charte de la Ville sur ce sujet, puis du rôle que joue le parc du Mont-Royal comme voie d'entrée aux deux cimetières et, enfin, d'un projet de tramway qui aurait été relié au funiculaire pour desservir les hauteurs du parc du Mont-Royal.

<sup>1</sup> Dr Charles E. Beveridge, *Le mont Royal dans l'œuvre de Frederick Law Olmsted*, p. 9.

<sup>2</sup> *Sommet de la montagne* est utilisé fréquemment tel quel dans les sources, ou encore tout simplement *sommet*. Dans le texte ce document, il ne désigne pas le point le plus haut du mont Royal, mais plutôt le secteur le plus haut accessible par différents moyens de transport : voiture hippomobile, tramway et automobile. Ce *sommet de la montagne* se situe grosso modo devant l'entrée du cimetière Mont-Royal et à proximité de la maison Smith. Lorsqu'entendu dans ce sens, le ou les termes seront en italique.

## 2.1 1867-1874 BOULEVARD OU PARC ?

De 1869 à 1874, le parc du Mont-Royal est désigné dans le texte de la Charte de la Ville comme étant le **Boulevard\* Mont-Royal**. Durant cette période, une ambiguïté règne quant au sens donné au terme *boulevard*, qui semble plutôt faire référence à la notion de parc ou d'espace ouvert. En 1858, ce même terme avait été utilisé par la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal dans le texte de son incorporation, laissant entendre que le terme **boulevard** désigne à la fois le chemin qui porte ce nom, et à la fois les espaces ouverts qui l'entourent. Le chapitre qui suit montre l'évolution des plans du parc du Mont-Royal, avant que la Ville ne procède à l'acquisition des propriétés qui le constitueront.

### 1869\_ LES AMENDEMENTS À LA CHARTE

Le projet privé du boulevard de la Montagne de Montréal ne semble pas oublié, lorsque la Ville planifie le premier jet du périmètre du parc du Mont-Royal. En avril 1869, la Législature provinciale sanctionne plusieurs amendements apportés à la Charte de la Ville de Montréal. Ces amendements permettent à la municipalité d'emprunter 350 000 \$ pour le **Boulevard Mont-Royal** (parc). L'idée d'un boulevard, imaginée une décennie plus tôt par une compagnie privée (*Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal*), semble reprise par la Ville pour être appliquée à un parc public. Voici le libellé de la Charte qui concerne l'emprunt.

Il sera loisible à la corporation de la cité, d'emprunter une somme n'excédant pas trois cent cinquante mille piastres qui s'appellera **Emprunt pour le Boulevard Mont-Royal** aux fins d'acquérir et établir un **boulevard public sur et près de la montagne de Montréal**<sup>1</sup>, de l'étendue montrée et de la forme tracée et peinte en vert, déposé sur une certaine copie lithographiée faite par John Johnston, en novembre 1867 (ill. 1), d'un certain **plan du parc** tracé par M. McQuisten, arpenteur de la cité [...] [les copies du] plan en entier ou sous une forme moins grande, certifiées par le greffier, seront réputées authentiques pour toutes fins que de droit<sup>2</sup>.

\* Ce texte utilise le terme boulevard pour désigner autant une voie qu'un parc. En français, la première lettre du générique d'une voie comme rue, avenue ou boulevard s'écrit toujours avec une minuscule. Dans ce chapitre, le **Boulevard** (avec une majuscule) désigne surtout un parc. Les citations respecteront l'orthographe du texte.

1 Voir la p. 14 qui donne le libellé du préambule de la *Loi d'incorporation de la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal*,

2 *Acte pour amender les actes relatifs à la Corporation de la Cité de Montréal et pour autres fins*. 1869. 32 Vict., chap. 70. En ligne. [www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca).

C'est toujours sur le même fond de plan, daté de 1867 (ill.1 et 2), que McQuisten, l'arpenteur de la Ville, travaille pour dessiner les différents périmètres du futur parc, produits en 1867 et en 1871 (ill. 1 et 2). Ces fonds de plan reproduisent les limites des lots, et un projet d'avenue sinueuse qui prend naissance au chemin de la Côte-des-Neiges et aboutit à un chemin nommé *boulevard* qui y est également projeté. Ce dernier est situé à l'extérieur du parc et suit la topographie de la montagne. Il s'agit du tracé de la future avenue des Pins (1891).

Le plan projeté de novembre 1867, mentionné dans les amendements de 1869, montre que le **Boulevard Mont-Royal** (parc) est mitoyen non seulement avec le cimetière Mont-Royal (ill. 1, surligné en rouge), mais aussi avec le cimetière Notre-Dame-des-Neiges (ill. 1, surligné en bleu). De plus, peu de terrains situés dans les limites de la Ville sont planifiés pour être intégrés au parc (ill. 1, au Sud de la ligne pointillée). Un amendement traite des terrains projetés situés hors de la Ville. Il spécifie que

toute l'étendue de terrain décrite sur le plan [...] requise pour les fins du parc fera partie de la cité de Montréal (ill. 1), et sera censée être dans les limites de la cité pour toutes les fins municipales et pour les pouvoirs accordés par la loi à la corporation de la cité relativement aux expropriations s'appliqueront à ladite étendue de terrain<sup>3</sup>.

Les amendements de 1869 abordent le sujet des pouvoirs de la Ville quant au **Boulevard Mont-Royal**. C'est ainsi que le conseil de ville « aura aussi pouvoir de vendre une partie du terrain qu'il aura acquis pour

3 1869. 32 Vict., chap. 70. En ligne. [www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca).

le dit boulevard (parc), pour résidences et villas autour du parc; [...] pourvu que la quantité de terre ainsi vendue pour villas autour du parc n'excèdera pas cent cinquante acres<sup>4</sup>. »

À travers ces amendements de la Charte, on comprend que le territoire qui est toujours désigné sous le nom de **Boulevard Mont-Royal** est bien plus qu'une simple voie nommée boulevard. En fait, même l'idée d'une telle voie semble disparue. Le seul tracé de chemin public est l'avenue dessinée sur les fonds de plan de 1867 (ill. 1, surligné en rose) qui ne sera jamais réalisé. Le texte de la Charte montre que le **Boulevard Mont-Royal** est un parc aménagé, de responsabilité publique contrairement au projet privé mis de l'avant par la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal.

### 1871\_D'AUTRES CHANGEMENTS À LA CHARTE

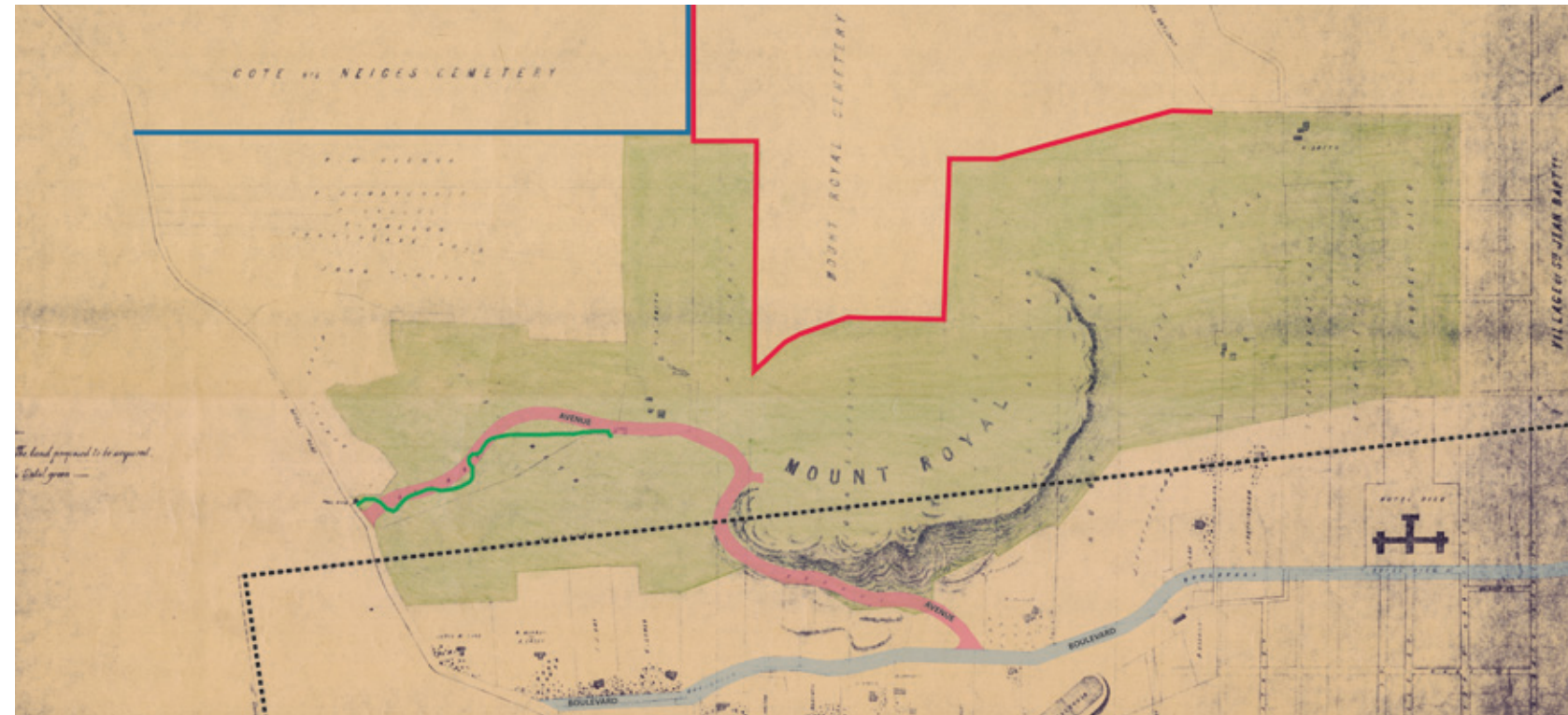
De nouveaux amendements à la Charte sont sanctionnés par le Parlement du Québec en décembre 1871. Ils modifient le chapitre 70 sanctionné en 1869 « quant au plan et à l'étendue du " **boulevard Mont-Royal** " (parc)<sup>5</sup> ». Le plan de 1867 est remplacé par un nouveau daté de novembre 1871 (ill. 2). C'est lui qui servira dorénavant de référence pour « acquérir, par la voie d'expropriation ordinaire ou à l'amiable, le droit de passage et les rues et avenues qui devront conduire au dit boulevard<sup>6</sup> ». De plus, la Ville a pleine autorité de vendre « par encan public seulement, une quantité n'excédant

4 Il s'agit d'une grande superficie qui peut être vendue. Ibid.

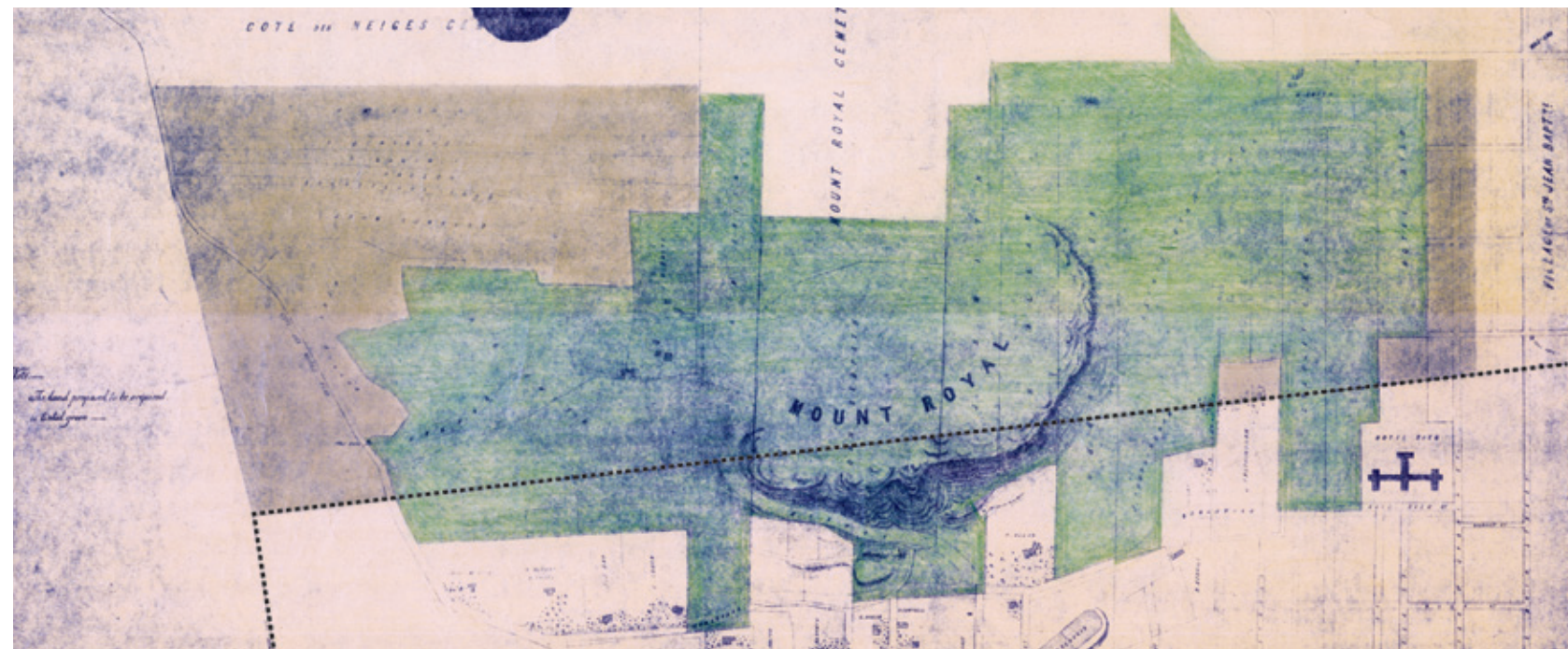
5 1871. 35 Vict., chap 32, En ligne. [www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca).

6 Il faut évidemment comprendre **parc** plutôt que **boulevard**. 1871. 35 Vict., chap 32. En ligne. [www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca).





1 Novembre 1867. En vert : le terrain du parc projeté du parc du Mont-Royal, ce périmètre est différent de ce qui sera réalisé. Ce plan indique des limites communes non seulement avec le cimetière Mont-Royal (surligné en rouge), mais aussi avec le cimetière Notre-Dame-des-Neiges (surligné en bleu), ce qui ne sera réalisé pas. Surligné en rose, le projet d'une avenue dans le parc (non réalisé). Surligné en vert : le chemin d'entrée de la maison Smith. Surligné en bleu : le tracé de la future avenue des Pins. En pointillé noir : les limites de la Ville en 1867. McQuisten. *Plan of Properties Proposed to be Acquired by the Corporation of Montreal for a Public Park*. AVM. VM66-4P055.



2 1871. Fond de plan de novembre 1867. En vert, le nouveau périmètre projeté du parc du Mont-Royal. Le cimetière de Notre-Dame-des-Neiges n'est plus mitoyen avec le parc. En pointillé noir : les limites de la Ville. McQuisten. *Plan of Properties Proposed to be Acquired by the Corporation of Montreal for a Public Park*. AVM. VM66-4P055.

pas deux cent cinquante acres du terrain qu'il aura acquis [...] pour les fins du dit **boulevard**<sup>7</sup> (parc). »

Ce plan montre une nouvelle configuration du parc. Au Sud, il augmente le nombre de propriétés situées sur le territoire de la Ville. Le périmètre est maintenant plus dentelé et semble cibler plus précisément les terrains à acquérir (ill. 2, en vert). Le parc ne rejoint plus le cimetière catholique Notre-Dame-des-Neiges.

D'autres précisions sont ajoutées quant au territoire du parc situé hors de la municipalité. (ill. 2). « Toute l'étendue de terrain peinte en vert [...] requise pour les fins du dit boulevard et toutes les propriétés coloriées d'une légère teinte neutre [...] feront partie de la cité de Montréal. » À cela, s'ajoute une exception qui concerne le cimetière Mont-Royal : « les parties de terrain que la corporation pourra céder ou donner en échange aux syndics du cimetière du Mont-Royal en vertu du présent acte, seront, par le fait seul de la cession ou échange, censées être en dehors des limites de la cité<sup>8</sup>. » Avec le parc du Mont-Royal, la Ville agrandit donc son territoire.

## 1874\_ LE NOM OFFICIEL

Les nouveaux amendements apportés à la Charte en 1874 clarifient l'ambiguïté qui subsiste entre la désignation de **boulevard** et de **parc** pour nommer ce site. « La corporation de la cité de Montréal aura le pouvoir d'acquérir et d'établir un boulevard public, qui s'appellera *Le Parc Mont-Royal*<sup>9</sup> ». Après cette date, il ne sera plus fait mention de boulevard pour désigner le parc.

À partir de 1872, la ville commence à acquérir la plupart des propriétés qui seront incluses dans le périmètre apparaissant sur le plan de novembre 1871 produit par MacQuisten (ill. 2). C'est ainsi qu'en 1875, la plus grande ronde d'achats est terminée.

<sup>7</sup> Ibid. 250 acres constituent une partie importante du parc.

<sup>8</sup> 1871. 35 Vict., chap 32. En ligne. [www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca).

<sup>9</sup> 1874. 37 Vict., chap. 51. En ligne. [www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca).

## 2.2 1872-1928 LE CHEMIN DES CIMETIÈRES

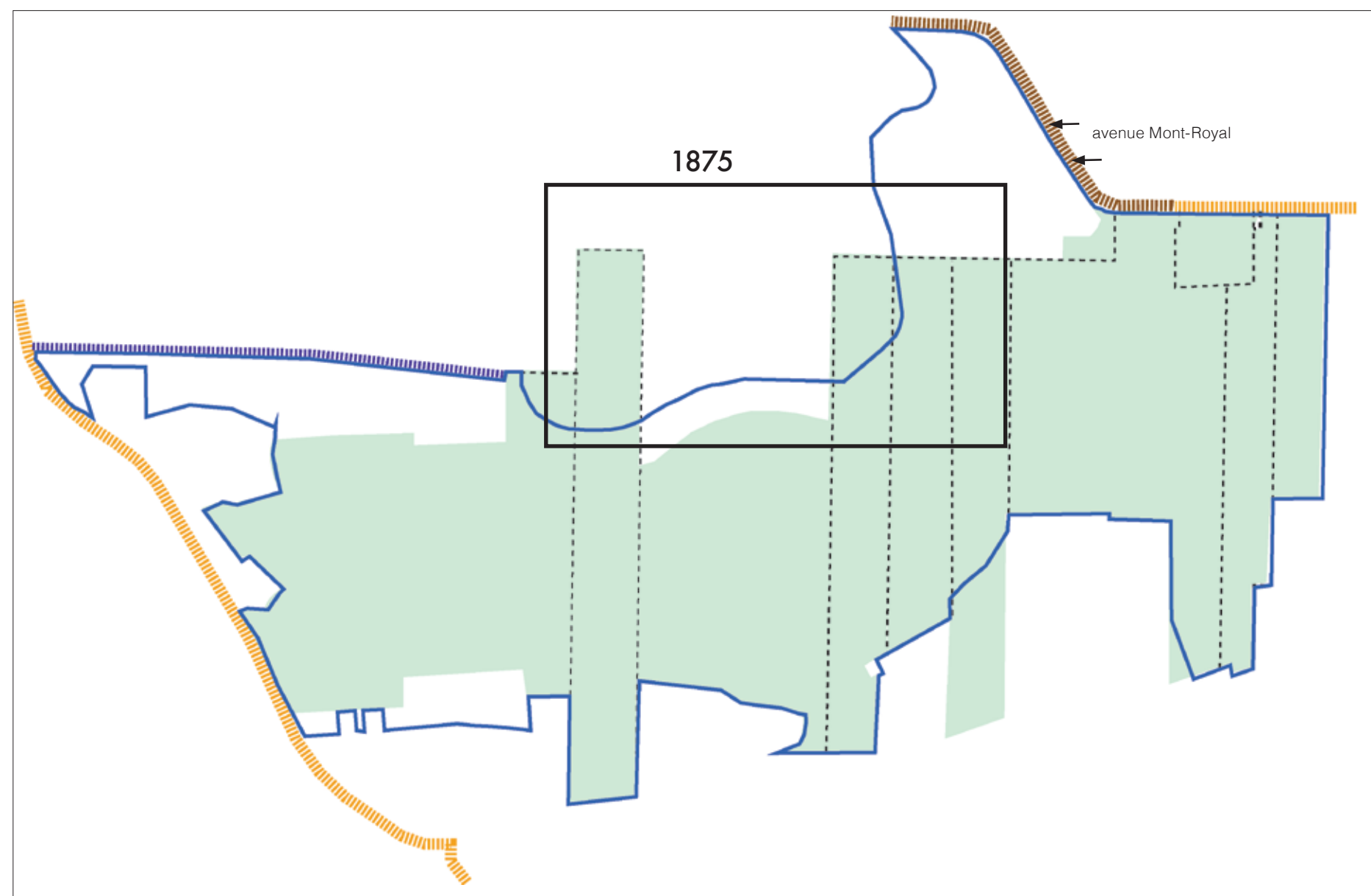
Dès 1872, les administrations des cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal demandent à la Ville d'ouvrir, à partir du parc du Mont-Royal, un chemin d'accès à leur propriété respective afin de desservir leur clientèle en provenance de la Ville plus au Sud. À partir de ce moment, le territoire du parc du Mont-Royal et celui du cimetière du Mont-Royal fluctuent afin de répondre aux demandes répétées des propriétaires de ces cimetières. Ce chemin d'accès public aux cimetières disparaît en 1928.

Cette succession de plans sert de référence pour aider à comprendre l'évolution du territoire. Ces plans montrent les changements apportés au périmètre du parc du Mont-Royal sur une période 15 ans. Toutes ces transformations sont dues à des échanges de terrains entre la Ville et la *Mount Royal Cemetery Company* (MRCC). Ces plans rassemblés de la page suivante permettent d'un coup d'œil de voir cette évolution.

En vert, les terrains faisant partie du parc du Mont-Royal.

En rose : les terrains acquis par la Ville par échange avec la MRCC.

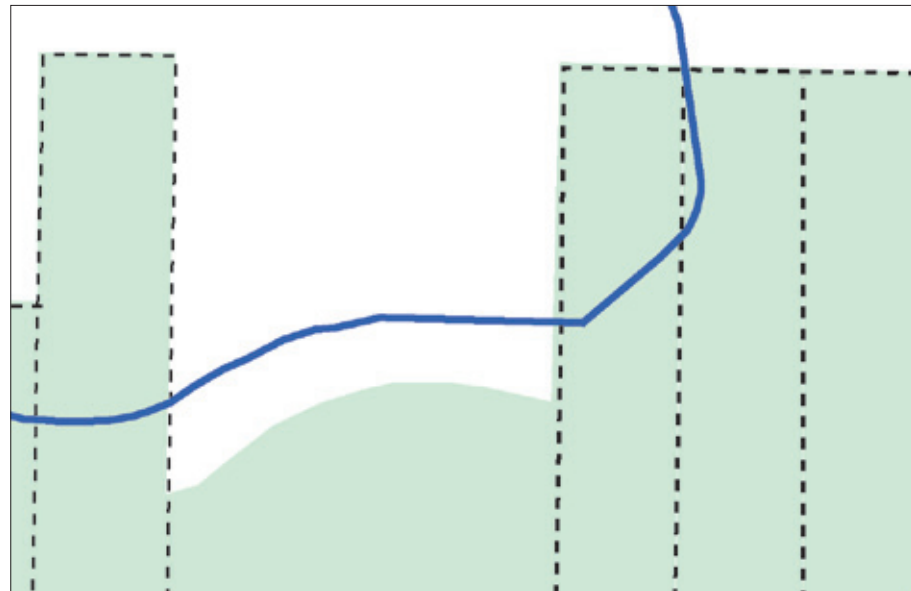
Les terrains qui passent du vert au blanc deviennent la propriété de la MRCC lors d'un échange de terrains avec la Ville.



1 En vert : les propriétés acquises par la Ville pour constituer le parc du Mont-Royal entre 1872 et 1875. Au Nord-Ouest, l'avenue Mont-Royal (**boulevard Mont-Royal**) est maintenant ouverte pour donner accès au cimetière Mont-Royal. À l'origine, cette voie porte le nom du chemin du cimetière Mont-Royal. Les plans de la page suivante se limitent au territoire de l'encadré. Denise Caron. D'après un plan cumulatif.

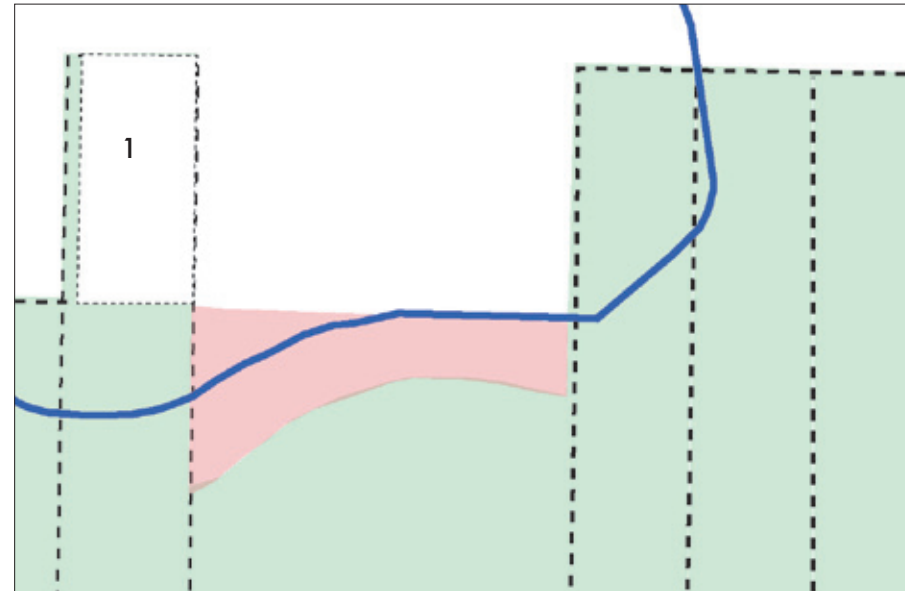


1875



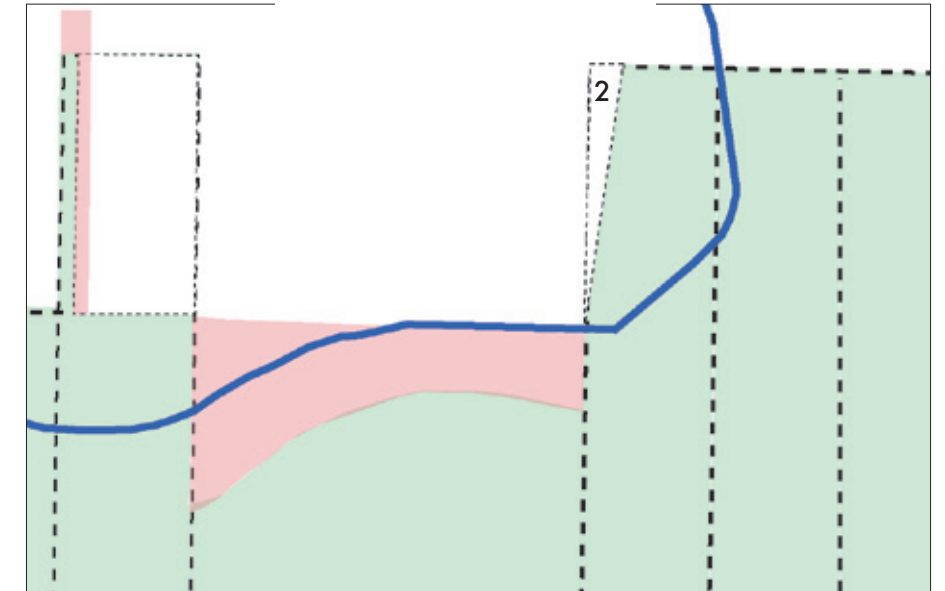
2 L'état du périmètre du parc du Mont-Royal, avant tout échange de terrain, aux limites du parc et du cimetière Mont-Royal.

1878



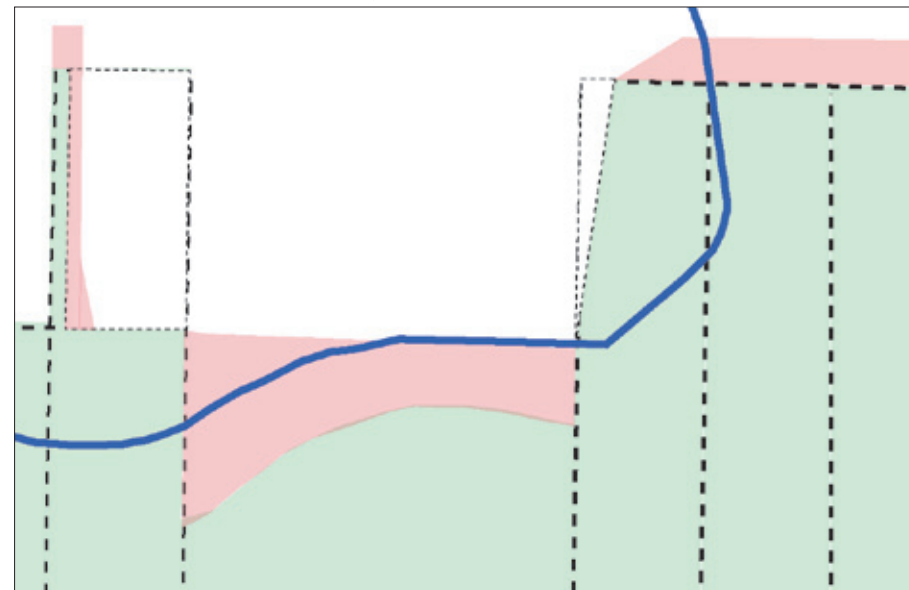
3 En rose : les terrains récupérés par la Ville. En échange, elle cède à la MRCC le terrain à l'Ouest (1), maintenant en blanc entouré de tirets. Ce terrain fait partie de l'ancienne propriété de Hosea Ballou Smith. De ce terrain, la Ville conserve une bande de terre qui servira à ouvrir le chemin des cimetières.

7 avril 1883



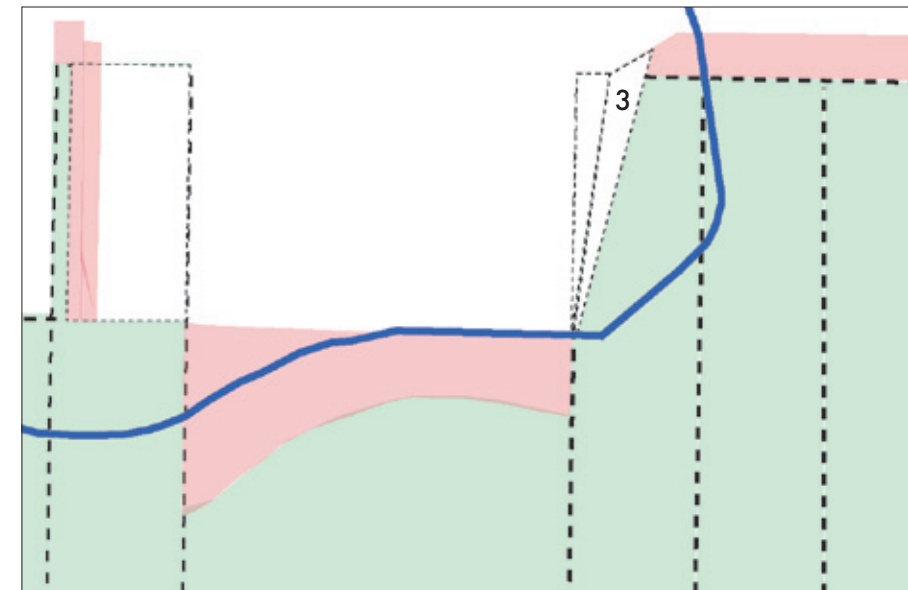
4 En rose : la Ville élargit la bande du chemin des cimetières et perd une parcelle au profit de la MRCC (2)

9 avril 1883



5 En rose : la Ville élargit l'accès au chemin des cimetières et récupère un terrain au Nord. La Ville perd une parcelle plus à l'Est qui n'apparaît pas sur ce plan.

1890



6 En rose : la Ville élargit une dernière fois le terrain où est situé le chemin des cimetières et perd un terrain triangulaire (3).



7 1875. Surbrillance en blanc : la propriété d'Hosea Ballou Smith. Encadré : le terrain convoité par la MRCC. Surligné en vert : le périmètre du parc. Surligné en pointillé noir : la future avenue du Parc. J M Johnston. *Plan of Properties Proposed to be Acquired by the Corporation of Montreal for a Public Park* (à partir des fonds de plan de 1867). AVM. VM66-S5P005.

Le 28 mai 1872, les Comités du parc du Mont-Royal et des finances recommandent qu'afin d'acquérir les deux premières propriétés qui constitueront le parc du Mont-Royal, la Ville procède par entente à l'amiable. Les terres ciblées sont celles des héritiers d'Hosea Ballou Smith de même que des parcelles du cimetière du Mont-Royal.

Le 10 juin 1872, le Comité du parc du Mont-Royal, afin de répondre aux demandes des deux cimetières, recommande « that arrangements be made for opening avenues from the Roman Catholic and Mount Royal Cemetery (ill. 12, encadré) into the rear avenue (chemin Olmsted) in the said Park on such terms and conditions, as may hereafter be agreed upon<sup>1</sup>. D'un commun accord, la Ville et la MRCC s'entendent pour privilégier des échanges de terrain plutôt que de procéder par achat. Toutefois, pour conclure un tel échange, encore faut-il que la Ville ait acheté des terrains à échanger. Cela sera fait en 1875 (ill. 1 et 2). Il faut noter que tous les terrains qui seront échangés par la suite entre ces deux propriétaires seront situés en fond de terre des propriétés acquises par la Ville pour constituer le parc du Mont-Royal.

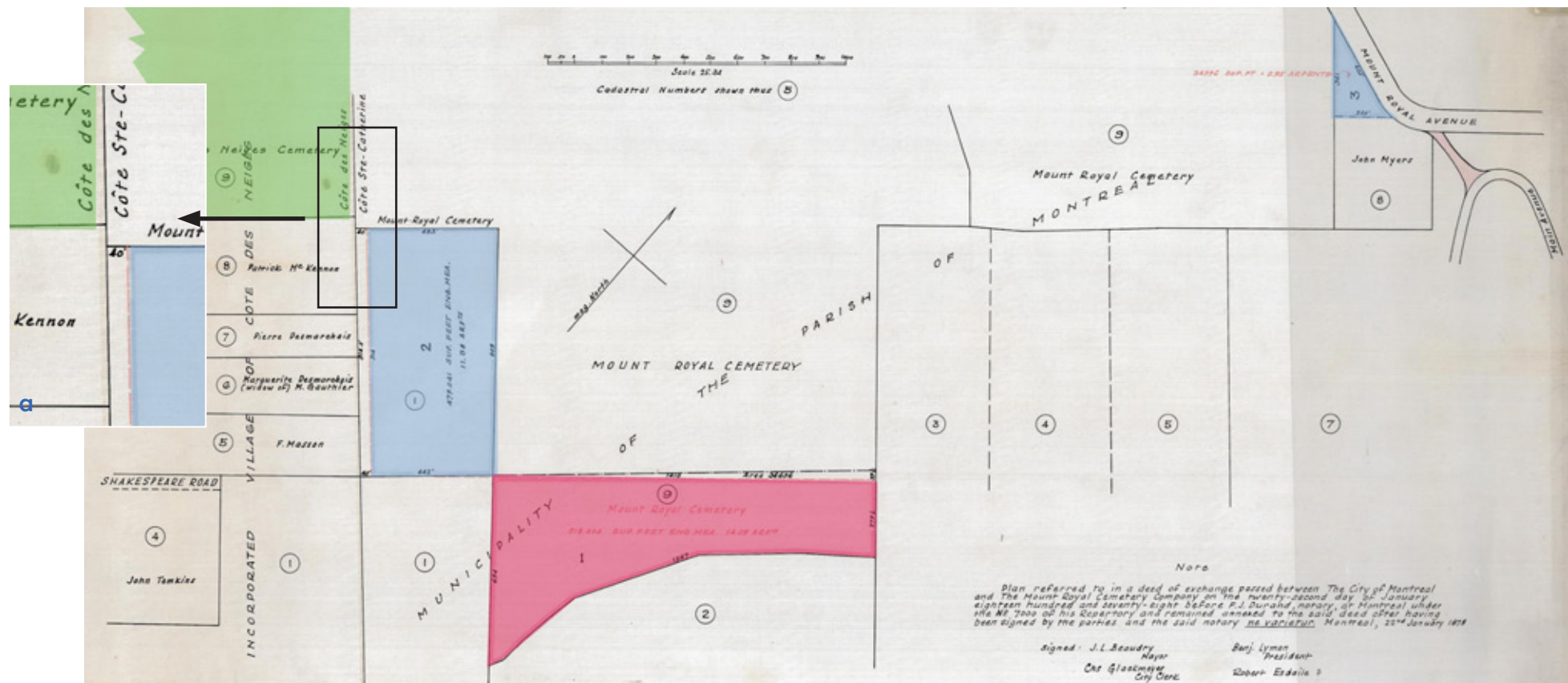
La Ville acquiert donc trois propriétés à l'extrême Est, soit celle Religieuses Hospitalières de Saint-Joseph (15 juillet 1872) et de Stanley C. Bagg (28 juin 1872) avant de conclure une autre transaction, à l'extrême Ouest, avec les héritiers de Hosea Ballou Smith, le 22 août 1872 (ill. 7).

### LE PREMIER ÉCHANGE DE TERRAINS

Comme souhaité le 10 juin 1872, des rencontres ont lieu entre la Ville de Montréal et la *Mount Royal Cemetery Company (MRCC)* menant les commissaires du parc du Mont-Royal à recommander aux élus un premier échange. Un sous-comité de la Ville est alors formé pour en négocier les termes. Le terrain convoité par le cimetière est une large bande de terre se prolongeant vers le Nord ayant appartenu auparavant à Hosea Ballou Smith (ill. 7, encadré). De cette parcelle, la Ville souhaite s'en réserver une mince bande qui, à partir du parc, donnerait un nouvel accès au cimetière catholique, comme demandé par les cimetières.

<sup>1</sup> Le 10 juin 1872. *Extract from minutes of a Quarterly Meeting of the City Council of Montreal*. AVM. VM. 44-4-2-2\_01.





**8 et 8a** Le 22 janvier 1878 copie véritable du 18 mars 1927. En bleu : le terrain soustrait du parc pour devenir la propriété de la MRCC. À gauche la bande de terre (40 pieds), réservée par la Ville pour ouvrir un chemin d'accès au cimetière Notre-Dame-des-Neiges. En rouge : le terrain contre-échangé qui est intégré au territoire du parc du Mont-Royal. En vert : le cimetière Notre-Dame-des-Neiges qui ne connecte pas encore directement avec le chemin des cimetières. Ce plan est attaché à l'acte notarié. *Plan M-45 St-Antoine*. VM. Géomatique. AP13393\_M-45-2\_AT\_00000.

La MRCC accepte la proposition sous condition d'en retirer un terrain équivalent (ill. 3 et 8). De plus, l'association souhaite « that a connection should be made between the new road on the park property (chemin Olmsted) and Mount Royal Avenue, at some point east of the Myers property, to be connected with the St Catherine road<sup>2</sup> (ill. 8, en rose pâle à l'Est).

Ce n'est toutefois que le 22 janvier 1878 que cette entente s'officialise devant le notaire François-Joseph Durand dont l'acte spécifie que la Ville se réserve une bande de terre (ill. 3 et 8) de 40 pieds (12 mètres) par 914 pieds (278 mètres).

with the intention of being left and to be used for ever henceforth as a road or means of communication with the Roman Catholic Cemetery

<sup>2</sup> Le 16 juin 1876. *Extract from minutes of a quarterly meeting of the City Council of Montreal*. AVM. VM. 44-4-2-2\_01.

as it may be deemed advisable to impose. The Mount Royal Cemetery Company shall however have the right to use the road at all times and for ever hereafter when ever required by them<sup>3</sup>.

Il n'y a cependant qu'un hic à cette transaction : cette étroite bande n'atteint pas le terrain du cimetière catholique qui ne peut donc être desservi directement par le chemin projeté à partir du parc (ill. 8a).

Cet échange de terrains, qui se réalisera plus tard, sera le premier d'une série que signeront ces deux institutions. Sur un demi-siècle, ces transactions successives auront pour effet de faire fluctuer considérablement les limites du parc et du cimetière Mont-Royal.

<sup>3</sup> Le 22 janvier 1878. Notaire F. - J. Durand. *Échange entre la Ville de Montréal et la MRCC*. RFQ.

## LES CIMETIÈRES S'UNISSENT

En décembre 1879 et février 1880, des représentants des cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal adressent deux requêtes similaires aux commissaires du parc du Mont-Royal. Voici celle de la Fabrique de Notre-Dame de Montréal qui expose

que lors de l'établissement du Parc Mont-Royal une lisière de terre de quarante pieds de large formant partie de la ferme Smith a été réservée par la Cité pour établir une communication entre les Cimetières Notre Dame des Neiges et Mont-Royal avec le parc.

Que depuis les familles qui ont des lots de sépultures dans le Cimetière de Notre Dame des Neiges se sont plaints à plusieurs reprises de l'incommodité qu'il y a de ne pouvoir visiter le Parc et leurs lots sans allonger considérablement leur chemin et payer le taux de la Barrière<sup>4</sup>.

Que Vos Requérents croient qu'il serait dans l'avantage du public et plus spécialement des citoyens de Montréal qui ont des lots dans le Cimetière d'avoir une communication directe entre le Parc Mont-Royal et le Cimetière.

C'est pourquoi Vos Requérents supplient Messieurs les Commissaires du Parc de vouloir adopter telles mesures qu'ils jugeront convenables pour ouvrir et établir un chemin de Communication entre le Cimetière de N. D. des Neiges et le Parc Mont-Royal aussitôt que possible. Et vous ferez justice<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Il s'agit d'un poste de péage.

<sup>5</sup> Le 1<sup>er</sup> décembre 1879. *La requête des Curé & Marguilliers de l'Œuvre & Fabrique de la Paroisse de Notre-Dame de Montréal*. AVM. VM44-4-2-7\_02.



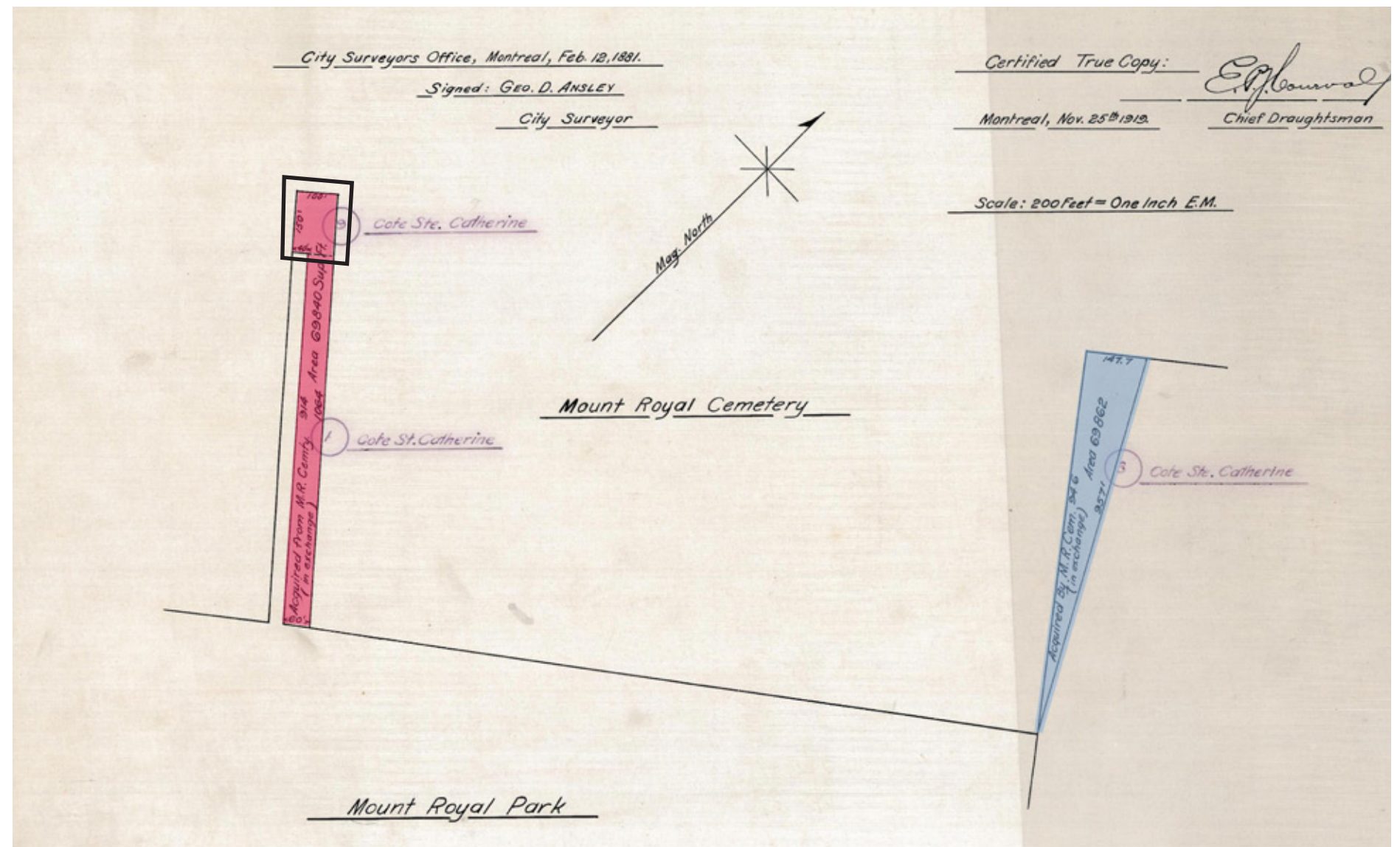
## D'AUTRES ÉCHANGES SONT NÉCESSAIRES

Le 14 février 1881, les Commissaires du parc informent que «they have opened an avenue or highway through the Park property, giving access to both the Roman Catholic and Mount Royal Cemeteries<sup>6</sup>». Ils demandent maintenant au Conseil de Ville d'approuver un autre échange qui vise à élargir de 60 pieds (18 mètres) la bande de terre acquise en 1878 la portant à 100 pieds (30 mètres) de largeur (ill. 9, encadré). À cela s'ajoute au sommet de la bande un terrain rectangulaire de 150 pieds par 100 pieds (46 mètres par 30 mètres), donnant maintenant un accès public direct au cimetière catholique par le parc. Cette transaction ne sera conclue que le 7 avril 1883.

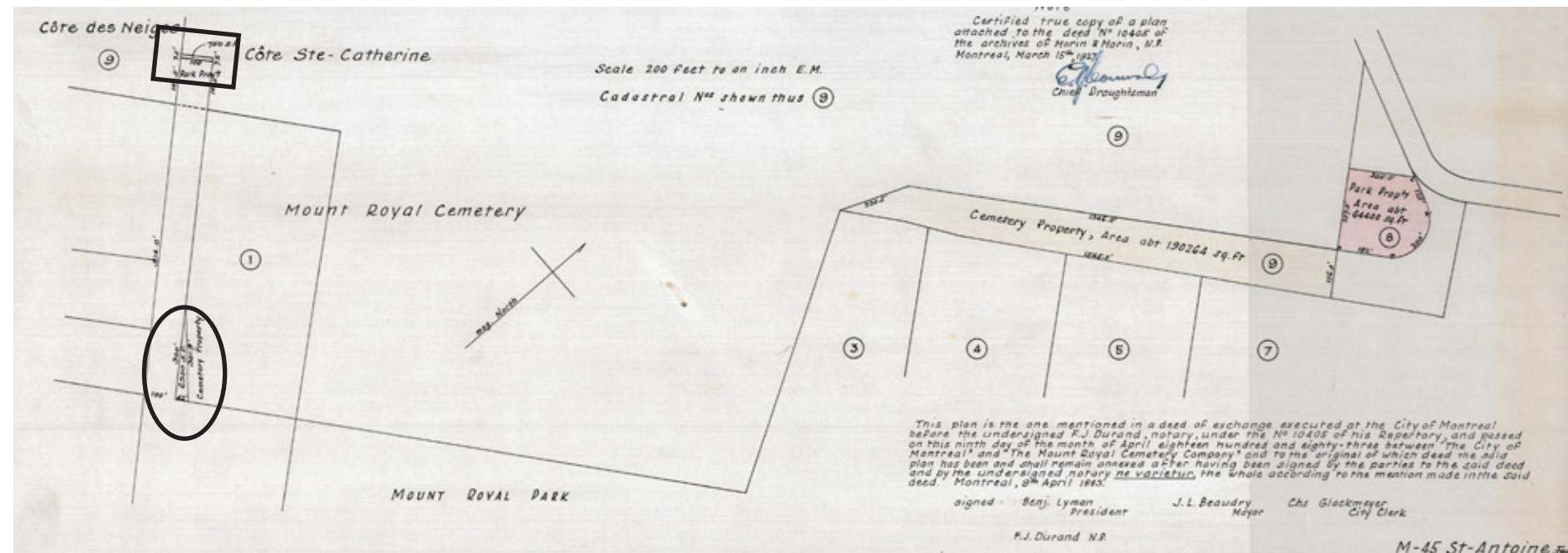
Deux jours plus tard, un acte notarié scelle un autre échange (ill. 10). Du côté du chemin des cimetières, la Ville récupère une pièce triangulaire permettant d'en élargir encore l'entrée du chemin (ill. 10, encerclé). Plus à l'Est, le terrain en rose (partie lot no 8) revient à la MRCC en échange au bénéfice de la Ville d'une longue bande de terre (partie lot no 9). Une autre mince bande de terre au bout des chemins des cimetières revient à la MRCC (ill. 10, encadré).

En 1891, la ville élargit encore une fois ce passage qui donne accès aux cimetières (ill. 11) totalisant maintenant au total une bande de terre de 145 pieds de large sur plus de 900 pieds de long (44 mètres par 274 mètres). En contre-échange, le cimetière gagne une zone triangulaire plus à l'Est (ill. 11). Il s'agit alors du dernier échange de terrain entre les deux institutions au 19<sup>e</sup> siècle.

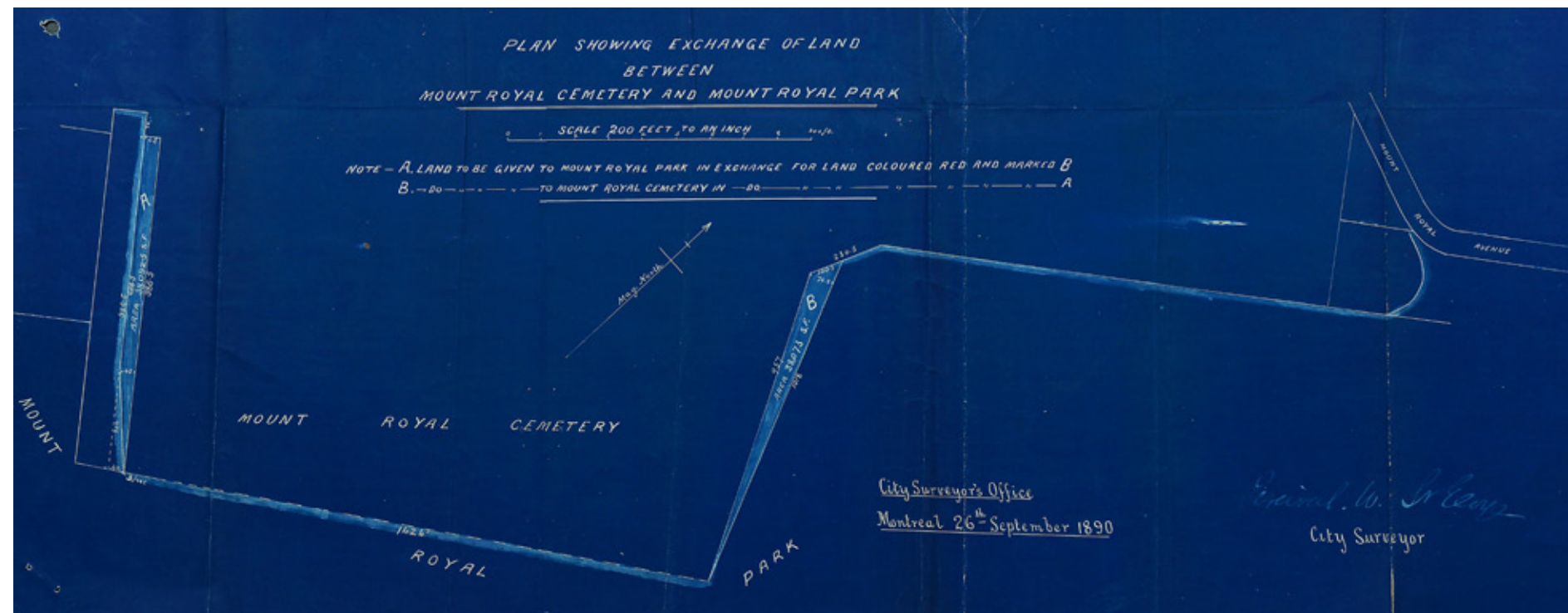
<sup>6</sup> Le 14 février 1881. Procès-verbal des Commissaires du parc du Mont-Royal. AVM. VM44-4-2-2\_01



<sup>9</sup> Le 12 février 1881 copie véritable du 25 novembre 1919. La transaction a lieu le 7 avril 1883. En bleu le terrain du parc du Mont-Royal échangé avec la MRCC. En rouge, le terrain, élargi et prolongé, est contre-échangé donnant ainsi un accès public au cimetière catholique (encadré). Plan M-45 St-Antoine. VM. Division de la géomatique. AP13393\_M-45-2\_AT\_00000.



10 Le 9 avril 1883 copie véritable du 15 mars 1927. En rose : devient la propriété de la MRCC. Il s'agit d'un terrain irrégulier à l'Est et d'une fine bande de terrain située à l'extrémité du chemin des cimetières (encadré). En beige devient la propriété de la Ville. Il s'agit d'une bande de terre triangulaire qui élargit le couloir du chemin des cimetières (encerclé) ainsi que d'une longue bande horizontale plus à l'Est. Plan M-45 St-Antoine. VM. Division de la géomatique. AP13392\_M-45-1\_AT\_00000.



11 Le 26 septembre 1891. A. Une bande de terre que la Ville acquiert du cimetière Mont-Royal pour élargir de 45 pieds l'allée qui mène aux cimetières. B. La bande de terrain échangée qui revient à la MRCC. Percival St George. Plan showing exchange of land between Mount Royal Cemetery and Mount Royal Park. AVM. VM44-4-2-2\_01-gf07-046.



## LE CHEMIN DES CIMETIÈRES

La correspondance et les comptes rendus montrent l'importance qu'accordent La Fabrique de la paroisse Notre-Dame et la MRCC à l'ouverture d'une seconde entrée à partir du parc du Mont-Royal. Toutes ces tractations et ces transactions visent à rendre accessible leur cimetière à la population montréalaise qui augmente régulièrement.

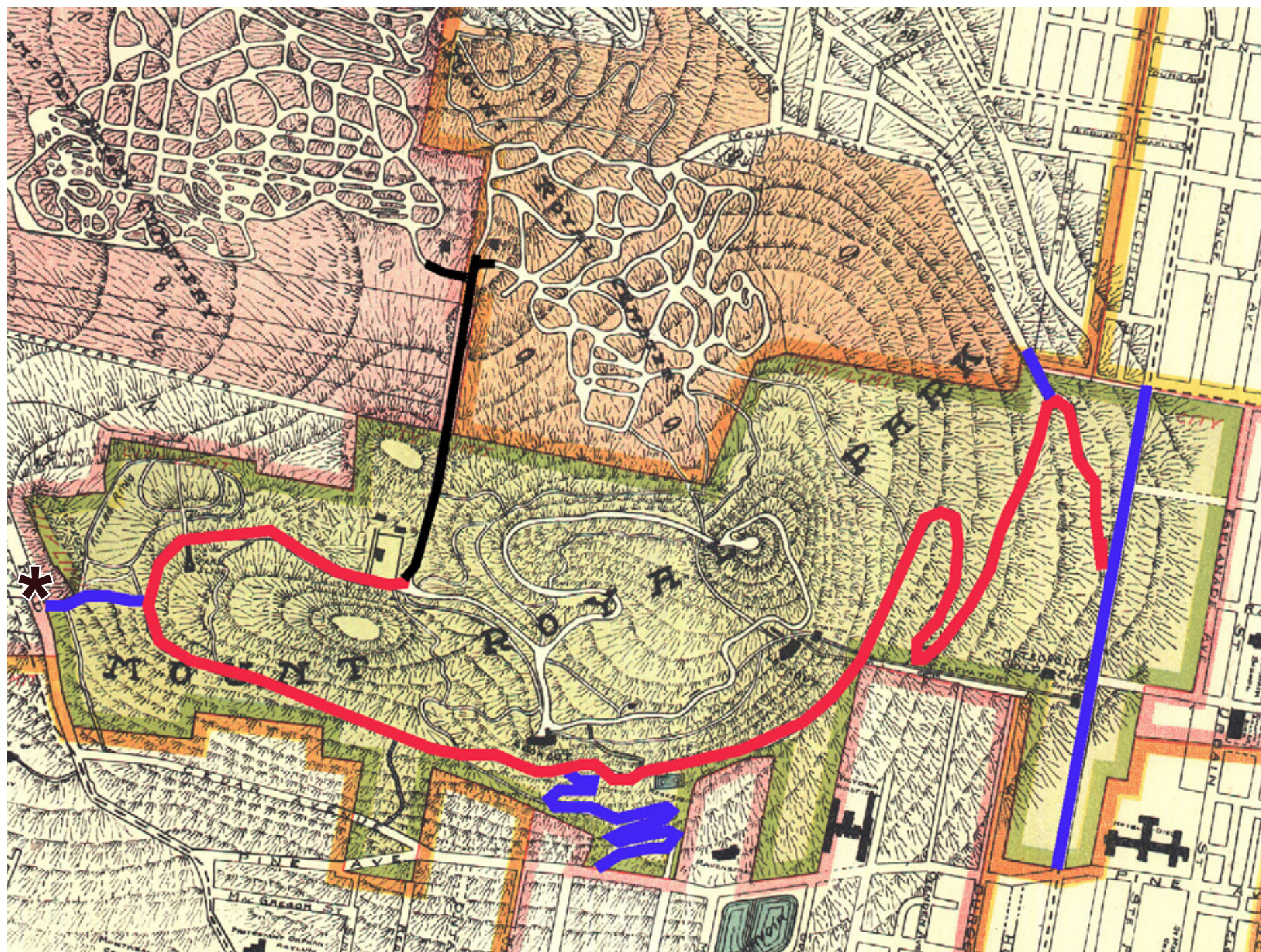
L'entrée Ouest du parc, à partir du chemin de la Côte-des-Neiges, permettait aux citoyens, en provenance de la ville, d'accéder en voiture aux cimetières en évitant le poste de péage (ill. 12, étoile). Celui-ci est situé juste au Nord de l'entrée Ouest du parc. Lorsqu'en 1884<sup>7</sup>, le poste de péage est déplacé au-delà de l'entrée principale du cimetière catholique, alors que l'année précédente la Ville venait tout juste d'élargir le couloir du chemin des cimetières (ill. 9 et 10).

Cette pratique d'entrer par le parc pour se rendre aux cimetières ne semble pas se terminer là, puisque les échanges de terrains entre la municipalité et la MRCC permettront bientôt de tripler la largeur de la bande réservée au chemin des cimetières, le couloir, et non le chemin, passant de 40 pieds (12 mètres) de large en 1878 à 145 pieds (44 mètres) de large en 1890 (ill. 12). C'est à cette date que se termine la première série d'échanges.

## UN TRANSIT PAR LE PARC

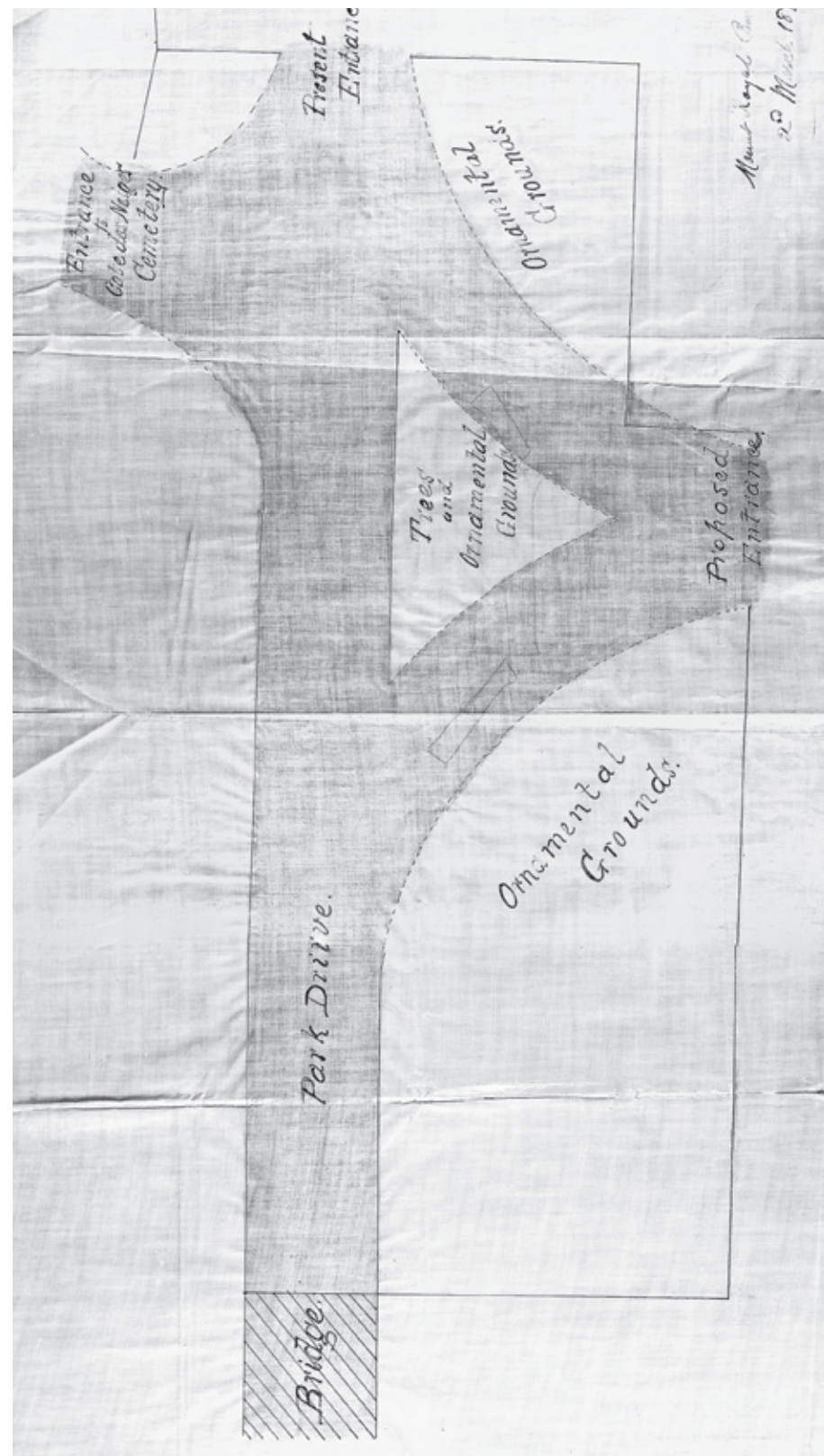
Pour une partie de la population, cette entrée Ouest du parc est relativement proche de la zone urbaine, en particulier les quartiers Ouest de la ville. Il ne faut pas oublier que le taux de mortalité, plus particulièrement la mortalité infantile, était plus élevé à cette époque. De plus, en 1885, la population montréalaise est frappée par une épidémie de variole. D'avril à la fin de 1885, plus de 3000 personnes sont mortes des suites de cette terrible maladie, dont une majorité d'enfants (entre 0 et 10 ans) et ce sur une population de quelque 167000 âmes. Lors de cette épidémie, la population catholique a été la plus fortement touchée, en particulier les catholiques francophones (2884 morts). L'on peut penser qu'une partie des cortèges funèbres et des visiteurs, autant en provenance de l'Est que de l'Ouest, passaient par le parc, en voiture ou à pied, pour atteindre les portes d'entrée de chacun des cimetières qui étaient situées au bout du chemin des cimetières (ill. 12 et 13).

<sup>7</sup> En 1884, la Ville acquiert de la *Montreal Turnpike Company*, le terrain où sont construites les installations du poste de péage qui sont situées juste au-delà de l'entrée Ouest du parc du Mont-Royal, qui était auparavant l'entrée de l'ancien chemin d'accès de la propriété d'Hosea Ballou Smith.



12 1907. Ce plan montre clairement surligné en noir le chemin des cimetières situé à la croisée du chemin Olmsted, derrière la maison Smith et qui se rend directement aux deux cimetières. L'étoile indique le site du poste de péage avant son déplacement au Nord de l'entrée du cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Surligné en rouge, le chemin Olmsted. Surligné en violet, les voies qui donnent accès au chemin Olmsted. Pinsoneault. *Atlas of the Island and City of Montreal and Ile Bizard*. BANQ, en ligne.





13 Le 2 mars 1897. Ce plan d'aménagement proposé par la MRCC montre un pont (bridge dans le plan), ce qui laisse supposer qu'un ruisseau y passe. De plus, le chemin *Park Drive* (promenade du parc) et les entrées des cimetières actuelles et projetées sont identifiés. AVM. VM44-4-2-2\_01-gf33-041.

## UN AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DES CIMETIÈRES

En 1895, le Comité des parcs accorde la permission à la MRCC d'aménager le terrain situé près des portes d'entrée des deux cimetières, et ce, sous la supervision du responsable du parc. À cette fin, elle soumet un plan sommaire d'aménagement à la Ville (ill. 7). Selon la MRCC

the object of the Cemetery Company is to make the entrance into the cemetery where the improvements and expenditure of money for monuments, etc. have been the greatest, instead of as it is at present into the poorer parts of the grounds, and this can only be done by obtaining from the park the strip of land in question and which will indeed be improved by the Cemetery Company, making the entrance to both Cemeteries much more sightly than at present<sup>8</sup>.

Pour la Ville, cette proposition constitue une amélioration autant pour le parc que pour les abords des deux cimetières. Mais, plutôt que de céder le terrain, la Ville choisit d'accorder un bail de 25 ans, avec un loyer nominal d'un dollar par année, à condition que le « terrain ne [soit] pas employé pour des inhumations, mais seulement pour embellir le paysage<sup>9</sup>. » Les sources consultées ne permettent pas d'établir si ce projet a été réalisé.

<sup>8</sup> Le 23 mars 1897. *Compte rendu de la réunion de la MRCC*. AVM. VM44-4-2-2\_01.

<sup>9</sup> Le 23 mars 1897. *Compte rendu du comité du parc du Mont Royal*. AVM. VM44-4-2-2\_01.

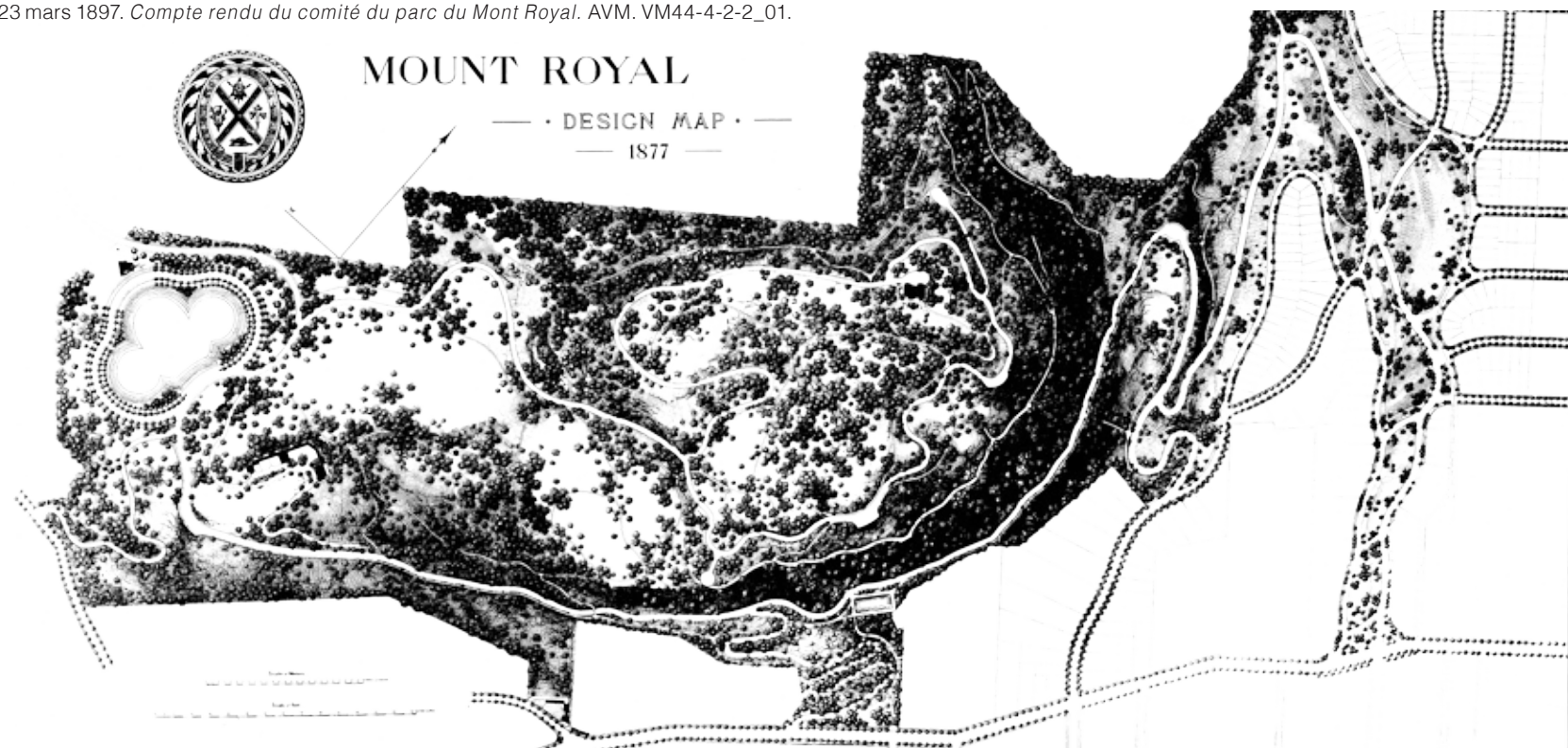
## LE LIEN AVEC LA GRANDE PROMENADE

Le plan d'aménagement de 1877 du célèbre architecte paysagiste Frederick Law Olmsted (ill. 8) ne prévoit pas l'avenue qui traverse, en diagonale, la partie Ouest du parc (ill. 1, p. 17), ni le tracé de l'avenue du Parc ni même la bande de terre qui se prolonge dans le cimetière du Mont-Royal<sup>10</sup> (ill. 1 et 8), non plus que la partie Est du parc qui aurait dû être vendue par la Ville en grands lots à construire<sup>11</sup>.

Son projet prévoit plutôt une Grande Promenade (*chemin Olmsted*), réservée aux voitures, qui mène les passagers du pied de la montagne jusqu'à son *sommet*. Ce chemin est réalisé à partir des années 1875 et donne accès à l'ensemble du parc. Cette Grande Promenade est à la portée de la population montréalaise depuis le Sud par le chemin de la Côte-des-Neiges et par l'avenue du Parc via la rue De Bleury. C'est donc en passant par la Grande Promenade que le chemin des cimetières permet d'arriver à destination, et ce à partir de 1880.

<sup>10</sup> Auparavant, la propriété d'Hosea Ballou Smith.

<sup>11</sup> Selon la Charte, ce type de transactions aurait été tout à fait possible à ce moment.



14 1877. Ce plan montre les intentions d'Olmsted quant à la Grande Promenade (*chemin Olmsted*) soit le large tracé en blanc qui sillonne à l'intérieur du parc. Il montre également le périmètre du parc tel qu'il le concevait. Aucun chemin des cimetières n'est tracé et l'avenue, prévue dans l'Ouest du parc dès 1867, est disparue. Toutefois, on y voit très bien l'entrée Ouest du parc à partir du chemin de la Côte-des-Neiges. Frederick Law Olmsted. *Montreal Design Map*. VM. SGPVMR. DOCS1-#144051877\_Mount\_Royal.



## 2.3 1885-1895 UN PREMIER PROJET DE TRAMWAY DANS LE PARC DU MONT-ROYAL

La Ville se soucie toujours de rendre accessible le parc du Mont-Royal. Alors que depuis 1885, le funiculaire amenait les citoyens au sommet du parc à partir du flanc Est de la montagne, un projet de tramway, qui pénètre plus loin dans le parc, voit le jour à la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Rapidement, il rencontre une forte opposition et le projet sera abandonné.

Malgré l'existence depuis 1885 d'un service du funiculaire sur le flanc Est de la montagne (ill. 1 à 3), nous savons qu'en parallèle des réflexions ont cours pour implanter un service de tramways dans le parc. Les réflexions quant à cet éventuel service débutent bien avant qu'il soit mis en place au milieu des années 1920.

En fait, les premières mentions de ces réflexions s'élaborent dès 1887<sup>1</sup>. Mais il faut attendre 1895 pour qu'un rapport du Comité du parc du Mont-Royal recommande l'extension des voies du tramway à travers le parc. C'est alors qu'un sous-comité, qui examine plus en détail la question, estime que « le nouveau circuit devrait être établi, vu qu'il ne déparerait en rien les beautés du parc et permettrait au public en général de jouir d'une propriété publique, qui a coûté aux citoyens plus d'un million de dollars et qui doit être considéré comme un héritage commun<sup>2</sup>. »

Ce rapport est accompagné d'un plan (ill. 4) qui présente le tracé d'une ligne de tramway sur le mont Royal en provenance de l'Est de la ville. L'on y remarque, sans surprise, que le parcours emprunte les parties les moins inclinées de la montagne et qu'une portion, jugée comme étant la plus accidentée du tracé, nécessitera plus tard la construction d'un tunnel afin d'atténuer l'effet de cet obstacle.

Le rapport précise que la construction de la ligne de tramway allait minimiser le plus possible la coupe d'arbres et que le service, qui serait assuré par la *Montreal Street Railway* serait interrompu durant l'hiver. L'été, le service serait variable selon la météo et le nombre de visiteurs, mais ne devrait pas être offert tôt le matin ni tard le soir. En somme, il serait surtout offert l'été en après-midi ou en début de soirée lorsque la demande d'accès à un point de verdure et de fraîcheur serait la plus forte.

Un second plan (ill. 5), dont il n'a pas été possible d'identifier précisément la date de conception, a été réalisé durant les mêmes années que le premier. Il en diverge cependant et témoigne du fait que le choix de tracé d'un tramway éventuel venant de l'Est était à ce moment loin d'être définitif.

<sup>1</sup> VM44-4-2-7\_13. Parcs et traverses, Commission Rapports et dossiers divers.

<sup>2</sup> Ibid.

Plusieurs groupes vont cependant s'opposer à cette idée de tramway au sommet, dont The Good Government Association of Montreal qui transmet une lettre d'opposition au Conseil municipal le 10 janvier 1896. C'est le cas aussi du cimetière Mont-Royal qui se manifeste le 31 décembre 1895, du Order of Knights of Labor et de la Natural History Society of Montreal. D'autres groupes, dont la Chambre de commerce, vont toutefois se montrer favorables à ce projet.

Cette opposition ne s'est pas atténuée avec le temps et une nouvelle pétition sera présentée au conseil municipal le 16 février 1903 par les membres du Young Men's Christian Association qui s'opposent à tout empiètement dans le parc du Mont-Royal. Ils protestent contre l'arrivée d'un tramway dans cet espace public. « We consider that any such project would seriously interfere with the character of the Park as a rural resort and that it would spoil its beauty and destroy its value to the citizens of Montreal<sup>3</sup>. » C'est sans doute en raison notamment de ce type d'oppositions que la Ville n'ira pas de l'avant avec ce projet.

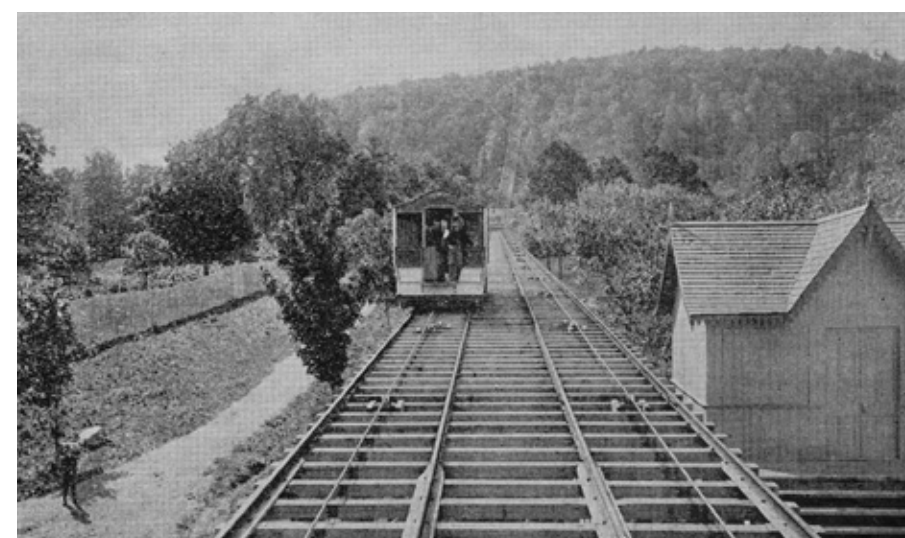
<sup>3</sup> Ibid.



<sup>2</sup> Après 1896. Montréal. Le chemin de fer incliné de la Montagne (Mount Royal Elevator). BAnQ. 4673495.

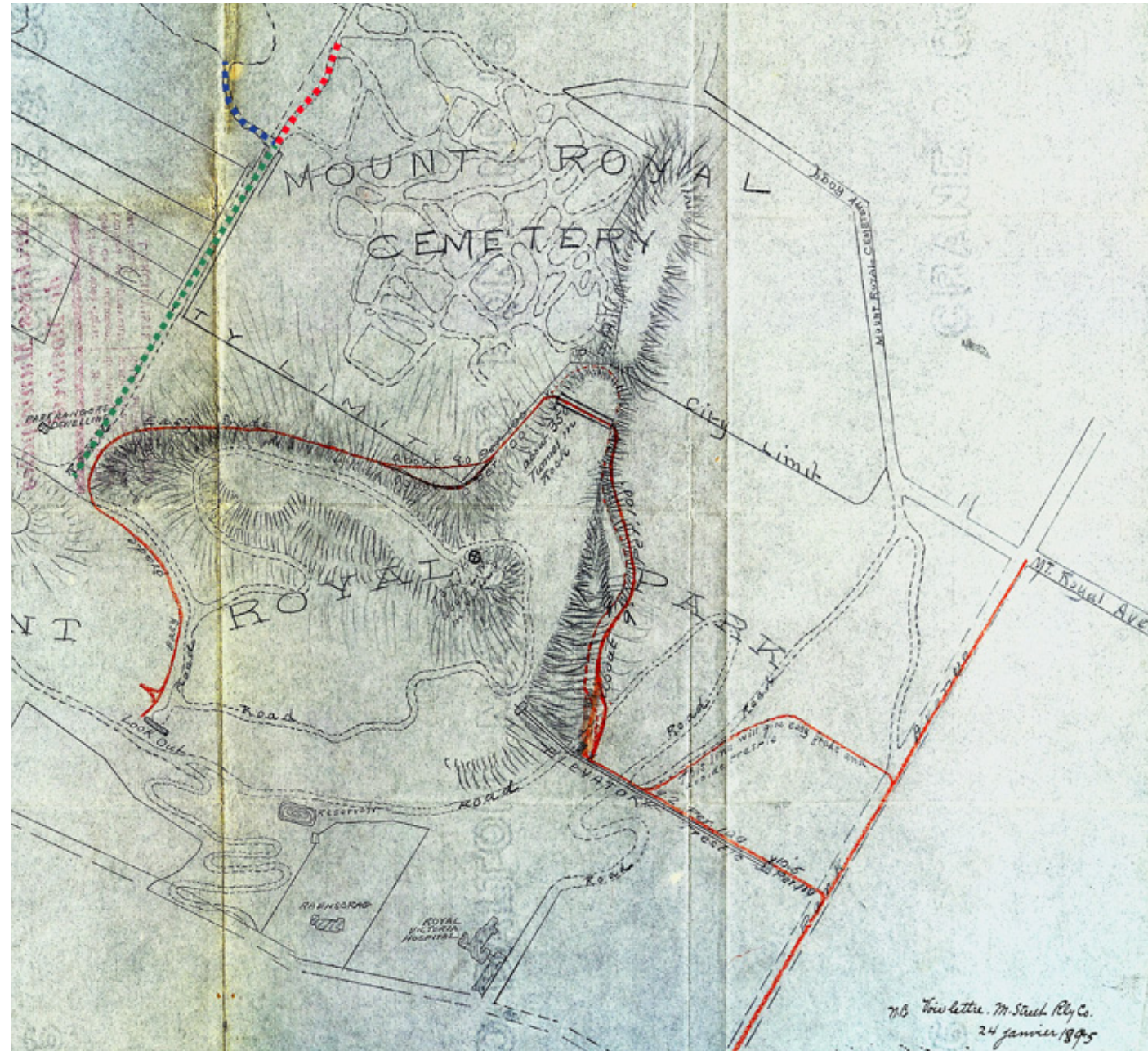


<sup>1</sup> 1915. Le funiculaire qui passe au-dessus de la Grande Promenade (chemin Olmsted). AVM. BM42-G1040\_pl-ver.



<sup>3</sup> Le 11 juillet 1891. Le funiculaire au bas de la montagne avant la construction du belvédère sur le flanc Est. Photo G. R. Lancefield, Mount Royal Park Incline Railway. BAnQ. 06M\_P750\_MAS-3-78-c.





4 Plan de 1895 montrant un tracé potentiel de tramway provenant de l'Est. Surligné en pointillé marque le chemin et les entrées des cimetières. Ligne rouge : une nouvelle proposition qui relie le tramway au funiculaire et traverse un tunnel qui termine sa course à un belvédère. AVM. VM44-4-2-7\_13-gf10-088.



5 Non daté. Fine ligne rouge : un tracé potentiel de tramway provenant de l'Est. Cette proposition montre un tracé qui se développe à l'intérieur des limites du parc. AVM. VM44-4-2-7\_13-gf11-089.





## LA TROISIÈME PARTIE

# 1885-1925

## À L'OUEST, L'ACCESSIBILITÉ ET L'AGRANDISSEMENT DU PARC

De 1885 à 1925, la Ville réussit à agrandir le territoire du parc du Mont-Royal, en particulier le long du chemin Shakespeare ([chemin Remembrance](#)). Tous les grands lots planifiés le long de ce chemin dès 1847 sont destinés à une population aisée. Les ventes ne seront pas un succès et les lots achetés sont peu construits. Dans de telles circonstances, la Ville devient le seul acheteur sérieux lorsque les propriétaires de longue date veulent s'en départir.

Dans un autre registre, depuis 1872 l'unique accès au parc du Mont-Royal par l'Ouest se fait à partir de l'ancien, étroit et sinueux chemin d'entrée de la propriété d'Hosea Ballou Smith. Pour y accéder à partir de la ville, il faut franchir la pente très abrupte du chemin de la Côte-des-Neiges. Lorsque la Ville décide d'adoucir cette pente en abaissant ce chemin d'une dizaine de mètres devant cette entrée, elle la rend inaccessible. Le choix du chemin Shakespeare devient alors tout indiqué.

Cette troisième partie permet d'explorer les problèmes et problématiques rencontrés par la Ville lorsqu'elle cherche à devenir propriétaire du chemin ainsi que de tous les lots qui le bordent. À terme, le parc du Mont-Royal agrandi donnera maintenant directement sur le chemin Shakespeare et les acquisitions des *villa lots* s'échelonneront sur 40 ans.

# 3.1 1885-1916 LES LOTS À VENDRE ET LE CHEMIN SHAKESPEARE

Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, la Ville voit grand, son territoire et sa population étant en pleine explosion. Entre 1874 et 1918, près de 25 municipalités sont annexées, augmentant d'autant le périmètre et la population de la ville de Montréal. Une des municipalités voisines, Notre-Dame-des-Neiges annexée en 1907, est de ce nombre. C'est sur ce territoire que la Ville tente d'acquérir plusieurs terrains dans sa perspective d'agrandissement du parc du Mont-Royal. Ce qui semblait être des transactions relativement simples présentera des difficultés insoupçonnées.

## LA VILLE ACHÈTE

Afin d'agrandir le parc, le Comité du parc du Mont-Royal recommande le 25 mai 1885 d'acquérir les terrains situés dans la Ville de Notre-Dame-des-Neiges<sup>1</sup> ce qui se réalise le 22 juin quand le marchand John H. Hogdson vend plusieurs lots à la Ville (ill. 1, en surbrillance rose). Des maisons, étables et autres bâtiments sont érigés sur deux de ces lots ayant front sur le chemin de la Côte-des-Neiges. Toutefois, lors de cette acquisition, il n'est fait aucune mention d'un quelconque droit de passage sur le chemin Shakespeare.

Cette transaction constitue le premier agrandissement important du parc du Mont-Royal, un peu plus de 10 ans après les premiers achats de 1872. Bien que ces lots soient achetés pour faire partie du parc, plusieurs d'entre eux ne sont pas connectés au parc du Mont-Royal.

## LE CHEMIN SHAKESPEARE VENDU

Quand l'homme d'affaires Donald Lorn MacDougall<sup>2</sup> meurt en décembre 1885, il laisse ses biens à sa femme, Lucy Boston et ses quatre enfants, ce qui inclut ses propriétés sur le chemin Shakespeare, soit un lot qui leur sera vendu en 1889, de même que le chemin qu'ils vendent en mai 1895 à deux acheteurs : George Hillyard Matthews, auparavant du 2<sup>nd</sup> West India Regiment de Sa Majesté qui en acquiert les 4/5 et le comptable Joseph-Ovide Gravel qui achète le 1/5 restant. Le tout est « transferred but without any warranty of any kind<sup>3</sup> ».

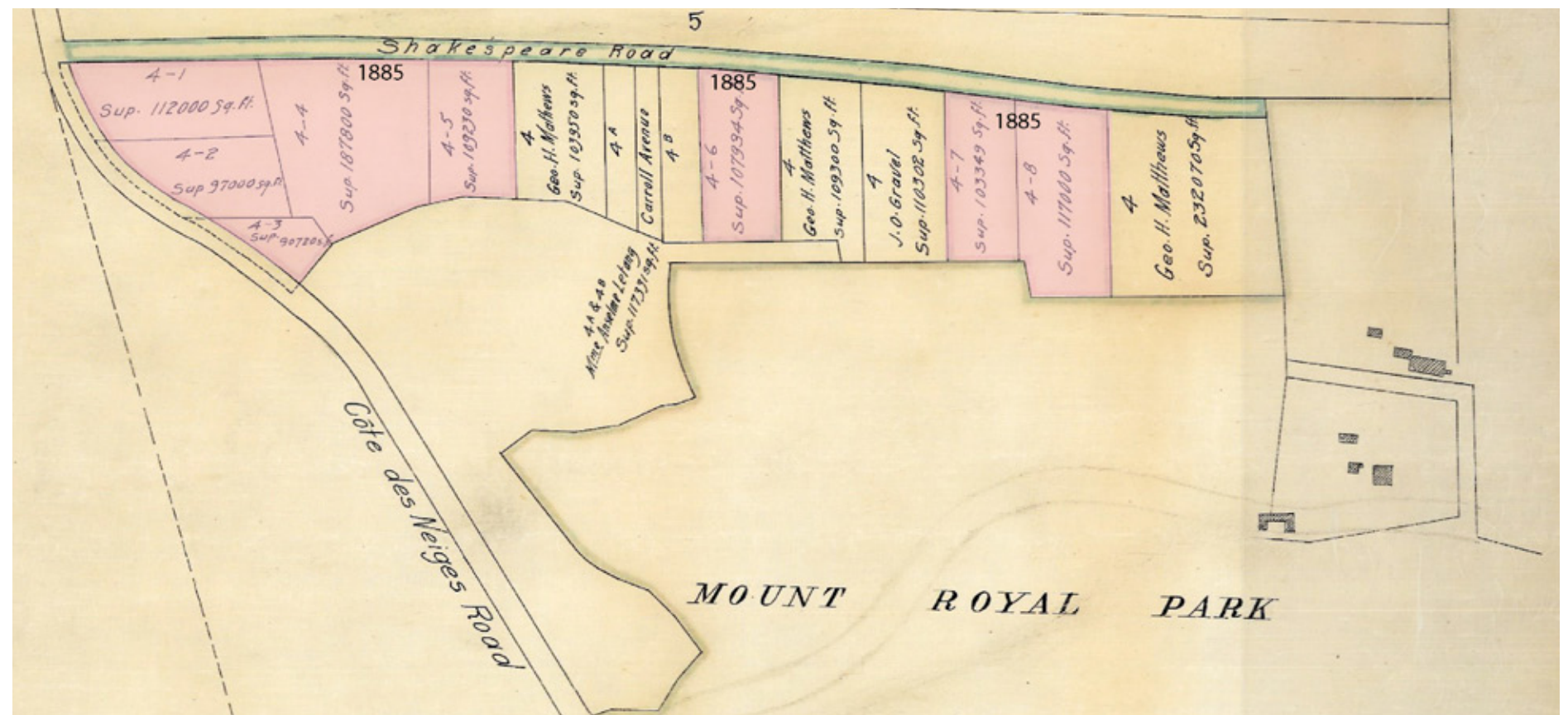
## LE CHEMIN SHAKESPEARE : PUBLIC OU PRIVÉ ?

Après l'achat des propriétés Hogdson par la Ville en 1885, il faut attendre 25 ans avant que la Ville ne pense de nouveau à agrandir le parc. L'occasion se présente en 1907 à la mort de George H. Matthews alors que les biens de ses héritiers incluant les *villa lots*, tous vacants, sont gérés par la *Montreal Trust & Deposit Co.* Aucun de ces lots n'est construit (ill. 1). George R. Wilson,

<sup>1</sup> Le 25 mai 1885. *Rapport des commissaires du parc.* AVM. VM44-4-2\_7.

<sup>2</sup> Voir le chapitre 1.

<sup>3</sup> Mai 1895. Willian de M Marler, notaire. *Vente du chemin Shakespeare.* RFQ, no 56648.



<sup>1</sup> Le 12 février 1913 révisé le 13 octobre 1916. Les terrains achetés par la Ville en 1885 pour agrandir le parc du Mont-Royal sont surlignés en rose. Les lots Ouest sont isolés du parc alors que les lots à l'Est sont mitoyens avec le parc. Les autres lots sont de propriété privée. *Plan showing properties belonging to the City of Montreal, on Shakespeare Road.* VM. Division de la géomatique. PI-1600.

gestionnaire responsable de ces biens, approche la Ville pour les lui vendre. En fait, dit-il dans sa lettre, tous les lots qui donnent sur ce chemin sont à vendre, dont celui d'un voisin, Joseph-Ovide Gravel et que si la Ville les achetait tous, elle pourrait « close the road and enlarge the Park as all the other lots on plan belong to the city<sup>4</sup>. » Toutefois, il prévient que le chemin est maintenant la propriété des héritiers Matthews et celle de J.- O. Gravel,

<sup>4</sup> Le 17 mai 1907. George R. Wilson. *Lettre du Montreal Trust & Deposit Company à la Ville de Montréal.* VM44-4-2-2\_15.

soit tous les lots qui y font front sont sujets à un droit de passage. Il conclut sa lettre en proposant une rencontre avec les représentants de la Ville, si celle-ci se montre intéressée.

Le 20 décembre 1911, Wilson revient à la charge. Les propriétaires souhaitent vivement vendre ces lots, mais il les offre en priorité à la Ville à 0,30 \$ du pied carré, avant de les offrir en vente au grand public. Les commissaires du parc du Mont-Royal examinent cette offre, puis la rejettent estimant que



le prix demandé est trop élevé<sup>5</sup>. Toutefois, disent-ils, si le prix en était plus raisonnable, ils en recommanderaient volontiers l'achat par la Ville. Le 29 janvier 1912, en contre-offre, Wilson propose 0,25 \$ du pied carré pour les terrains et 0,05 \$ du pied carré pour le chemin.

La Ville se montre suffisamment intéressée pour qu'il s'ensuive une correspondance à ce sujet entre les différents services de la Ville. Ces lettres soulèvent la problématique qui entoure les titres de propriété du chemin Shakespeare.

### Le 8 février 1912

Une demande du Bureau de l'ingénieur en chef est acheminée

- à l'ingénieur surintendant de la voirie pour qu'il produise un plan montrant la superficie des terrains convoités, le nom des propriétaires ainsi que le montant total appréhendé en ce qui concerne les terrains (à 0,25 \$ du pied carré) et le chemin (à 0,05 \$ du pied carré)
- à l'évaluateur J. Hamilton Ferns afin qu'il produise une évaluation des titres concernant le chemin Shakespeare. (AVM. Série 3, no 2777)

### Le 2 mars 1912

John Barlow, ingénieur en chef de la voirie, s'enquiert auprès de l'évaluateur de la Ville si une quelconque portion du chemin Shakespeare est évaluée comme étant une propriété privée. Il ajoute que cette voie est indiquée comme un chemin public sur le plan du village de la Côte-des-Neiges. (AVM. Série 3, no 2777)

### Le 6 mars 1912

L'évaluateur, J. Hamilton Ferns, considère que ce chemin est public « used in common, and consequently not assessed as private property. » (AVM. Série 3, no 2777)

### Le 8 mars 1912

L'ingénieur en chef de la voirie, John Barlow fait part de cette opinion à l'ingénieur en chef des travaux publics, Georges Jamin. Ajoutant aux avis précédents, il mentionne que ce chemin apparaissant sur le plan officiel cadastral du village de Côte-des-Neiges semble un chemin public (appears to be a public road). (AVM. Série 3, no 2777)

Par conséquent, il n'est donc pas nécessaire pour la Ville d'évaluer le prix du chemin. Par ailleurs, elle envisage toujours la possibilité d'acquérir tous les terrains vacants donnant sur le chemin Shakespeare, ainsi qu'une propriété adjacente donnant front sur le chemin de la Côte-des-Neiges (la propriété Brunet).

<sup>5</sup> Lettre à la Ville du 29 janvier 1912. Ce prix inclut les terrains vacants et le chemin qui mesure 112926 pieds carrés. AVM. Série 3, no 2777.

## DE NOUVEAUX PROPRIÉTAIRES

Malgré l'intérêt de la Ville, les négociations n'aboutissent pas et les héritiers de George H. Matthews décident d'offrir leur propriété au grand public. Trois propriétaires ou groupe de propriétaires, plus ou moins reliés entre eux, se succèdent en quelques mois.

### Le 2 octobre 1912

William Bernard Converse

### Le 23 octobre 1912

Charles Allan Smart, manufacturier, James George Ross, comptable et Frederick W. Molson, marchand

### Le 4 mars 1913

Summit Realty Limited (SRL), représenté par James G. Ross, président et William B. Converse, le secrétaire-trésorier

Chacune de ces transactions mentionne que les lots vendus sont accompagnés d'un droit de passage sur le chemin de Shakespeare et que « all the right interest and title of the vendors in and to the road known as Shakespeare Road, being the ownership of four fifths of the road [...] but without warranty as to title in the property of the road<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> RFQ. Le 23 octobre 1912. Donald McKenzie Rowat, notaire. *Acte de vente entre les héritiers Matthews et William Bernard Converse*, numéro 225609.

## UNE DEMANDE DE PRIVATISATION DU PARC

Le 2 octobre 1912, soit la journée où William Bernard Converse acquiert les 5 lots le long du chemin Shakespeare<sup>7</sup>, il écrit à la Ville sous l'en-tête de la *Mount Royal Syndicate*<sup>8</sup>. Il constate que la Ville possède les lots voisins et il se montre intéressé à les acheter (ill. 2). Le 16 du mois, la Ville rejette cette idée puisque d'après sa Charte, elle n'est pas autorisée à vendre une quelconque portion du parc du Mont-Royal. Pour procéder à une telle transaction, la Ville devrait faire amender la Charte qui, depuis 1899, interdit toute aliénation du parc.

La cité conservera et maintiendra à perpétuité toute l'étendue du parc Mont-Royal, d'après ses limites actuelles, et le conseil ne pourra aliéner aucune partie du dit parc pour qu'il y soit exercé des droits, privilèges ou franchises d'une nature spéciale, et le conseil ne permettra pas non plus qu'il y soit posé, par une personne ou corporation, des rails, poteaux, fils conducteurs ou appareils électriques pour des fins de vapeur, d'électricité ou de traction<sup>9</sup> (sauf le funiculaire), nonobstant tous pouvoirs spéciaux d'expropriation ou autre conférés par un statut général ou spécial à la cité de Montréal, ou à une personne, municipalité ou corporation quelconque, sauf en autant que tel statut spécial dérogera expressément aux dispositions du présent article<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Cette lettre du 2 octobre 1912 est signée sous l'en-tête de lettre de *Mount Royal Syndicate* par W.B. Converse le même jour où il achète les terrains vacants. Il semble que cette compagnie et M. Converse ne fassent qu'une seule et même entité.

<sup>8</sup> Dans cette lettre Converse signe en tant que secrétaire et il mentionne le nom des *Syndicate Managers* : C.A. Smart, J.G. Ross et F.W. Molson. En fait le nom de cette entreprise n'apparaît pas dans les actes notariés qui sont des documents légaux.

<sup>9</sup> Sauf les privilèges accordés à la compagnie de chemin de fer incliné du Mont-Royal, soit le funiculaire

<sup>10</sup> 1899. 62 Vict., chap. 58. En ligne. [www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr](http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr)



<sup>2</sup> Le 31 mars 1914. Ce plan indique le nom des propriétaires pour chacun des lots. Les lots surlignés en rose : la propriété de la Ville. Les lots surlignés en blanc : propriété de la Summit Realty Limited (SRL). Le lot surligné en vert : la propriété de J.-O. Gravel. Un des lots de la SRL est loti et une rue y est tracée. *Plan montrant l'expropriation d'une partie du numéro 4. Quartier Mont-Royal (Village incorporé de la Côte des Neiges)*. AVM. VM1-3-2-2777-2a\_plans.



## ON CHANGE SON FUSIL D'ÉPAULE

Quelques jours plus tard, le 23 octobre 1912 Converse vend les terrains à trois hommes d'affaires (voir page précédente). À leur tour, ceux-ci revendent à la SRL le 4 mars suivant et Converse en devient le secrétaire. Cette fois-ci, il s'adresse à la Ville au nom de la SRL lui rappelant que celle-ci ne peut vendre des terrains acquis pour fin de parc ! Cette entreprise songe donc à subdiviser un des terrains (ill. 2), mais avant de procéder à ce lotissement, « It [...] occurred to us that you might wish to purchase the private properties facing on this road, rather than have it turned into a residential district<sup>11</sup> ». Elle incite la Ville à le faire puisque, selon eux, « the majority of the public consider that this property now belongs to the Park<sup>12</sup>. » La SRL, sous la plume de Converse, rappelle à la Ville ses obligations tout en les associant à son intérêt pour la vente de ses terrains.

## VOIE PUBLIQUE OU PRIVÉE, LA QUESTION SE POSE TOUJOURS

En achetant les biens des héritiers Matthews, les propriétaires suivants acquièrent ainsi les droits de propriété sur le chemin Shakespeare<sup>13</sup>. Plusieurs lettres envoyées de la SRL à la Ville affirment toujours catégoriquement que la SRL est la propriétaire de 4/5 du chemin Shakespeare, d'une longueur de 3100 pieds (945 mètres) et d'une largeur approximative de 60 pieds (18 mètres). De toute évidence, la Ville et les propriétaires de terrains ne partagent pas le même point de vue quant à la propriété du chemin.

## UNE OPINION EXTERNE

James McKenna est propriétaire d'une terre située à proximité, au Nord du chemin Shakespeare. Éventuellement, il la vendra au cimetière de Notre-Dame-des-Neiges en 1907. Ancien conseiller municipal de la Ville de Notre-Dame-des-Neiges, il écrit aux commissaires du parc du Mont-Royal afin de clarifier certaines affirmations concernant le chemin Shakespeare. À sa connaissance, le chemin Shakespeare a été considéré, « as a common property on which no tax was levied, and has been used as a common road as long as I remember<sup>14</sup> ».

## ON S'EMBOURBE

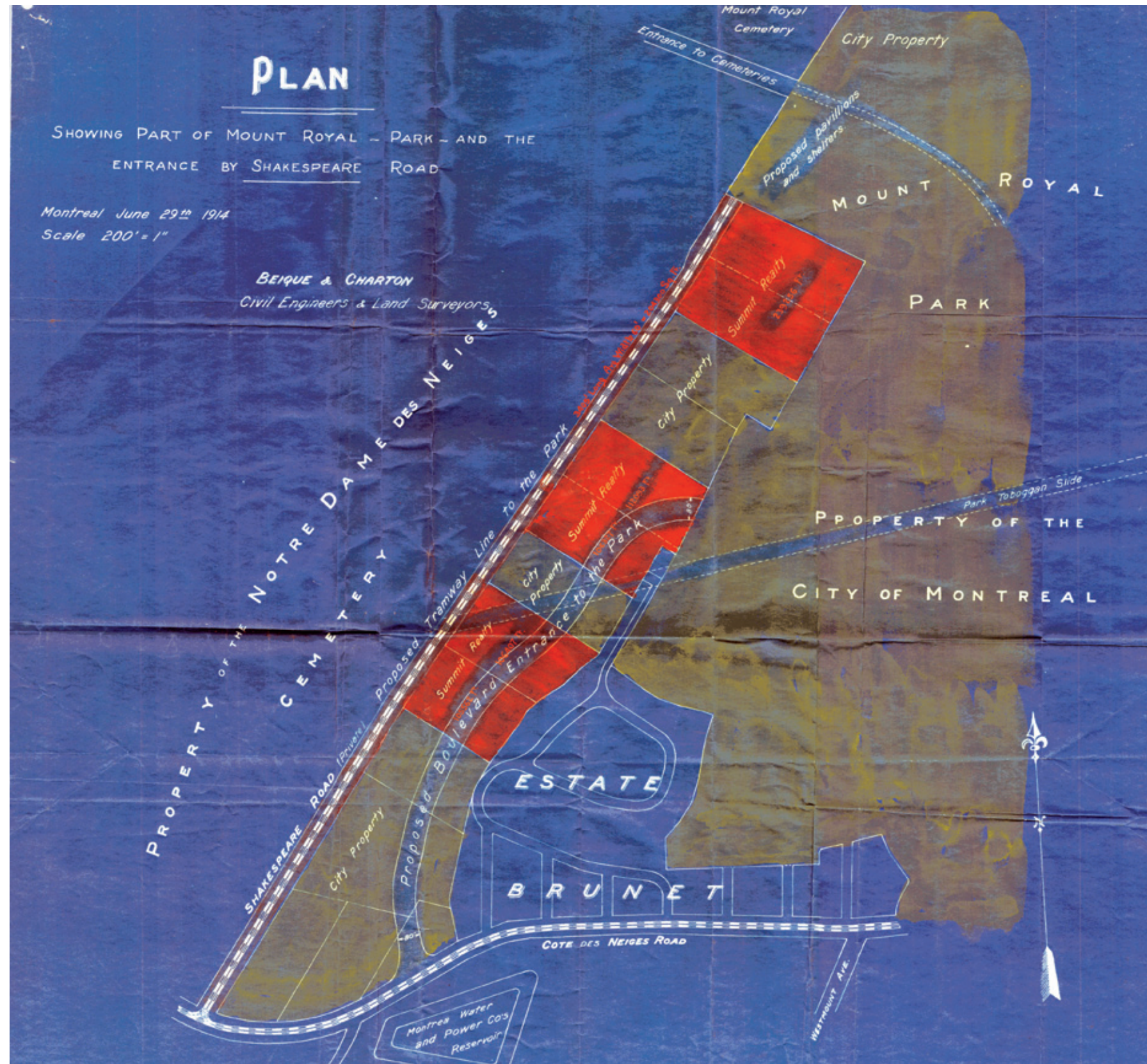
La propriété du chemin devient de plus en plus un enjeu qui ne semble pas aussi simple qu'il n'y paraît. La SRL, ayant demandé l'avis d'avocat (4 février 1913), maintient qu'elle est propriétaire pour 4/5 du chemin et Joseph-Ovide Gravel pour le 1/5 restant. De plus, elle et J.-O. Gravel proposent de vendre à la Ville tous leurs lots en lui cédant le chemin avec

<sup>11</sup> AVM. Série 3, no 2777.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> C'est du moins ce que disent la plupart des actes notariés consultés.

<sup>14</sup> Le 18 février 1913. James McKenna. *Lettre aux commissaires*. AVM. Série 3, no 2777.



3 Le 29 juin 1914. Plan showing parts of Mount Royal Park and the entrance by Shakespeare Road. VM. AVM-3-2-2777-9-Plans.



tous les droits. Et ils ajoutent que si la Ville ne devenait pas propriétaire du chemin, elle ne pourrait s'en servir comme entrée publique pour le parc. Le prix demandé pour les terrains est de 0,75 \$ du pied carré. Les échanges épistolaires continuent pendant plus d'un an, chacun y allant de son interprétation. Durant cette période, la Ville songe sérieusement à exproprier les terrains privés du chemin Shakespeare, mais également la propriété des héritiers Brunet (ill. 3, propriété Brunet) pour les intégrer au parc du Mont-Royal.

## VERS L'EXPROPRIATION

Le 7 mars 1914, le Bureau des commissaires fait rapport sur l'expropriation de terrains donnant sur le chemin Shakespeare. Ils sont d'avis

que la Cité est propriétaire d'un certain nombre de lots [...] et que l'intérêt général de la Ville exige de faire l'acquisition des autres lots [...] et ce pour les fins de l'agrandissement du parc Mont-Royal, et le rendre uniforme à cet endroit,

que la Ville est autorisée, aux termes de l'article 421 de la Charte, à exproprier tous immeubles dont elle a besoin pour toutes fins municipales quelconques,

qu'il recommande en conséquence de donner instruction au département en Loi de procéder à l'expropriation des lots marqués en couleur rouge sur le plan<sup>15</sup> (ill. 3).

Cette recommandation est approuvée par le Conseil de Ville qui vote des crédits de 135 700 \$ à cet effet. Malgré cela, la SRL présente toujours des propositions de règlement concernant ce litige et en octobre 1914, le Comité des commissaires reporte indéfiniment la question de l'expropriation.

## DES PROJETS DE LA VILLE

Durant cette période de négociations, la Ville explore différents scénarios pour le parc du Mont-Royal. Un plan du 29 juin 1914 permet de visualiser les projets qu'elle élabore (ill. 3). C'est ainsi qu'est envisagé un tramway qui mène au cœur du parc sur le chemin Shakespeare et plus au Sud, un chemin d'entrée sinueux à partir du chemin de la Côte-des-Neiges.

<sup>15</sup> Le 7 mars 1914. *Rapport du Bureau des Commissaires*, AVM. Série 3, dossier 2777.

On remarque le tracé de la grande glissoire du *Park Tobaggan Club* qui traverse les différents lots et qui aboutit sur le terrain de la SRL.

## L'IMPORTANCE DU CHEMIN SHAKESPEARE

Pour réaliser chacun de ces projets, la Ville se doit d'acquérir les terrains de la *Summit Realty Limited* (SRL) et de s'assurer que le chemin Shakespeare soit du domaine public. Si elle oublie, au moins temporairement, l'idée d'exproprier les terrains de la SRL, il n'en va pas de même pour le chemin Shakespeare. En juin 1915, le Conseil de Ville relance la question. Il demande alors, par résolution, que les avocats de la Ville répondent à leurs préoccupations : « Le terrain désigné sous le nom de "Chemin Shakespeare" dans le quartier Côte des Neiges, est-il un chemin public et doit-il être désigné comme tel dans le registre des rues de la Cité de Montréal<sup>16</sup>? »

## QUESTIONS ET RÉPONSES

Le 30 juin 1915, l'avocat en chef de la Cité, Charles Laurendeau, demande donc à différents responsables de ces dossiers de répondre à sept questions.

1°. Ce chemin est-il mentionné comme rue ou chemin public sur les plans de la Ville ou de l'ancienne municipalité de la Côte des Neiges? Et si oui, depuis quand<sup>17</sup>?

**Réponse :** *Le chemin Shakespeare, situé dans le quartier Mont-Royal, a toujours figuré comme chemin public sur le plan officiel du cadastre du village incorporé de la Côte des Neiges, lequel plan date du 25 novembre 1872<sup>18</sup>.*

2° Existe-t-il des lignes homologuées pour ce chemin?

**Réponse :** *Il n'existe pas de ligne homologuée sur ce chemin.*

3° Depuis quand ce chemin est-il ouvert au public et de quelle façon a-t-il été fréquenté?

<sup>16</sup> Le 30 juin 1915. *Lettre de l'avocat en chef, Charles Laurendeau, à l'ingénieur en chef., Paul E. Mercier*. AVM. Série 3, dossier 2777.

<sup>17</sup> Ibid. Les questions sont posées dans cette lettre du 30 juin 1915.

<sup>18</sup> Le 3 juillet 1915. *Lettre du dessinateur en chef à l'ingénieur en chef des travaux publics*, AVM. Série 3, dossier 2777. Il répond aux questions 1, 2 et 4 et réfère du Surintendant de la Division Nord de la Ville pour répondre aux questions 3,5,6 et 7. AVM. Série 3, dossier 2777.

**Réponse :** *Ce chemin a toujours été ouvert, mais il n'a jamais été fréquenté autrement que pour desservir l'unique maison habitée par un employé du parc Mt Royal, néanmoins, depuis environ 5 années, le département de la Voirie y passe, l'hiver sur une distance à partir du chemin de la Côte des Neiges d'environ 150', pour se rendre sur le terrain du parc Mont Royal pour y déposer la neige des rues<sup>19</sup>.*

4° Où conduit ce chemin et quel usage le public pouvait-il en faire et pour quelle fin?

**Réponse :** *Le chemin s'étend du chemin de la Côte des Neiges au No. 1 du cadastre du village incorporé de la Côte es Neiges (...) et il est borné au nord-ouest par le No. 5 appartenant au cimetière de Notre-Dame-des-Neiges; au sud-est par le No. 4 appartenant en partie à la Cité de Montréal et à des particuliers; au nord-est sur le No. 1 (...) et au sud-ouest par le chemin de la Côte des Neiges*

5° Existe-t-il des clôtures, ou a-t-il existé des clôtures fermant l'entrée de ce chemin?

**Réponse :** *Des anciens (disent) qu'il y en avait une, il y a une trentaine d'années.*

6° Existe-t-il ou a-t-il existé des enseignes indiquant que ce chemin était un chemin privé?

**Réponse :** *Il y a toujours eu une enseigne, marquée «CHEMIN PRIVÉ» laquelle est tombée il y a environ une couple d'années et est encore couchée sur le sol, au même endroit.*

7° Des travaux municipaux ont-ils jamais été faits sur ce chemin? Si oui quels sont ces travaux et quand ont-ils été faits?

**Réponse :** *La Cité n'y a jamais exécuté de travaux, à l'exception, que sur la distance où nous y passons l'hiver, comme il est dit dans la question #3, nous avons dû réparer un pont que nous avons brisé, au-dessus d'un fossé verbalisé, et nous entretenons le petit fossé longeant la côte nord de ce chemin, l'eau du chemin public de la Côte-des-Neiges passant par là pour se déverser dans ce fossé verbalisé,*

<sup>19</sup> Le 7 juillet 1915. *Lettre du Surintendant de la Division Nord à l'ingénieur en chef des travaux publics*. AVM. Série 3, dossier 2777.

Le 9 juillet 1915, l'avocat en chef de la Ville fait rapport au maire et aux membres du conseil et il conclut

1<sup>o</sup> Qu'il y a toujours eu près de ce chemin (Shakespeare) une enseigne marquée **chemin privé**. Cette enseigne est tombée il y a environ une couple d'années et est encore couchée sur le sol au même endroit.

2<sup>o</sup> Que ce Chemin n'a été fréquenté que pour desservir l'unique maison habitée par un employé du parc Mont-Royal et depuis cinq ans par les employés du Département de la Voirie, sur une distance d'environ 180 pieds (**55 mètres**), à partir du chemin de la Côte des Neiges, pour se rendre sur le terrain du Parc Mont-Royal, pour déposer la neige des rues

3<sup>o</sup> Que la Cité n'a jamais exécuté des travaux sur ce chemin.

4<sup>o</sup> Qu'il n'existe aucune ligne homologuée.

Vu ces faits nous sommes d'opinion que le chemin Shakespeare ne tombe pas sous l'opération de l'article 410 de la charte et ne peut pas être enregistré dans les livres de la Cité comme rue publique<sup>20</sup>.

Cet article de la Charte se lit comme suit :

410. Il est du devoir de l'inspecteur de la cité de faire décrire et enregistrer, dans un livre ou registre exclusivement tenu à cette fin, les rues, ruelles, voies et places publiques, en tout ou en partie, acquises par la cité ou ouvertes au public depuis dix ans et qui n'ont pas été enregistrées jusqu'ici ou suffisamment décrites; et ces rues, ruelles, voies et places publiques, ainsi enregistrées, seront considérées comme voies publiques<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Le 9 juillet 1915. *Lettre de l'avocat de la Ville, Charles Laurendeau, au maire et au Conseil de Ville*. AVM. Série 3, no 2777.

<sup>21</sup> 1899. 62 Vict., chap. 58. En ligne. [www.assnat.qc.ca/fr](http://www.assnat.qc.ca/fr).

## D'AUTRES ÉCLAIRCISSEMENTS DEMANDÉS

Ces réponses ne semblent pas suffisamment satisfaisantes pour prendre une décision et elles soulèvent d'autres questions qui portent essentiellement sur les aspects cadastraux. Le 13 juillet 1915, Charles Laurendeau, l'avocat en chef de la Ville revient à la charge et pose de nouvelles questions à N. Lacroix, dessinateur en chef. Après avoir fait des recherches « relatives aux droits que la Ville pourrait avoir sur le Chemin Shakespeare<sup>22</sup> » et après avoir consulté différentes sources légales, il répond à ces questions le 1<sup>er</sup> avril 1916.

1<sup>o</sup> Le chemin Shakespeare porte-t-il un numéro séparé au cadastre ?

**Réponse :** *Le chemin Shakespeare ne porte pas de numéro de cadastre du Village incorporé de la Côte des Neiges.*

2<sup>o</sup> Sinon de quel lot a-t-il été séparé ?

**Réponse :** *Le chemin est détaché du lot non cadastral no 4 sur le plan 1846 Thompson (ill. 1, p.12).*

3<sup>o</sup> Quel est la description de ce chemin au livre de renvoi ?

**Réponse :** *Il n'y a aucune description du chemin. La description du cadastre est celle du lot no 4, qui ne fait que mentionner le chemin : le lot 4 est borné au sud-ouest par un chemin (18 octobre 1872) et plus tard on précise que ce lot est borné par le Chemin Shakespeare (1893).*

4<sup>o</sup> Qui apparaît au Bureau d'Enregistrement comme propriétaire du terrain du chemin ?

**Réponse :** *Aucun nom n'apparaît comme propriétaire du chemin<sup>23</sup>.*

<sup>22</sup> Le 26 août 1915. *Lettre de N. Lacroix, dessinateur en chef, aux membres du Bureau des Commissaires*. AVM. Série 3, no 2777.

<sup>23</sup> Le 1<sup>er</sup> avril 1916. *Lettre de N. Lacroix, dessinateur en chef, à Charles Laurendeau, avocat en chef de la Ville*. AVM. Série 3, no 2777.

Aux résultats de ses recherches, Lacroix joint des *copies légalisées* de deux plans soit celles du 14 novembre 1846 et du 14 juillet 1847 (ill. 2, p. 12) en plus de deux actes associés à ces plans et il y ajoute une lettre de James McKenna.

To my personal knowledge, Shakespeare Road, extending from Côte-des-Neiges Road as far as lot Cad. no. 1 of the Incorporated Village of Côte-des-Neiges (which lot is now part of Mount Royal Park) has been opened for public use for about 50 years, except for a period of about two years in 1889 and 1890, during which time Mr. McGibbon, then Park Superintendent, had closed it to make pasture for his ponies<sup>24</sup>.

Ces réponses suscitent d'autres questions. Certains témoignages sont contradictoires et dans un dernier effort de clarification, Charles Laurendeau expose le problème à A.J. Frigon, surintendant de la Division Nord.

Il doit exister à la Côte des Neiges des témoins pour prouver que ce Chemin Shakespeare a en effet été ouvert depuis un grand nombre d'années et que le public s'en servait pour communiquer avec le Parc Mont Royal.

Voulez-vous avoir l'obligeance de faire des recherches pour trouver des témoins qui prouveront ce fait et me faire rapport aussitôt que possible<sup>25</sup>.

Le surintendant s'exécute et trouve quatre résidents du quartier qui y habitent depuis longtemps et qui sont prêts « à déclarer que ce chemin Shakespeare est ouvert et sert au public depuis plus de 10, 20 ou 30 ans<sup>26</sup>. »

<sup>24</sup> Le 4 novembre 1915. *Lettre de James McKenna à N. Lacroix, dessinateur en chef*. AVM. Série 3, no 2777.

<sup>25</sup> Le 18 août 1916. *Lettre de Charles Laurendeau, avocat en chef, au Surintendant de la Division Nord, A.J. Frigon*. AVM. Série 3, no 2777.

<sup>26</sup> Le 23 août 1916. *Lettre du Surintendant de la Division Nord, A. J. Frigon, à l'avocat en chef de la Ville, Charles Laurendeau*, AVM. VM. Série 3, dossier 2777.



Pour conclure, l'avocat en chef s'est basé sur tous les documents consultés, incluant les plans et les actes notariés ainsi que sur les témoignages de citoyens. Dans une longue lettre adressée au Bureau des Commissaires le 5 octobre 1916, il énumère, décortique et analyse les sources pour conclure que :

Donald Lorn MacDougall a donc destiné le terrain occupé par le Chemin pour être un chemin public à perpétuité. Le terrain de ce Chemin ne peut servir à d'autres fins.

Ce terrain a été utilisé comme chemin depuis 1847.

Sous les circonstances nous croyons que la Cité serait justifiable de traiter ce Chemin comme chemin public, et de l'inscrire dans le registre des rues suivant les dispositions de l'article 410 de la charte<sup>27</sup>.

Le Bureau des Commissaires entérine cette proposition et recommande à son tour que le chemin Shakespeare « soit inscrit et décrit dans le registre des

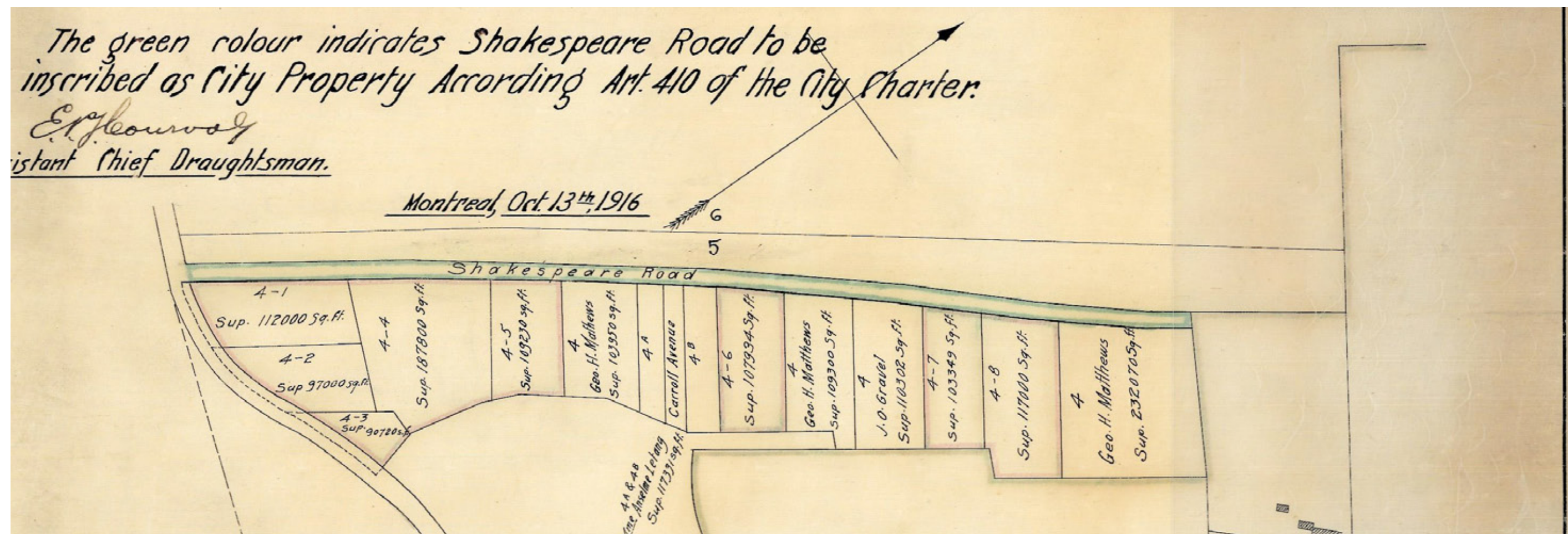
rues publiques de la Cité, conformément aux dispositions de l'article 410 de la Charte<sup>28</sup>. » Le 13 octobre 1916, la Ville inscrit ce chemin au registre des propriétés de la Ville (ill. 4).

Après toutes ces péripéties, aucun des terrains visés pour agrandir le parc du Mont-Royal n'a été acquis par la Ville et la voie de tramway qui est prévue pour donner accès au parc à partir du chemin Shakespeare n'est pas réalisée. Le différend concernant la propriété du chemin Shakespeare et le droit de passage se termine par l'application de l'article 410 qui rend publique cette voie en 1916. Elle servira de chemin d'entrée pour le parc.

Toutes ces péripéties montrent la complexité qui peut entourer un chemin aussi court que le chemin Shakespeare.

<sup>27</sup> Le 5 octobre 1916. Lettre de Charles Laurendeau au Bureau des Commissaires. AVM. Série 3, no 2777.

<sup>28</sup> Le 11 octobre 1916. Rapport du Bureau des Commissaires. AVM. Série 3, no 2777.



4 Le 12 février 1913 révisé le 13 octobre 1916. En vert : le chemin Shakespeare. Plan showing properties belonging to the City of Montreal, on Shakespeare Road. VM. Géomatique. PI-1600.

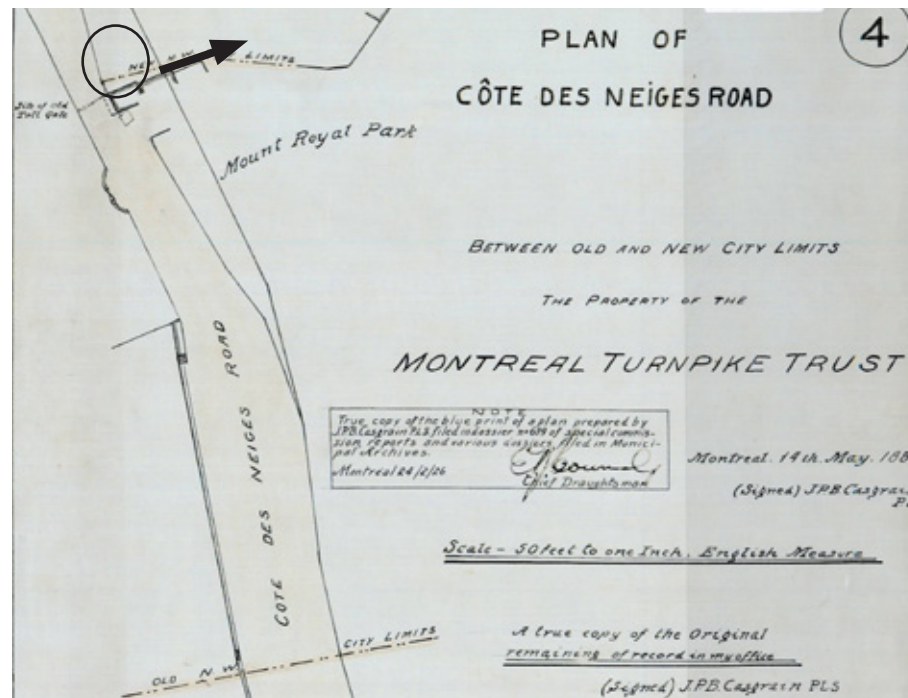


## 3.2 1898-1914 LES TRIBULATIONS D'UN CHEMIN D'ENTRÉE

Une partie de la limite Ouest du parc du Mont-Royal est une étroite bande de terre située dans la pente abrupte du chemin de la Côte-des-Neiges (ill. 4), au Sud du poste de péage (ill. 1). Là s'y trouve le chemin d'entrée du parc qui desservait auparavant la propriété de Hosea Ballou Smith et menait à sa résidence (ill. 3). Les étapes et intervenants multiples nécessaires à une prise de décision concernant une nouvelle entrée Ouest montrent que les choses ne sont pas si simples qu'elles en ont l'air.

### LA PENTE ABRUPTE DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES

La pente raide, située sur le chemin de la Côte-des-Neiges, entre les actuelles avenues Cedar et Trafalgar (ill. 4), est depuis toujours une montée périlleuse et au fil du temps, elle fait l'objet de plaintes répétées. Dans les années 1830, elle avait été abaissée, mais il restait encore beaucoup à faire pour adoucir la pente de ce tronçon (ill. 2, pointillée violette). En 1898, l'arpenteur en chef de la Ville prévoit une stratégie qui permettrait de préparer les travaux de nivellement de ce tronçon chemin. Pour cela, il souhaite excaver la carrière qui se trouve tout prêt (ill. 6, encadré), ce qui aurait permis d'utiliser cet espace comme voie de contournement de la circulation advenant le cas où la Ville entreprendrait d'importants travaux de nivellement à cet endroit.



1 Le 14 mai 1889. La flèche indique l'entrée Ouest du parc du Mont-Royal qui est située tout juste au Sud du poste de péage (encadré). On voit l'entrée sur ce plan. *Plan of Côte des Neiges Road*. VM. Géomatique. AP17314\_T-1\_JB\_00000.



2 1912. Photo prise avant que la Ville adoucisse la pente. Surligné en bleu : la pente du chemin de la Côte-des-Neiges en 1912 avant que la Ville l'adoucisse. Surligné en rouge : le dénivelé de la pente d'origine. Surligné en bleu : la pente avant qu'elle soit adoucie. La maison Thompson, cachée derrière le mur de pierre, est aujourd'hui au-dessus du chemin de la Côte-des-Neiges. ASTM. 3-912-004.



3 Novembre 1867. Surligné en fuchsia : première entrée Ouest du parc du Mont-Royal qui correspond à l'ancien chemin d'entrée de la propriété d'Hosea Ballou Smith. Surligné en pointillé violet : le segment très abrupt du chemin de la Côte-des-Neiges. Fond de plan de 1867. AVM. VM66-4P055.

Il faut attendre 1911 pour que la Ville planifie d'adoucir cette pente. L'ingénieur de la Ville, motive ce projet qui est nécessaire « afin de rendre (le chemin) plus accessible aux voitures et de remédier ainsi aux inconvénients existants qui sont incompatibles avec ce chemin qui conduit aux cimetières et à l'une des parties les plus pittoresques de la Cité de Montréal.<sup>1</sup> » Lors des travaux, 20 000 mètres cubes de roc seront excavés et la pierre extraite sera réutilisée pour la macadamisation du chemin nouvellement abaissé. Dans cette opération majeure, l'ancien chemin d'entrée Ouest du parc (ill. 4) n'est plus accessible aux voitures hippomobiles puisqu'il est maintenant situé au sommet de la nouvelle paroi rocheuse ainsi créée. En bref, cette ancienne entrée n'est dorénavant accessible qu'aux piétons (ill. 5).

1 Le 1<sup>er</sup> décembre 1911. Lettre de l'ingénieur en chef de la Ville au Bureau des commissaires. AVM. Série 2. 2022. Tiré de *L'évolution historique et analyse des éléments d'intérêt historique, patrimonial et paysager du chemin de la Côte-des-Neiges*, p. 82.

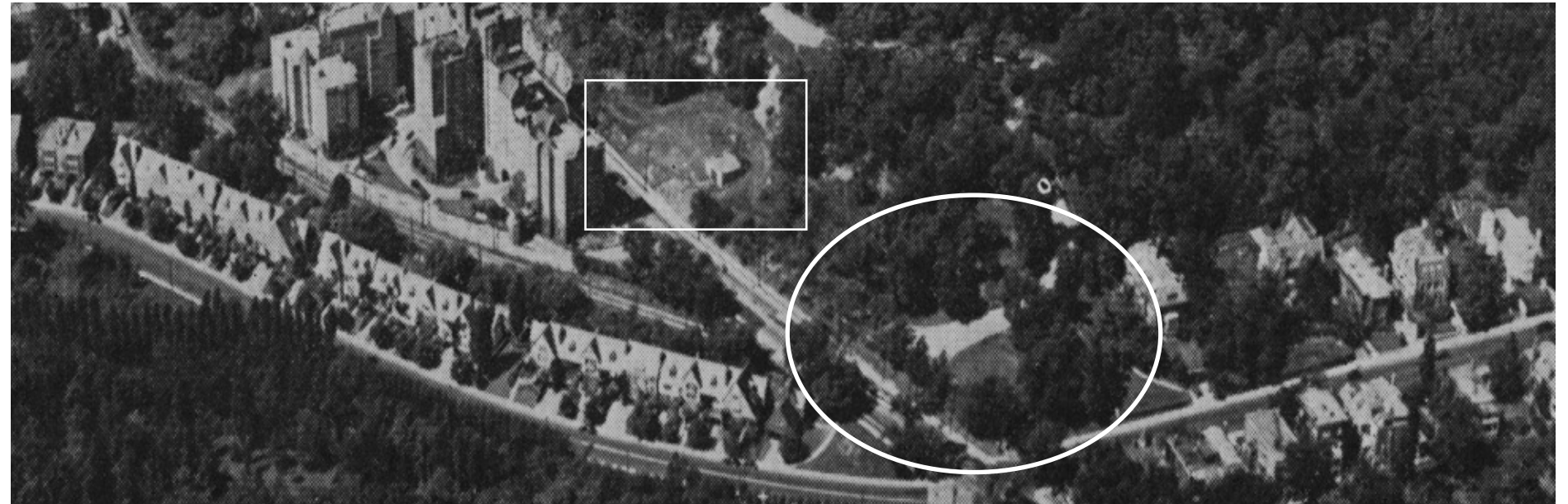


4 1881. Entre les deux flèches : la bande de terre du parc du Mont-Royal qui donne sur le chemin de la Côte-des-Neiges. Surligné en fuchsia : le chemin d'entrée traversant la Grande Promenade (chemin Olmsted). Chas. E. Goad. *Atlas of the City of Montreal*. Planche 21. BANQ. En ligne.





5 Le 11 août 1960. Ceci est l'entrée piétonne qui donne accès au parc du Mont-Royal par un escalier situé à l'emplacement de l'ancien chemin d'entrée destiné aux calèches et autres véhicules à traction animale. Ce chemin menait à la maison Smith. AVM. VM105-Y-1\_0799-001.



6 Vers 1940. Encerclée : L'entrée située à l'intersection de l'avenue Cedar et du chemin de la Côte-des-Neiges. Encadré : Le site dégagé de l'ancienne carrière devant les édifices appartements Gleneagles. Tiré de *Le grand Séminaire*, p. 70.

## 1914\_UN NOUVEAU CHEMIN D'ENTRÉE

Cette transformation du chemin de la Côte-des-Neiges force la Ville à ouvrir une autre voie d'entrée dans le parc. Sans doute souhaite-t-elle utiliser le chemin Shakespeare à cette fin si on se fie aux péripéties entourant le questionnement de la Ville quant au statut public ou privé de ce chemin? Toutefois, la confusion entourant la propriété du chemin Shakespeare retarde la décision de la Ville et en 1914, elle achète des terrains à l'intersection de l'avenue Cedar et du chemin de la Côte-des-Neiges, dans le but explicite d'en faire une entrée à l'Ouest du parc (ill. 6 et 7). Gerald W. Farrell vend à la Ville « a block of land situate (d) at the corner of Cote des Neiges Road & Cedar Avenue, described to serve as an entrance to the West End of the Mont Royal Park<sup>2</sup>. » Cette entrée est accessible aux véhicules hippomobiles et permet d'atteindre les cimetières en passant par le chemin Olmsted puis par le chemin des cimetières. Évidemment, la Ville décidera en 1916 d'intégrer le chemin Shakespeare à son réseau de rues, permettant qu'il devienne officiellement une entrée du parc du Mont-Royal.

<sup>2</sup> Le 23 février 1914, Henry Fry, notaire. Acte de vente entre Gerald W. Farrell et la Ville de Montréal, RFQ, 156928.



7 Le 5 juillet 1915. 1. Surligné en fuchsia : le premier chemin d'entrée Ouest du parc (il s'agit de l'ancienne entrée pour les voitures de la propriété d'Hosea Ballou Smith) 2. Surligné en bleu, le deuxième chemin d'entrée Ouest (1914) 3. Surligné en pointillé noir, le troisième chemin d'entrée Ouest donnant d'accès au parc, soit le chemin Shakespeare qui devient voie publique en 1916. AVM. VM1-3-2\_1855.



## 3.3 1924-1925 LES NOUVELLES ACQUISITIONS DE LA VILLE

Le 26 octobre 1923, le notaire J. F. Reddy, au nom de William B. Converse, toujours propriétaire de plusieurs lots qui donnent sur le chemin Shakespeare, rédige un protêt contre la Ville de Montréal. Dans ce document notarié, il affirme que Converse est propriétaire de plusieurs parcelles du lot 4 du village de Côte-des-Neiges et que ces parcelles font l'objet d'un droit de passage sur le chemin Shakespeare. Cet évènement est la tentative ultime des propriétaires de vendre leurs propriétés à la Ville.

### LES PROPRIÉTAIRES PROTESTENT

Qu'en est-il? Ils protestent auprès de la Ville en constatant que la Ville nivelle ce chemin qui doit recevoir les rails pour une ligne de tramway devant relier le chemin de la Côte-des-Neiges jusqu'à son extrémité est qui se termine aux limites du parc du Mont-Royal. Ce faisant,

in carrying out said works the City of Montreal has out down the level of the road and thereby made it impossible for the Requerant to exercise his right of ingress and agress from his property onto the said Shakespeare Road. Moreover, the works now being done as aforesaid show that the rails or tracks for the Street Car Lines will lay in the centre of the Shakespeare Road, and the Requerant's right of passage thereon will be seriously interfered with, if not actually destroyed (...) The requerant has used the Shakespeare Road, as he had a right to do, in order to reach his property by automobile and by horse<sup>1</sup>.

Ils protestent aussi contre les travaux en cours et demandent à la Ville to desist from the works and to replace the Road in the condition it was in before the works were commenced the whole under reserve of all such further rights as he, the requerant, may have in the premises, whether by means of damages, injunction or otherwise<sup>2</sup>.

Le 14 novembre, la Ville reçoit au nom de la *Summit Realty Limited* un autre protêt du même type. Ces protêts doivent apparaître comme une surprise pour la Ville, puisque sept ans auparavant, elle avait déclaré le chemin Shakespeare voie publique, ce que ne semble pas savoir les propriétaires des lots donnant sur le chemin Shakespeare. Sans doute l'apprennent-ils à ce moment puisqu'il n'est plus question de ce sujet, les propriétaires se concentrant sur la vente de leurs propriétés.

<sup>1</sup> Le 26 octobre. J.F. Reddy, notaire. *Declaration, notification and protest at the request or William B. Converse upon and against the Corporation of the City of Montreal*. AVM. Série 3, dossier 20323.

<sup>2</sup> Ibid.

### UNE NOUVELLE OFFRE

Dans une lettre adressée à la Ville, A. G. Ross, qui est associé avec la *Summit Realty Limited*, essaie de clarifier la situation. En lien avec la nouvelle ligne de tramway en construction sur le chemin Shakespeare, il considère que la population en général est ignorante du fait que certains terrains donnant sur le chemin Shakespeare « long used and enjoyed by the citizens as though it were an integral portion of Mount Royal Park is actually private property<sup>3</sup>. » Ces terrains sont situés à proximité d'une partie du parc connue sous le nom de « Riding Ring and part being crossed by the Toboggan Slide (ill. 1)<sup>4</sup>. » Une description des lieux s'en suit qui nous permet de visualiser le site,

The property is well wooded, partly level and partly undulating with ravine and hillock, picturesque in appearance, and has long been a resort for those who visit Mount Royal Park, and a popular retreat for family parties with children as being away from the dusty roads of the Park Drive (la Grande Promenade du parc, soit le chemin Olmsted actuel) and most frequented parts of the Mountain<sup>5</sup>.

Après cette mise en contexte, Ross annonce à la Ville qu'il songe à lotir une parcelle du lot no 4 et à les vendre au plus offrant. Du même souffle, il essaie aussi de convaincre la Ville qu'elle a toutes les bonnes raisons d'acheter ce terrain boisé et il utilise un argument de poids,

Moreover the selling of the property to private interests would eventually lead to the erection of residences and possibly of commercial buildings, such as shops, selling counters, restaurants, etc. detracting from the natural charm of the Park<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> Le 20 juin 1924. *Lettre de A. G. Ross & Co. au maire et échevins*. AVM. Série 3, no 20323.

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> Ibid.

En résumé, lui et les autres propriétaires concernés sont prêts à vendre à la Ville. Il conclut en disant que même s'il appert que la Ville a acquis les droits de passage sur le chemin Shakespeare, les titres de propriété n'appartiennent pas à la Ville. Si la Ville acquiert les terrains restants du chemin Shakespeare, elle pourra élargir cette voie à sa guise en la transformant en un large Boulevard et niveler le terrain comme bon lui semble. Bien sûr, la Ville est intéressée à acheter.

### LES LOTS REMEMBRÉS DU CHEMIN SHAKESPEARE

Le 24 juillet 1924, un plan de Casgrain est publié dans le journal *La Patrie* (ill. 1). La légende explique le projet de la Ville.

On sait que nos autorités municipales ont récemment annoncé qu'elles aménageraient une montée sur la montagne, versant ouest, pour les automobiles. Le plan que voici montre à quel endroit se trouvera cette route nouvelle. Elle longera effectivement la voie double de tramways du chemin Shakespeare. Pour mener cette amélioration à bien, il ne reste plus que quatre ou cinq propriétés à exproprier. Des offres ont été faites par les intéressés. Les automobilistes, les travaux terminés, pourront se rendre jusqu'à la demeure du surintendant du Parc Mont-Royal (la maison Smith actuelle), au tournant du tramway<sup>7</sup>.

Cette fois-ci, la Ville est bien décidée à acheter tous les terrains. Mais il faut négocier. Dans une note datée du 15 décembre 1924, le directeur des services avise le comité exécutif que si la Ville n'achète pas tous les terrains et qu'elle souhaite toujours faire une route carrossable sur le chemin Shakespeare (ill. 3), cette dernière sera *excessivement dispendieuse*. Au contraire, si la Ville les acquiert, elle pourra passer « à travers ces propriétés

<sup>7</sup> Le 24 juillet 1924. *La Patrie* « Pour la montée des autos sur le Mont-Royal », dans *La Patrie*. AVM. Série 3, no 20323.

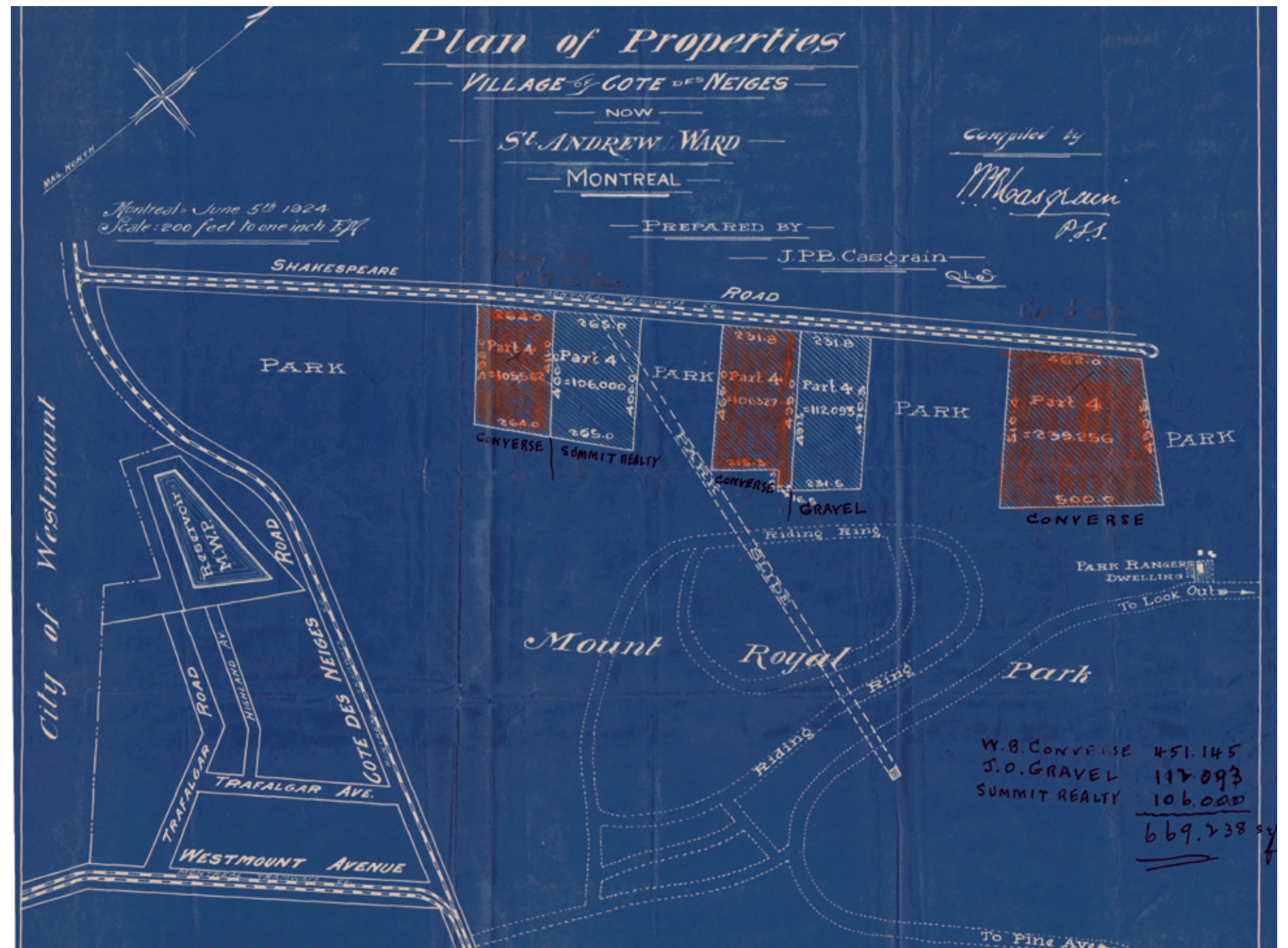


et ce chemin serait beaucoup moins dispendieux et plus convenable - ceci laisserait la ligne de tramways seule sur le chemin<sup>8</sup>. »

Après des négociations avec les propriétaires, les derniers terrains seront acquis par la Ville en deux temps : le 13 octobre 1924 et le 29 juillet 1925. Le terrain acquis par Grant en 1847 est maintenant remembré et le parc du Mont-Royal est accessible directement par le chemin Shakespeare sur toute sa longueur.

Ayant commencé l'acquisition des terrains de ce secteur en 1885 dans le but d'agrandir le parc du Mont-Royal, la Ville aura mis quatre décennies pour y arriver.

<sup>8</sup> Le 15 décembre 1924. Note du directeur des services municipaux au Comité exécutif de la Ville. AVM. Série 3, no 20323.



<sup>1</sup> Le 5 juin 1924. Ce plan indique les limites du parc du Mont-Royal qui inclut les lots acquis en 1885 par la Ville le long du chemin Shakespeare. Ce plan montre aussi le tracé de la glissoire qui aboutit sur un terrain privé, une piste équestre (riding ring). Les cinq lots restants seront acquis par la Ville en 1924 et 1925. Le *Plan of Properties Village of Cote des Neiges*. VM1-3-2-20323-01\_plans.





## LA QUATRIÈME PARTIE

# 1914-1934

## UN TRAMWAY DANS LE PARC

À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, quelques projets de tramway naissent et meurent sans suite. C'est le démantèlement du funiculaire qui oblige la Ville à trouver des solutions pour redonner aux citoyens l'accessibilité au *sommet de la montagne*. L'idée d'une ligne de tramway qui traverserait le parc du Mont-Royal est l'option qui est retenue par la Ville. Le tramway laisserait les passagers « à proximité de la Croix du Mont-Royal, des observatoires de l'Est et de l'Ouest, à la porte centrale des cimetières catholique et protestant, en longeant les limites qui séparent les cités de Montréal et d'Outremont<sup>1</sup>. » Pour réaliser ce projet, il aura fallu que la Ville échange des terrains avec la *Mount Royal Cemetery Company* (CCMP) ce qui déterminera le tracé de la ligne de tramway. Cette transaction change de façon substantielle les limites du parc du Mont-Royal.

Plutôt qu'une ligne de tramway qui traversera le parc dans l'axe Est-Ouest, deux lignes se rejoindront aux portes du cimetière Mont-Royal. La réalisation de ce projet ambitieux aura atteint deux objectifs : « donner l'accès facile au *sommet de la montagne*, en même temps que de relier les deux grandes sections de Montréal par une ligne parallèle à celle de la rue Sainte-Catherine<sup>2</sup>. » Toutefois, cela ne se fera pas sans heurt. Cette quatrième partie met en lumière les différents obstacles rencontrés pour construire cette voie panoramique de montagne unique à Montréal.

<sup>1</sup> Le 19 juin 1925. « Une ligne de tramway sur le Mont-Royal », dans *La Presse*, AVM. Dossier de presse.

<sup>2</sup> Ibid.

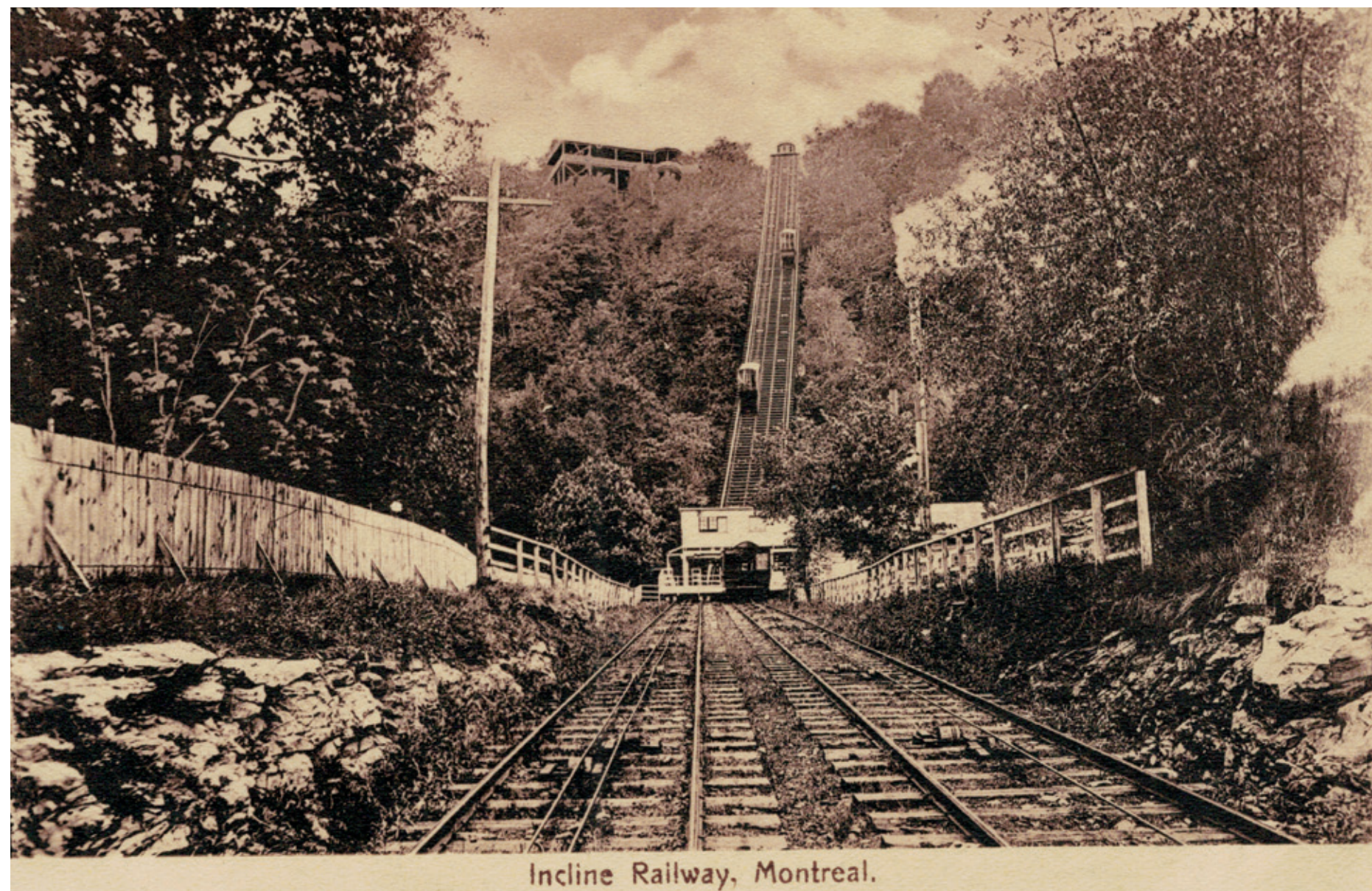


## 4.1 1920 LA FIN DU FUNICULAIRE

Le funiculaire est situé sur le flanc est de la montagne dans l'axe de l'avenue Duluth (ill. 1). Depuis 1885, c'est le seul moyen de transport en commun (de propriété privée) qui permet aux utilisateurs de se rendre au *sommet* du parc du Mont-Royal à peu de frais. Désuet après 35 ans de service, il faut le remplacer. La Ville jongle avec l'idée de maintenir le funiculaire en usage, mais finit par rejeter cette solution. Lorsqu'il est démantelé en 1920-1921, plusieurs projets de nouveaux funiculaires, ascenseurs sont proposés à la Ville pour redonner accès au *sommet* du parc.

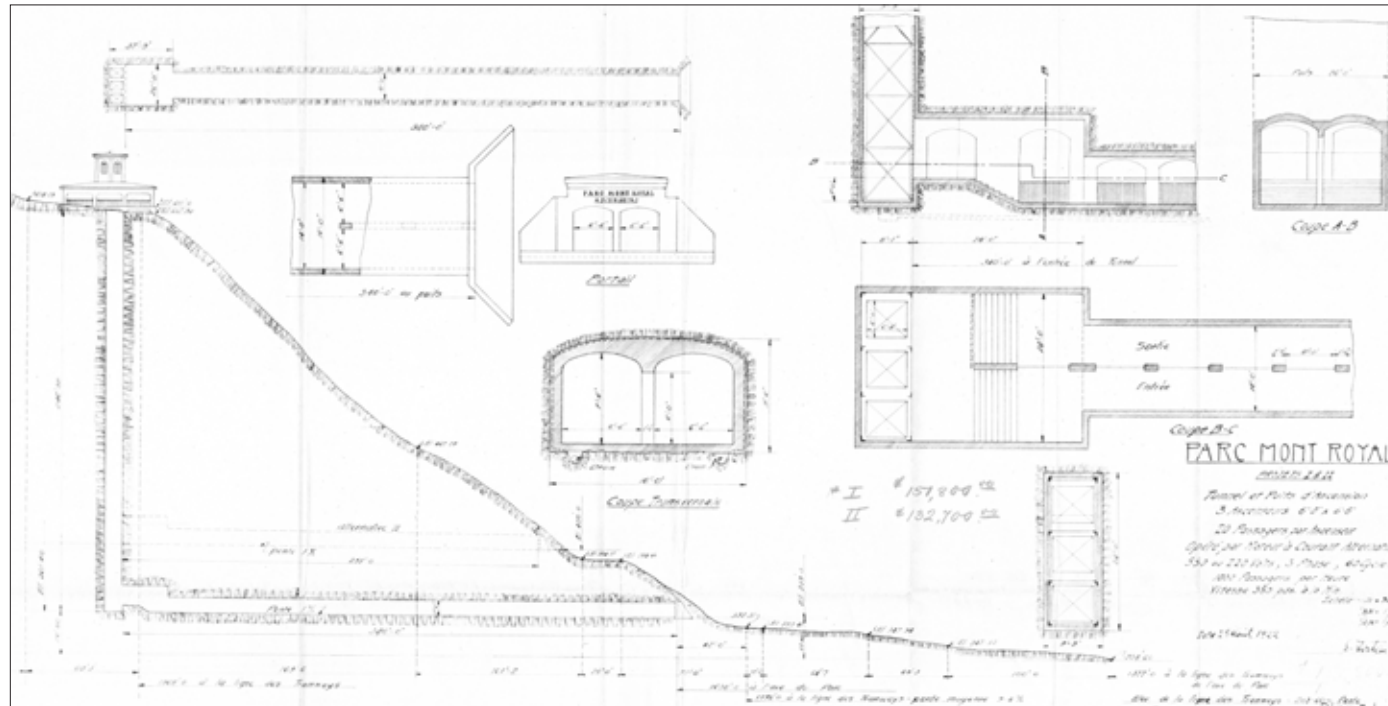
C'est dire que les citoyens en provenance du secteur Est de la Ville n'ont plus de moyen de transport mis à leur disposition pour atteindre les hauteurs du parc. Cette situation ne peut rester sans solution et dès lors, la Ville travaille activement à trouver des alternatives. En août 1922, ces projets sont proposés à la Ville : tunnel (ill. 2), funiculaire (ill. 3), tramway (ill. 4) et ascenseur (ill. 5). Aucun d'entre eux ne sera réalisé.

Le projet retenu dans les années qui suivent consiste en deux lignes de tramways qui traversent le parc du Mont-Royal d'Est en Ouest, de l'avenue du Mont-Royal au chemin Côte-des-Neiges. Les chapitres qui suivent relatent les événements qui ont entouré le choix des tracés, lesquels auront des incidences majeures sur le chemin carrossable qui sera ouvert en 1958. Ces deux tracés de tramways correspondent à ceux du chemin Remembrance dans sa voie rectiligne à l'Ouest qui se continue sur la voie Camillien-Houde (1958) à l'Est.

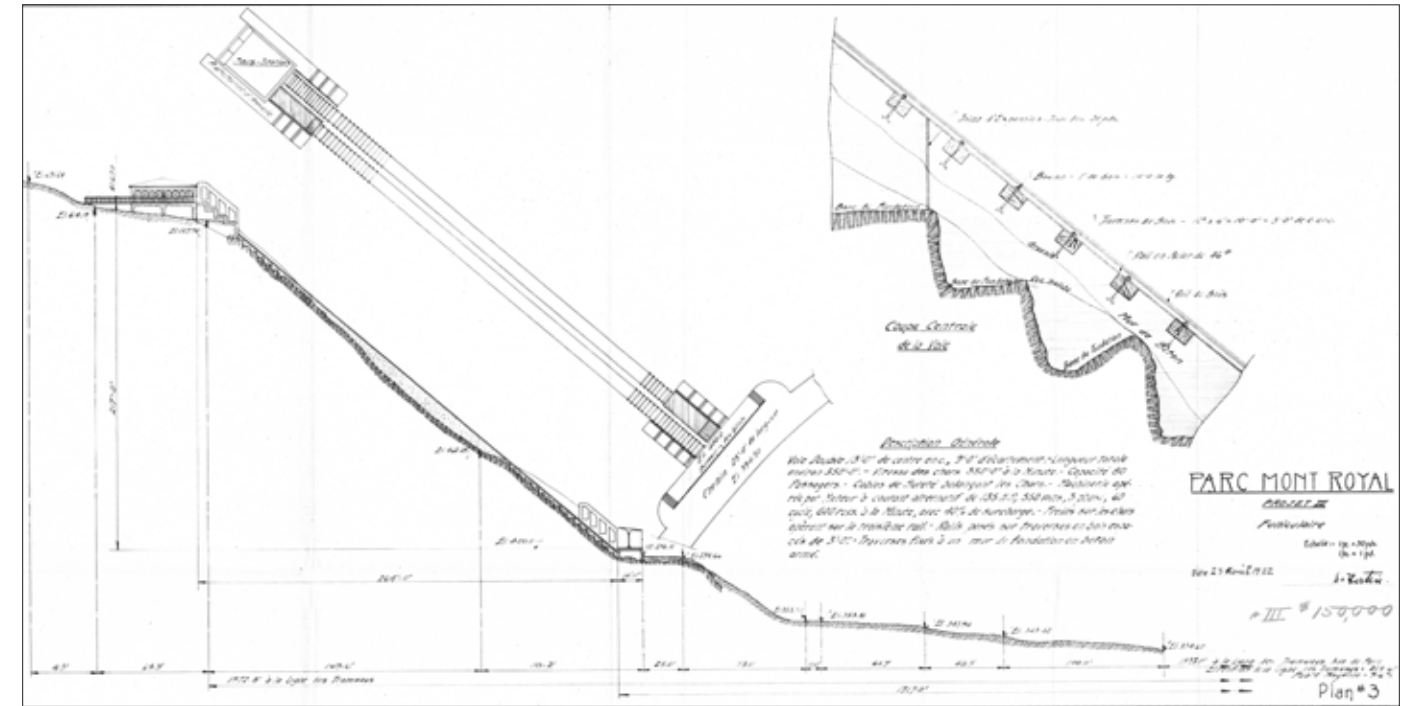


1 Sans date. *Incline Railway, Montreal.* Collection Denise Caron.





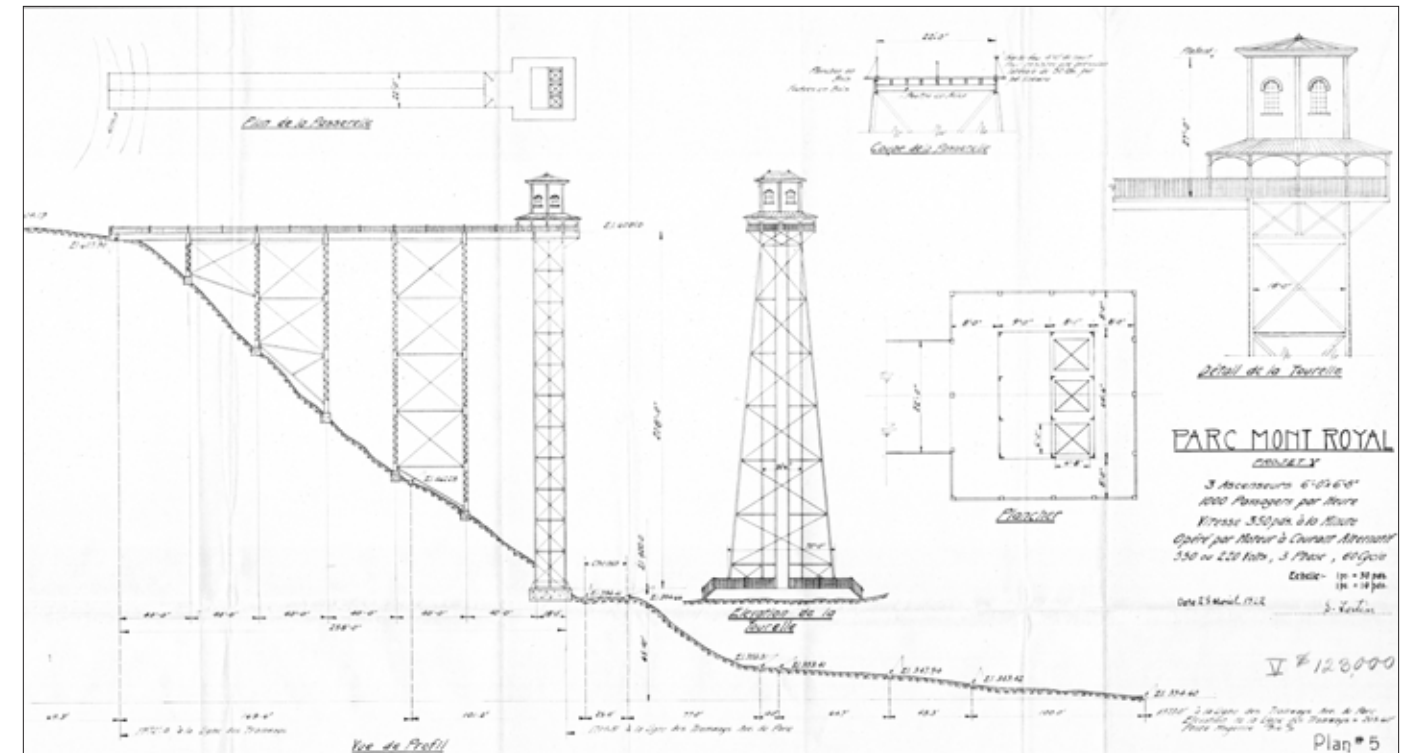
2 Le 28 août 1922. Par Mont-Royal Projet I et II. Tunnel et Puits d'ascensions, Pavillon d'observatoire. AVM. VM44-4-2-7\_12-gf42-070.



3 Le 28 août 1922. Par Mont-Royal Projet III. Funiculaire. AVM. VM44-4-2-7\_12-gf43-071.



4 Le 25 août 1922. Surligné en pointillé blanc : une voie possible de tramway qui longe le chemin Olmsted et aboutit à l'avenue du Mont-Royal. Surligné en pointillé rouge : une autre voie possible de tramway. Surligné en jaune : représente un tunnel ou viaduc (voir ill. 2). Parc Mont-Royal. Mode d'ascension, voies possibles des tramways. AVM. VM44-4-2-7\_12-gf40-068.



5 Le 28 août 1922. Par Mont-Royal Projet V. 3 Ascenseurs. AVM. VM44-4-2-7\_12-gf45-073.



## 4.2 1914-1924 UN TRAMWAY DU CÔTÉ OUEST D'ABORD

Bien qu'il y ait eu des projets de tramways dès la fin du 19<sup>e</sup> siècle, ce n'est qu'au moment où le funiculaire est démantelé que la Ville appuie énergiquement la construction d'une voie de tramways qui donnera accès au *sommet* du parc du Mont-Royal. Elle souhaite par ce moyen donner à la population montréalaise une plus grande et facile accessibilité à la montagne en la reliant par transport en commun aux quartiers situés à l'Est et à l'Ouest du parc. Ce chapitre relate les différentes étapes de la construction de cette voie singulière et unique qui sillonne la montagne.

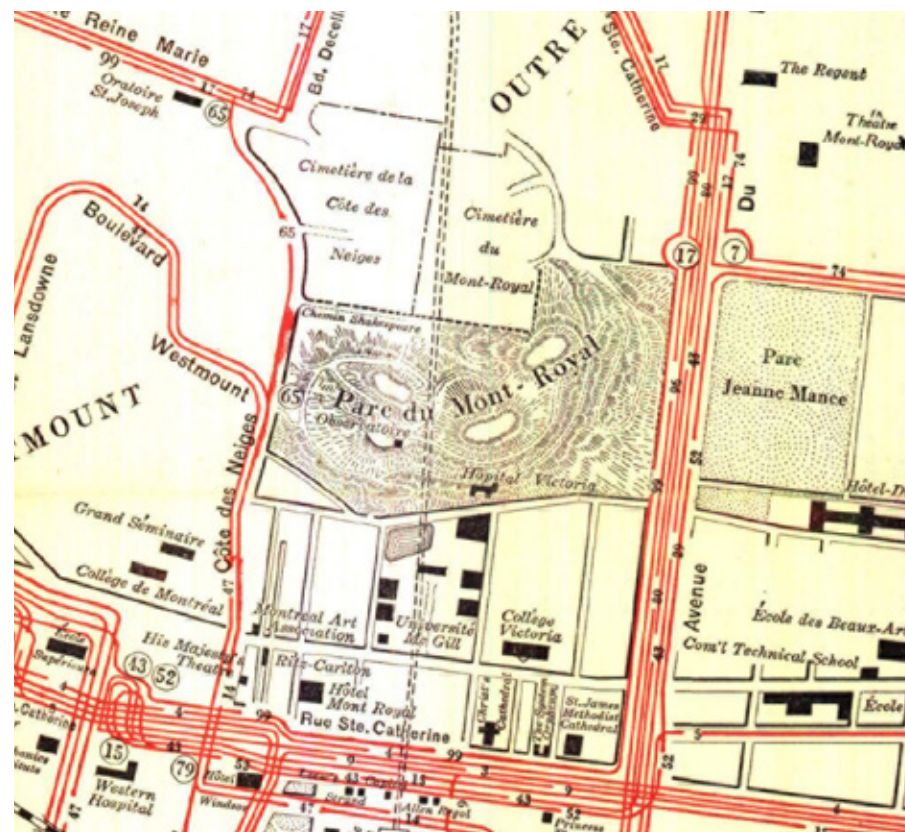
Il faut au moins remonter jusqu'en 1914 pour identifier les premières mentions entourant l'implantation d'un service de tramway à l'Ouest du parc du Mont-Royal. En effet, dès 1914, des correspondances entre les propriétaires et la Ville de Montréal mentionnent le fait que ce chemin serait très propice à l'implantation d'une ligne de tramway et, sur un plan datant de 1914 (voir ill. 3, p. 34) l'on remarque qu'un tracé de tramway est identifié dans l'axe du chemin Shakespeare.

### 1922-1924 LE TRACÉ ET LA CONSTRUCTION

À la suite du démantèlement du funiculaire, la Ville met sur pied une Commission spéciale du Conseil Municipal qui doit étudier « les mesures à prendre pour donner au public un accès facile au Mont Royal<sup>1</sup>. » C'est ainsi que le 21 avril 1922, le Conseil exécutif informe le Conseil municipal « qu'il est en faveur de l'établissement d'une ligne de tramways pour atteindre le parc Mont-Royal par le chemin Shakespeare, en venant et du côté Est et du côté Ouest de la ville. Votre Comité recommande qu'une demande soit faite à la Commission des Tramways pour l'établissement de cette ligne<sup>2</sup>. »

À la suite de cette recommandation, la Commission des Tramways demande au printemps 1922 à la *Montreal Tramways Company* de commencer les travaux. Or, si on se fie à certains dossiers, il semble que la construction ait débuté seulement au printemps ou à l'été 1923 pour se terminer avant l'été 1924<sup>3</sup>. D'ailleurs, une carte du réseau de tramways datant d'août 1923 (ill. 1) n'identifie aucune ligne sur le chemin Shakespeare.

À son ouverture, la ligne Shakespeare longue de 0,82 mille (1,3 kilomètre) est la plus courte du circuit (ill. 2). Au *sommet* se trouve une boucle (loop) qui permet aux tramways de pivoter pour ensuite redescendre vers le chemin de la Côte-des-Neiges (ill. 4).



1 Août 1923. La ligne Shakespeare n'est pas encore en fonction. Réseau de la Compagnie des Tramways de Montréal. AVM. TRAM CDN 231105\_01.



2 1929. Les lignes de tramways de la *Montreal Tramway* en 1929. On remarque le court tracé en ligne droite du chemin Shakespeare (chemin Remembrance), la ligne 93. AVM. tram 107722\_01.

1 Le 17 mars 1922. AVM, Série 3, dossier 11911.

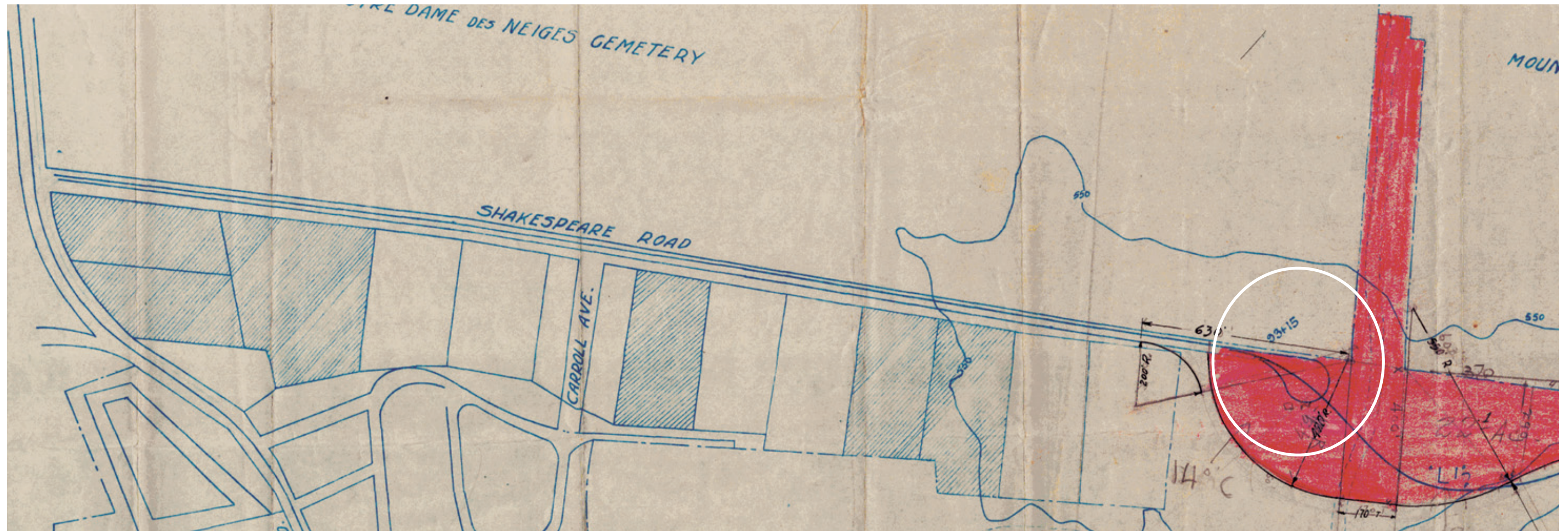
2 AVM, Série 3, dossier 11911.

3 Le 19 avril 1924. Demande de : « Permis - W.O. # 4440- construction of track on Shakespeare Road, Cote des Neiges to Cemetery » Série 3, dossier 17570.





3 1937. L'entrée Ouest du parc du Mont-Royal par le chemin Shakespeare. *Mount Royal Park - Shakespeare Road Entrance*. AVM. VM12-2-1\_18\_No7.



4 Le 13 janvier 1927. La boucle de la ligne 93 est bien visible à l'intérieur de la zone rouge (encerclé). Elle se termine à proximité du chemin des cimetières qui n'est pas illustré sur ce dessin. *20-1921\_ Tramway Line on Mount-Royal from Parc Ave. to Shakespeare Rd*. AVM. VM1-3-2-25071-6\_plans.



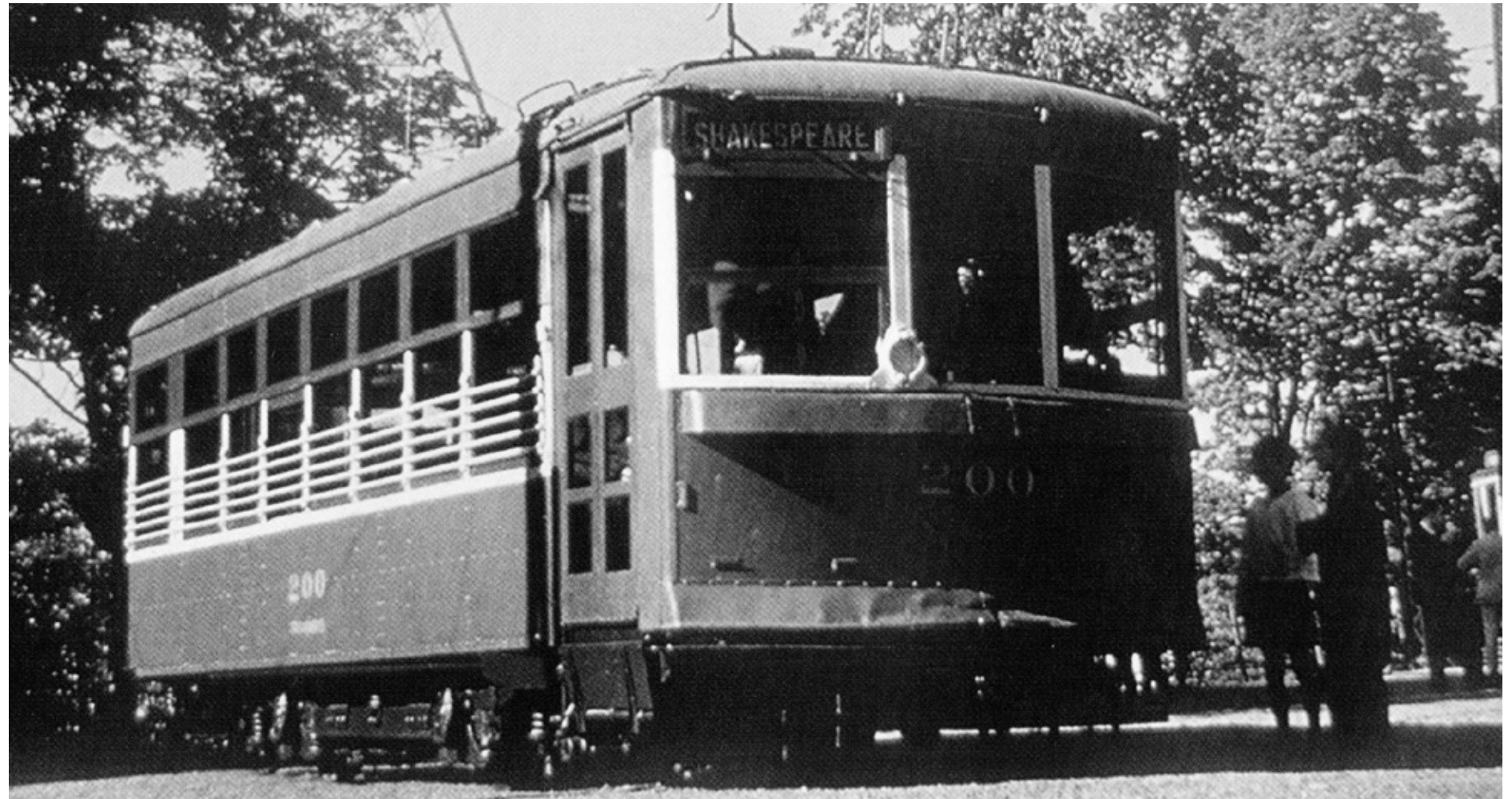
## 1924\_ LA MISE EN SERVICE DE LA LIGNE 93

Étant reliée à la ligne de tramway du chemin de la Côte-des-Neiges, la ligne Shakespeare, le numéro 93, offre un accès au parc du Mont-Royal pour les résidents en provenance de l'Ouest et du Sud-Ouest (ill. 6). Toutefois, cette ligne ne dessert pas une très large population. Malgré les attentes, son impact en termes de clientèle est somme toute assez limité, du moins au départ. Cela s'explique d'une part par le fait que plusieurs résidents de Westmount, qui auraient pu profiter de la nouvelle infrastructure, peuvent se rendre à la montagne directement à pied. D'autre part, la population de Côte-des-Neiges, qui peut aussi bénéficier de ce nouveau trajet, est assez faible au milieu des années 1920. Enfin, il faut aussi préciser que le service est offert uniquement l'été et seulement en journée. Pour ce faire, une seule voiture était en général suffisante. Ce n'est que lors de beaux dimanches ou durant les vacances que deux voitures sont nécessaires pour combler la demande.

Pour la mise en place de cette ligne, quatorze voitures de type Birney sont acquises par la *Montreal Tramways Company* en 1924 (ill. 5). Elles étaient construites initialement pour la *Detroit Street Railways* en 1921<sup>4</sup>. Ces voitures ont une porte aux deux extrémités et peuvent contenir jusqu'à 33 sièges. En raison d'un problème de virage à l'intersection avec la ligne du chemin de Côte-des-Neiges, les tramways ont été remplacés en 1938 au profit par des modèles 1525, à leur tour changés en 1945<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Richard M. Binns, « Street cars up Mount Royal » dans *Canadian Rail*, No 347, décembre 1980. pp. 359. ; J.R. Thomas Grumley, *Montreal Street Cars - Scenic routes*, Vol. 3, 2001. p. 13.

<sup>5</sup> Richard M. Binns, Richard M. « Street cars up Mount Royal » dans *Canadian Rail*, No 347, décembre 1980, p. 359.



<sup>5</sup> Une voiture Birney de la ligne 93. *Shakespeare* est indiqué à l'avant du tramway, tiré de J.R.Thomas Grumley, *Montreal Street Cars - Scenic routes*, Vol. 3, 2001. p. 13.





6 Le 2 mars 1954. Cette vue du chemin Shakespeare, devenu le chemin Remembrance en 1939, montre bien la perspective vers le chemin de la Côte-des-Neiges et la colline de Westmount, l'encaissement du chemin entre le cimetière Notre-Dame-des-Neiges à droite et le parc du Mont-Royal à gauche ainsi que l'alignement d'arbres taillés et plantés le long de la clôture du cimetière Notre-Dame-des-Neiges. AVM. VM105-Y-1\_0089-003.



## 4.3 1928 LES LIMITES CHANGEANTES DU PARC : LE TRACÉ DE LA LIGNE EST.

Cette transaction constitue le plus important changement aux limites du parc du Mont-Royal depuis sa création. Les limites jusqu'alors rectilignes deviennent sinueuses. Une bande de terre pénètre dans le cimetière qui constituera une partie de la voie de tramway qui donnera accès aux hauteurs du parc. Elles séparent le secteur est du cimetière en deux. Lorsque construite, cette bande sera bornée de part et d'autre par le cimetière Mont-Royal.

En mars 1926, *La loi modifiant la charte de la cité de Montréal* est sanctionnée par l'Assemblée législative (Assemblée nationale). L'article 31 traite de la prolongation « de lignes de tramways à travers le parc Mont-Royal » et se lit comme suit

Nonobstant toute disposition contraire, la cité peut permettre à la compagnie des tramways de Montréal **de prolonger et de mettre en opération, à travers le parc Mont-Royal, les lignes de tramways du chemin Shakespeare jusqu'à l'avenue Mont-Royal**, pourvu que cette ligne suive, en autant qu'il est possible de le faire, la ligne de la propriété du cimetière protestant, et la cité est autorisée à faire, à cette fin, tout arrangement pourvoyant à l'acquisition ou à l'échange de terrains avec les fidéicommissaires du cimetière Mont-Royal, et les fidéicommissaires du cimetière Mont-Royal sont aussi autorisés à faire tels arrangements avec ladite cité<sup>1</sup>.

Le 24 janvier 1928, la Ville et la MRCC procèdent à un échange de terrains (ill. 1 à 3) : la voie de tramway suivra la nouvelle ligne de propriétés déterminée par cette transaction. Le circuit de tramway prévu s'étend de l'avenue du Mont-Royal au chemin Shakespeare et doit atteindre le *sommet* du parc du Mont-Royal. Comment en est-on arrivé là ?

<sup>1</sup> 1926. 16 Geo. V, chap. 71. En ligne. [www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr](http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr)

### VERS UN ÉCHANGE

Dès 1926, La Ville et la CCMR entretiennent une correspondance régulière montrant l'importance de la MRCC dans ce dossier. Ces échanges épistolaires portent sur le futur tracé de la ligne de tramways du côté Est. Les plans proposés par la Ville sont commentés et accompagnés de contre-propositions de la MRCC acheminées par W. Ormiston Roy, l'architecte paysagiste du cimetière. Malheureusement, aucun plan ne semble subsister de ces échanges dans les archives de la Ville, mais les lettres nous donnent plusieurs indices sur la position de chacun. C'est ainsi que le 9 novembre 1926, Ormiston Roy répond à un plan proposé par la Ville

this suggestion calls for a modification of the location of the tram line, - to nearer the top of the mountain and away from the boundary line of the cemetery, where our best lots are now located. Details as to fencing, grading, screen planting, etc. to be discussed in detail if this general scheme "C" meets your approval.

Our Trustees are anxious and willing to meet you in any way possible in making the park accessible to the citizens of the East End<sup>2</sup>.

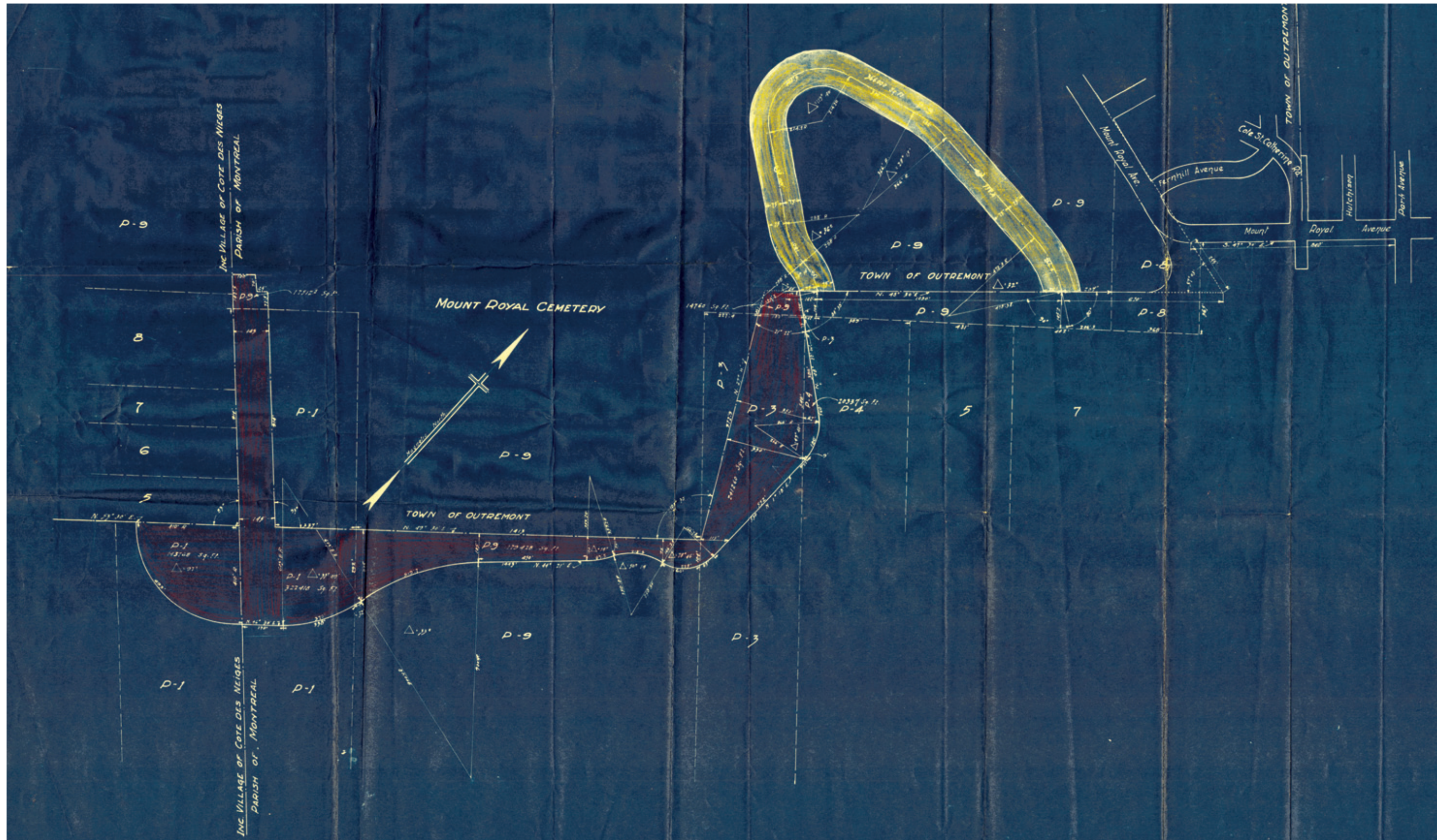
<sup>2</sup> Le 9 novembre 1926. Lettre de W. Ormiston Roy à la Ville de Montréal, AVM. Série 3, no 27040.

À la suite de ces négociations, W. Ormiston Roy présente son rapport aux membres du conseil d'administration de la Compagnie le 25 janvier 1927. Les termes d'un échange de terrain « to enable the city to run a **tramline and roadway** from Mount-Royal Avenue Est to near the top of the Mountain, connecting with Shakespeare Road<sup>3</sup> » sont maintenant définis (ill. 1). Il est à remarquer que la MRCC mentionne que cet échange est fait pour permettre à la Ville de tracer une **voie de tramway et une route** et non seulement des lignes de tramways comme le spécifie *La loi modifiant la charte de la cité de Montréal* qui donne l'autorisation à la Ville de « **prolonger et de mettre en opération à travers le parc Mont-Royal, les lignes de tramways du chemin Shakespeare jusqu'à l'avenue Mont-Royal**<sup>4</sup> ». Par ailleurs, ce n'est qu'à certaines conditions que la MRCC accepte de souscrire à cette entente.

<sup>3</sup> Le 25 janvier 1927. *Report of Landscape architect to the President and Trustees of the Mount Royal Cemetery Company*. AVM. Série 3, no 25071.

<sup>4</sup> 1926. 16 Geo. V, chap. 71. En ligne. [www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr](http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr)





1 Le 17 mars 1927. En rouge : le terrain cédé par la Ville à la MRCC. En jaune : le terrain cédé par la MRCC à la Ville. Cette bande de 150 pieds (46 mètres) est séparée par une ligne qui divise la bande en deux parties de 75 pieds (23 mètres) chacune. Ville de Montréal. *Plan of Proposed Tramway Line on Mount-Royal*. AVM. VM1-3-2-25071, M-108, Saint-Antoine.



## LES AMENDEMENTS À LA CHARTE DE LA MRCC

Certaines parties du cimetière Mont-Royal ne sont pas propices à l'inhumation. La propriétaire, la MRCC souhaite développer et aliéner ces secteurs. Afin de faire « des arrangements avec la ville d'Outremont et certaines corporations scolaires, et que la dite ville et ses corporations devraient être autorisées à conclure ces arrangements avec la compagnie », des amendements sont apportés à la Charte de la compagnie.

Le 19 février 1914, une loi provinciale qui amende la charte de la MRCC est sanctionnée par l'Assemblée législative de Québec et le Conseil législatif.

XXXV. a. La dite compagnie est autorisée, par la présente loi, à vendre, quand les syndics le jugeront opportun, toute partie ou parties de terrains ou d'immeubles lui appartenant, et non vendues ni utilisées pour des fins d'inhumation.

b. La compagnie pourra développer sa propriété immobilière dans les limites de la ville d'Outremont, étant partie du lot numéro huit et la partie du lot numéro neuf aux plan et livre de renvoi officiels de la paroisse de Montréal, qui ne sert pas actuellement à des fins d'inhumation : pourra, sujet à la charte et aux règlements de la ville), faire le plan de la dite propriété, la subdiviser et tracer, et y établir des rues, chemins de parc, ruelles et carrés, lesquels rues et chemins de parc pourront, avec le consentement du conseil de ladite ville, être d'une largeur de moins de soixante-six pieds (20 mètres); elle pourra céder gratuitement ces rues, chemins de parc et ruelles à la ville; acquérir la propriété adjacente et n'excédant pas dix acres d'étendues; pourra, (sujet à la charte et aux règlements de la ville), établir des systèmes de drainage et d'égouts, passer des contrats pour obtenir des commodités en ce qui concerne l'eau, l'éclairage et le chauffage, avec ladite ville ou, sujet au consentement du conseil de ladite ville obtenu (suivant la charte et règlement), avec des compagnies fournissant ces commodités; passer des contrats et conclure des arrangements avec ladite ville, en vertu desquels la ville devra entreprendre et exécuter ce travail de développement pour la compagnie; payer le travail fait, soit en argent ou au moyen d'une taxe spéciale imposée sur la propriété de la compagnie et qui sera fixée par la ville, comme en conviendra de consentement mutuel<sup>5</sup>.

Cet amendement offre la possibilité à la MRCC de lotir certains secteurs impropres à l'inhumation situés en périphérie (ill. 3, numéros 1 et 2). Comme l'indique Brian Young, dans *Une mort très digne. L'histoire du cimetière Mont-Royal*, « cette partie du cimetière est trop rocheuse pour convenir à l'inhumation, mais elle est aisément accessible et fort visible<sup>6</sup>. » Selon lui, bien que la MRCC ait eu la possibilité de le faire, elle n'a jamais loti. Toutefois, lors de la signature de l'acte d'échange, la MRCC ne semble pas avoir abandonné ce projet de développement.

<sup>5</sup> Loi amendant la charte de la compagnie du cimetière du Mont-Royal. 1914. 4 Geo. V, chap. 148. En ligne. [www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr](http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr).

<sup>6</sup> Brian Young. *Une mort très digne. L'histoire du cimetière Mont-Royal*, p.171.

Ces amendements auront des incidences sur la suite des événements, en particulier sur l'échange de terrain qui aura lieu entre la Ville<sup>7</sup> et la MRCC (1928) et plus tard sur le territoire qui sera intégré au parc du Mont-Royal dans les années 1960<sup>8</sup>.

### MARCHÉ CONCLU

Il faudra toutefois attendre le 24 janvier 1928 pour que cette entente soit signée. La Ville cède au MRCC un terrain dans le parc du Mont-Royal qui contient entre autres le chemin des cimetières (ill. 1, terrain en rouge) qui avait été ouvert à la demande des deux cimetières au 19<sup>e</sup> siècle? En contrepartie, la compagnie cède à la Ville en contre-échange, une large bande de 150 pieds (46 mètres) qui s'enfonce dans le cimetière Mont-Royal et qui servira à construire la ligne de tramway (ill. 1, terrain en jaune). Bien sûr, dans cet acte notarié, la Ville s'engage à remplir les conditions demandées par la Compagnie du cimetière.

It is expressly agreed and covenanted that the present exchange has been thus entered into on the part of the Mount Royal Cemetery Company under and subject to the following conditions, which are of the essence of the present exchange and without which the same would not have been assented to by the said Company, which conditions the said City hereby undertakes to carry out and fulfill, namely:

a) The said City shall erect and maintain, at its expense, substantial fences along the boundary lines separating the City property from that of the Cemetery Company, the fencing to be of the character now in use between the Roman Catholic Cemetery and the City, with the further understanding that Cyclone Fencing of approximately the same height and durability shall be acceptable to the said Company;

b) The said **Company shall have the right of way and access to the new road and tramway line at any points the Cemetery Company may from time to time request, with the proviso that the use of the roadway shall at all times be free to the Company for any service which it may require<sup>9</sup>;**

c) An appropriation shall be provided for by the said City (the amount whereof to be mutually determined) for the planting of suitable landscape marginal belt along the Cemetery boundary line, to screen the tramway line from the cemetery and help to subdue noise;

<sup>7</sup> Voir le sous-titre qui suit, la condition d) du document daté du 24 janvier 1928. Jean Beaudoin, notaire. *Deed of exchange Between the City of Montreal and the Mount Royal Cemetery Company*, AVM. Série 3, no 25071.

<sup>8</sup> Le 22 février 1961. *Loi modifiant la charte de la cité de Montréal*. 1960-1961. 9-10 Eliz. II, chap. 9. En ligne. [www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr](http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr).

<sup>9</sup> Le texte en caractère gras souligne les passages qui traitent d'un chemin.

d) **In developing its land the said Cemetery Company shall have the right to cross the new roadway at any point of points deemed necessary by the Company for sewer, gas, water, light or other service, should the said Company avail itself of the rights given to it by an amendment to its Charter to commercialize a portion of its land (ill. 3, numéros 1 et 2).**

e) In the event of water mains, sewers, lighting or other service being installed along the new roadway, provided the same is the property of the City, the said Company shall have the right to any service or services thereby provided for by paying current rates.

f) All earth or stone or both not required by the City in the construction of road-bed shall be dumped along the new roadway on the property of the Company at the place which the said Company's officers will indicate but provided the said Cemetery Company requires such earth or stone, and all wood from trees which may be cut in the construction of the roadway shall be given free to the Cemetery Company and **shall be deposited on the side of the right-of-way which follows its property;**

g) All fees for lawyers, surveys, plans and of these presents, including a copy of same for the said Company, and the cost of registration, in a word, all expenses in connection with the present deed of exchange shall be borne by the said City<sup>10</sup>.

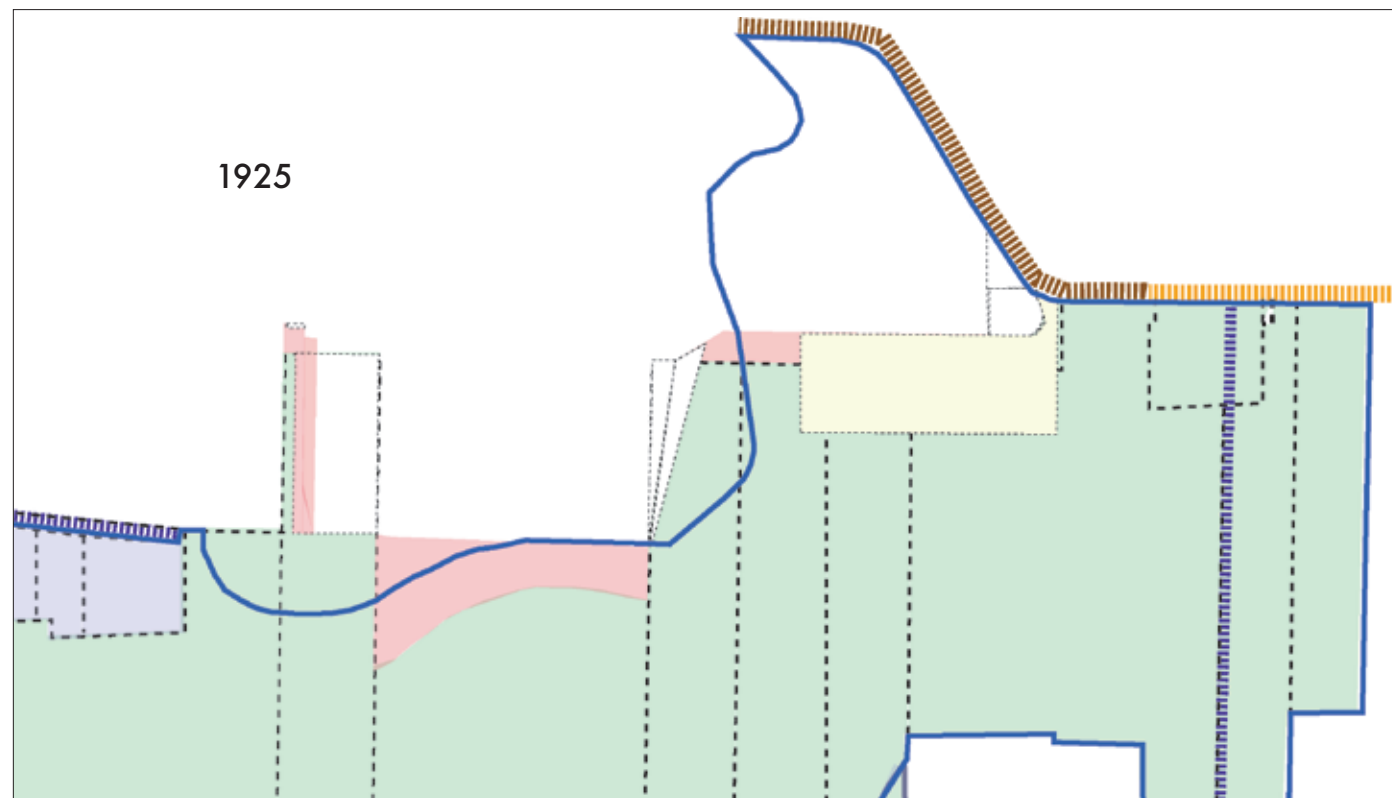
### LE NOUVEAU PÉRIMÈTRE DU PARC DU MONT-ROYAL

Cette transaction change substantiellement les limites du parc du Mont-Royal (ill. 2 et 3). La bande de terre où est situé le chemin d'entrée des cimetières devient la propriété exclusive de la MRCC. Dans cette transaction le cimetière de Notre-Dame-des-Neiges perd son entrée située dans ce territoire échangé<sup>11</sup>. Le tracé d'une large bande de 150 pieds (46 mètres) de large qui pénètre dans le cimetière Mont-Royal pour accueillir le tracé d'une ligne de tramway est maintenant la propriété de la Ville. Dans le plan produit en 1927 (ill. 1), une ligne centrale divise cette bande en deux parties de 75 pieds (23 mètres) chacune, sans doute pour réserver une voie pour le tramway et une autre pour la route telle que spécifié dans les termes de l'acte d'échange (b).

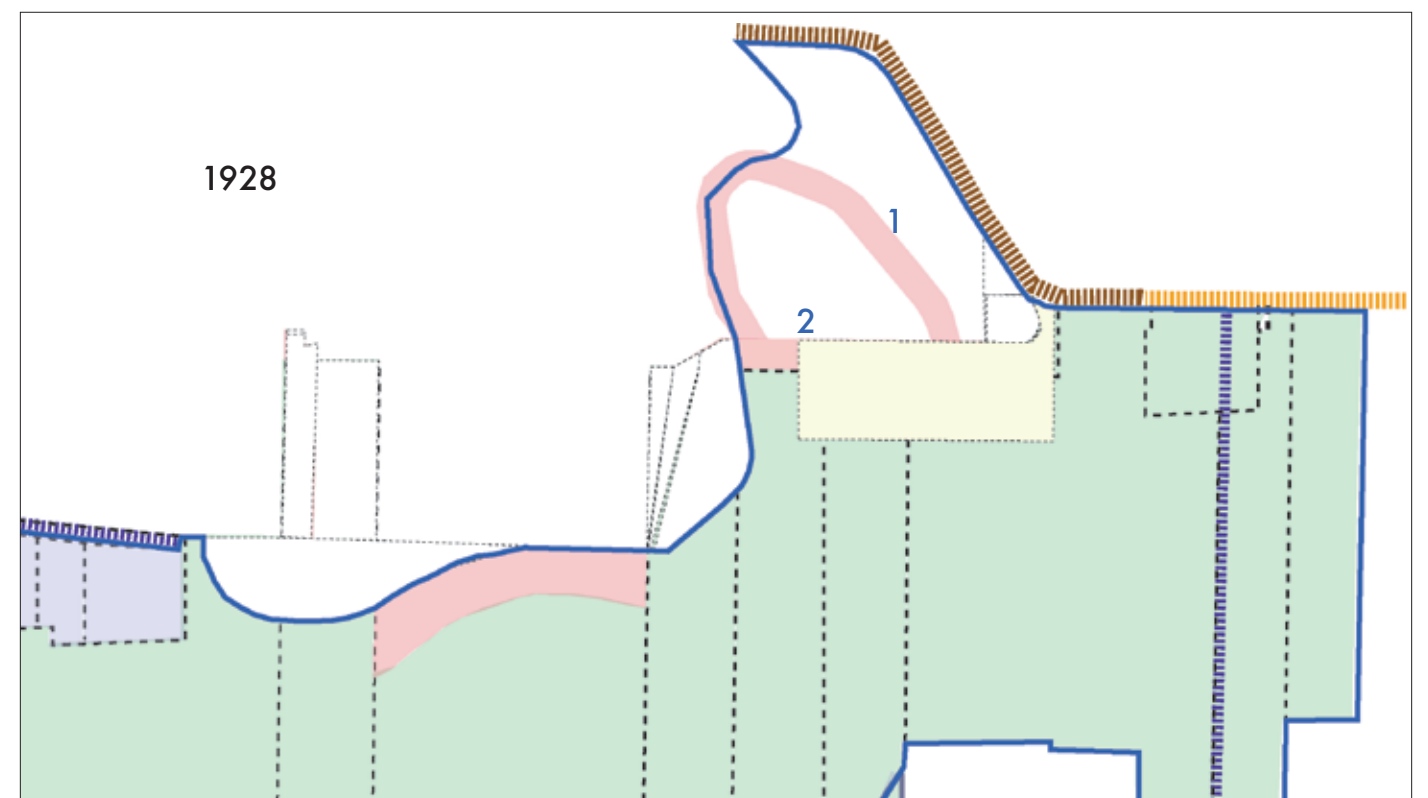
<sup>10</sup> Le 24 janvier 1928. Jean Beaudoin, notaire. *Deed of exchange Between the City of Montreal and the Mount Royal Cemetery Company*, AVM. Série 3, no 25071.

<sup>11</sup> Cette entrée avait été demandée à la Ville en 1872 et obtenue en 1880.





**2** 1925. En vert : le périmètre du parc du Mont-Royal en 1875. En bleu, des transactions après 1875. En rose : les terrains du parc acquis par échange avec la *MRC*. La ligne bleue : le périmètre du parc du Mont-Royal en 1990. En beige : le terrain cédé à l'Université de Montréal en 1923. Les limites blanches entourées de lignes pointillées : les terrains du *MRC* acquis par échange avec la Ville et soustraits du parc. Denise Caron. Compilation.



**3** 1928. Les limites entre le parc et le cimetière changent drastiquement en 1928 lors de l'échange qui permet la construction d'une voie de tramway, dans le parc le long des nouvelles lignes de lots. La bande de terre, large de 150 pieds (**46 mètres**), pénètre profondément à l'intérieur du cimetière. Les nos 1 et 2 seront expropriés par la Ville de Montréal en 1962, alors qu'un immense projet résidentiel est visé de part et d'autre de la voie Camillien-Houde. Compilation 2018. Le secteur en jaune est le territoire ayant appartenu temporairement à l'Université de Montréal. Denise Caron. Compilation.

# 4.4 1925-1930 LA CONSTRUCTION DU TRONÇON EST DU TRAMWAY DE LA MONTAGNE

Construire ce tronçon de la voie de tramway en pleine montagne sur des terrains escarpés et rocheux est un défi. Loin des rumeurs de la ville, il permettra de traverser de vastes espaces occupés par le cimetière Mont-Royal et le parc du Mont-Royal. Le long de son parcours ascendant, seul du genre à Montréal, il offre aux passagers des vues panoramiques exceptionnelles, vers l'Ouest, le Nord et l'Est.

Peu après la mise en service de la ligne 93, des pressions sont exercées pour obtenir un second accès à la montagne, mais cette fois du côté Est. L'enjeu d'accessibilité du côté Est est criant depuis la fin du service de funiculaire en 1918. Ces pressions réactualisent les anciennes réflexions quant à un tracé de tramways sur le versant Est de la montagne, ce qui mènera à l'implantation d'une ligne, portant le numéro 11, allant de l'intersection des avenues du Parc et Mont-Royal jusqu'au chemin Shakespeare ([chemin Remembrance](#)).

## LE TRACÉ

Pour l'implantation d'une nouvelle ligne de tramways, les ingénieurs de la *Montreal Tramways Company* ainsi que ceux de la Ville mènent des analyses supervisées par H.-A. Terreault, ingénieur en chef de la Ville et directeur des travaux publics. Malheureusement, il ne semble pas y avoir de documents conservés à ce sujet dans les archives municipales.

Toutefois, une lettre interne datée du 11 novembre 1930 entre G.H. MacLeod, assistant ingénieur-chef (Assistant Chief Engineer) et J. E. Blanchard, directeur des travaux publics, fournit des explications concernant le tracé. Cette lettre fait suite au protêt que la *MRCC* a logé auprès de la Ville et de la *Montreal Tramway Company* ces dernières ayant empiété, selon la *MRCC*, sur leur propriété lors de la construction de la voie. MacLeod donne les raisons de cet empiètement et par la même occasion celles du choix plus technique du tracé.

In the original negotiations between the City and the Cemetery Company, the only plan available for showing the proposed location of the Tramway Line and its profile was the official topography plan, with contours, which had been made years before and had always been regarded as quite reliable. After many "Trial" lines had been shown on this topography plan, one was found which gave workable profile and at the same time left a sufficient area between the Tramway and the Old Cemetery boundaries to satisfy both the Cemetery Company and the City.

It was from this plan that the plan attached to the deed was compiled. It turned out, however, during construction of the grade for the tramway, the actual conformation of the ground did not agree with the old official

plan, and it was impossible to build the line strictly in accordance with the profile agreed upon, and at the same time leave to the Cemetery Company the amount of land provided for in the deed.

During construction it was found also that wider slopes were necessary than provided for in the right of way of the deed<sup>1</sup>.

Le tracé retenu longe les nouvelles limites du cimetière Mont-Royal tel que autorisé par la Législature provinciale par un amendement à la Charte en 1926. Selon Thomas Grumley, ce tracé retenu serait celui qui a le moins d'impact environnemental sur la montagne<sup>2</sup>.

Il semble aussi que le tracé ait été conçu afin de maximiser les attraits de la montagne comme le laisse entendre un article de *La Presse*. Cette voie allait traverser

toute la montagne, laissant les voyageurs à proximité de la Croix du Mont-Royal, des observatoires de l'est et de l'ouest, à la porte centrale des cimetières catholique et protestant, en longeant les limites qui séparent les cités de Montréal et d'Outremont<sup>3</sup>.

Pour la Ville, ce projet de tramway permet d'atteindre un double résultat : « celui de donner l'accès facile au *sommet* de la montagne, en même temps que relier les deux grandes sections de Montréal par une ligne parallèle à celle de la rue Saint-Catherine<sup>4</sup>. »

Finalement, le Comité exécutif précise dans un rapport produit le 29 novembre 1927 qu'il a pris en délibération le rapport du directeur du Service des Travaux publics au sujet des soumissions reçues pour l'exécution des travaux nécessaires à l'établissement de la plateforme d'une

<sup>1</sup> Le 11 novembre 1930. Lettre de G.H. MacLeod à J.E. Blanchard. Le sujet en est « Mount Royal Cemetery Company. Protest re Tramway Line on Mount Royal. AVM. Série 3. Dossier 25071.

<sup>2</sup> J.R. Thomas Grumley, J.R. *Montreal Street Cars - Scenic routes*, Vol. 3, p. 15.

<sup>3</sup> Le 19 juin 1925. « Une ligne de tramways sur le Mont-Royal » dans *La Presse*. AVM. Dossier de presse.

<sup>4</sup> Ibid.

double voie de tramway, à partir de l'avenue du Parc, à son croisement avec l'avenue Mont-Royal, jusqu'au chemin Shakespeare, près des limites est du cimetière de la Côte des Neiges, en suivant les pentes nord et est du parc Mont-Royal<sup>5</sup> (ill. 1).

La Ville signe ensuite une entente avec la *Montreal Tramways Company* qui précise que la Ville allait préparer un droit de passage (right-of-way) qui présente des degrés et des courbes qui allaient faciliter la mise en service des tramways. La Ville est responsable du coût de ces opérations, alors qu'en contrepartie, la *Montreal Tramways Company* assume la supervision de la construction de la ligne<sup>6</sup>.

## LA CONSTRUCTION

La Ville entreprend ensuite un appel d'offres. Dans le rapport du Comité exécutif du 29 novembre 1927, il est mentionné que « ce contrat soit accordé au plus bas soumissionnaire, *The Cooke Construction Corporation*, aux prix unitaires mentionnés dans sa soumission, soit à un prix total approximatif de 287 415,00 \$ [...] » Le Comité exécutif autorise aussi « qu'un crédit de 380 000,00 \$ soit voté pour ce contrat ainsi que pour les dépenses d'ingénieurs, d'inspection, etc., de même que pour les travaux qui doivent être exécutés à l'intersection de l'avenue du Parc et de l'avenue Mont-Royal, et entre l'avenue du Parc et le point où commence le contrat de la *Cooke Construction Corporation*<sup>7</sup>. » La première série de travaux est entreprise par la *Cooke Construction Corporation* à l'été 1928 (ill. 2 à 6).

En décembre 1929, la Ville accepte une nouvelle soumission de *The Cooke Construction Corporation* afin de procéder à l'élargissement du tunnel (ill. 7 et 8). L'ensemble des travaux se termine au printemps 1930. Au final, la construction de la ligne et des infrastructures associées aurait coûté 260 000 \$ à la compagnie de tramways et 375 000 \$ à la Ville de Montréal<sup>8</sup>.

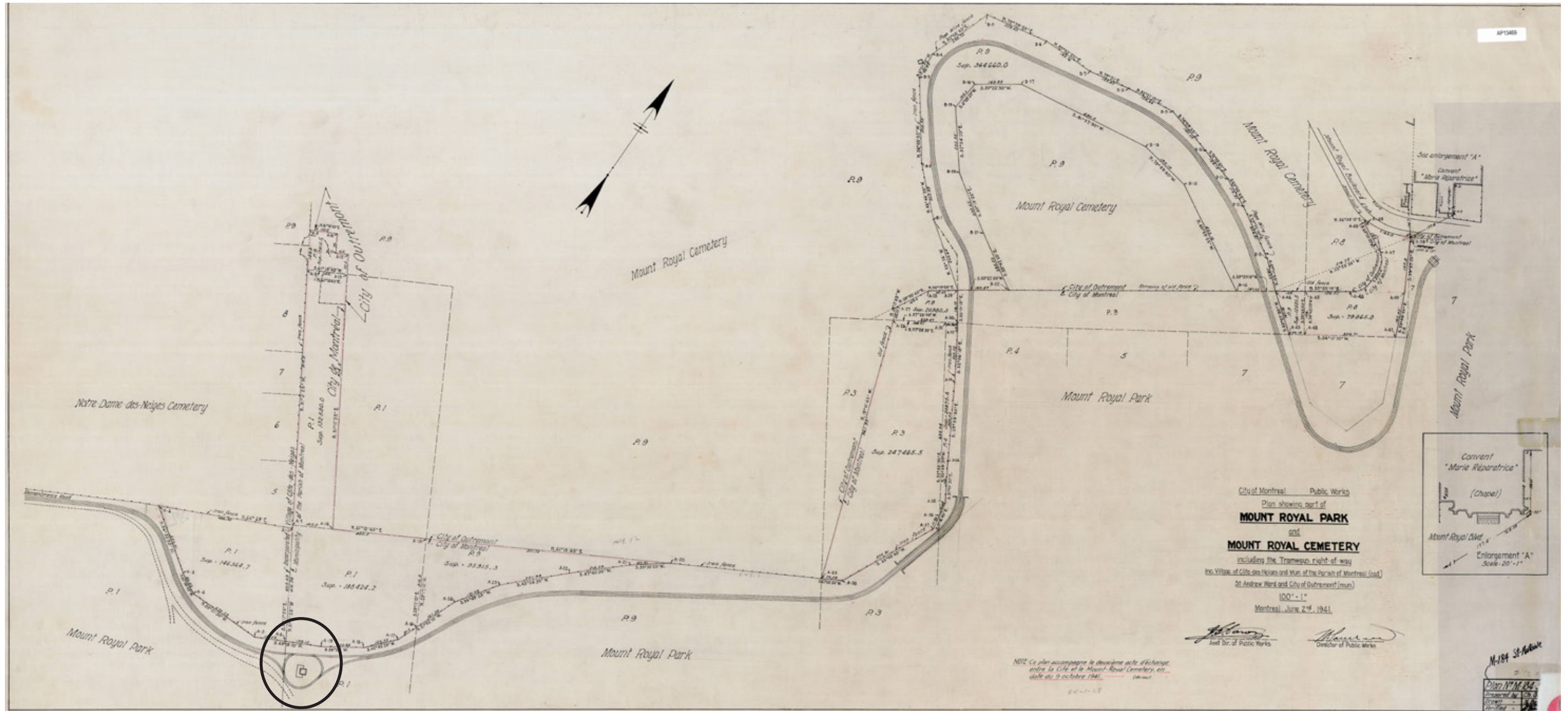
<sup>5</sup> AVM. Série 3, dossier 25071.

<sup>6</sup> J.R. Thomas Grumley, *Montreal Street Cars - Scenic routes*, Vol. 3, p. 15.

<sup>7</sup> Le 29 novembre 1927. *Rapport du Comité exécutif*. AVM. Série 3, dossier 25071.

<sup>8</sup> Le 11 juillet 1930. « Ce fut un merveilleux spectacle. La *ligne de la Montagne* de la Cie des Tramways ouverte au public. Qu'on se le dise », dans le journal *Canada*. AVM. Dossier de presse





1 Le 2 juin 1941. Le tracé de la nouvelle voie de tramway, la ligne 11. Elle est construite dans la continuité de la ligne 93 qui circule sur le chemin Shakespeare. La boucle qui terminait cette dernière voie est maintenant disparue et remplacée par une autre située à proximité des nouvelles limites du cimetière Mont-Royal (encadré). Cette boucle du *sommet* permet la jonction entre les deux lignes de tramways desservant maintenant le parc du Mont-Royal. Plan showing part of Mount Royal Park and Mount Royal Cemetery including the tramways right-of-way. VM. Division de la géomatique. AP13469\_M-184\_AT\_00000.





2



3



4



5



6

**2 à 6** Juillet 1928. Travaux de nivellement pour le tracé de la ligne 11. On peut remarquer que des arbres ont été coupés le long du tracé, mais aussi que le couvert forestier est irrégulier et pas nécessairement très dense. BAnQ. *La Presse*.



Forme 1219 (m.-12-27-C1928) X

A LA CITÉ DE MONTRÉAL 27726<sup>3</sup>

22  
BUREAU DU GREFFIER  
DE LA CITÉ  
DEC 6 1928  
REÇU POUR LE CONSEIL

LE COMITE EXECUTIF

*a l'honneur de faire rapport*

qu'il a pris en délibération le rapport ci-joint du directeur du Service des Travaux publics l'informant que, pour certaines raisons, le tunnel pour le passage des tramways sur le parc Mont-Royal doit être agrandi et recommandant que la Cooke Construction Corporation qui a obtenu le contrat pour les travaux nécessaires pour l'établissement d'une voie de tramways sur le parc Mont-Royal, soit autorisée à exécuter les travaux supplémentaires nécessaires pour l'agrandissement dudit tunnel suivant les plans soumis par les Ingénieurs de la Cité, et qu'il soit alloué à la dite Compagnie un prix de \$10.00 la verge cube pour les 986 verges cubes supplémentaires d'excavation.

VOTRE COMITE recommande que ce rapport du directeur des Travaux publics soit approuvé, le montant de \$9860.00 nécessaire à cette fin devant être imputé sur le crédit voté pour les travaux d'établissement d'une voie de tramways sur le parc Mont-Royal.

RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,

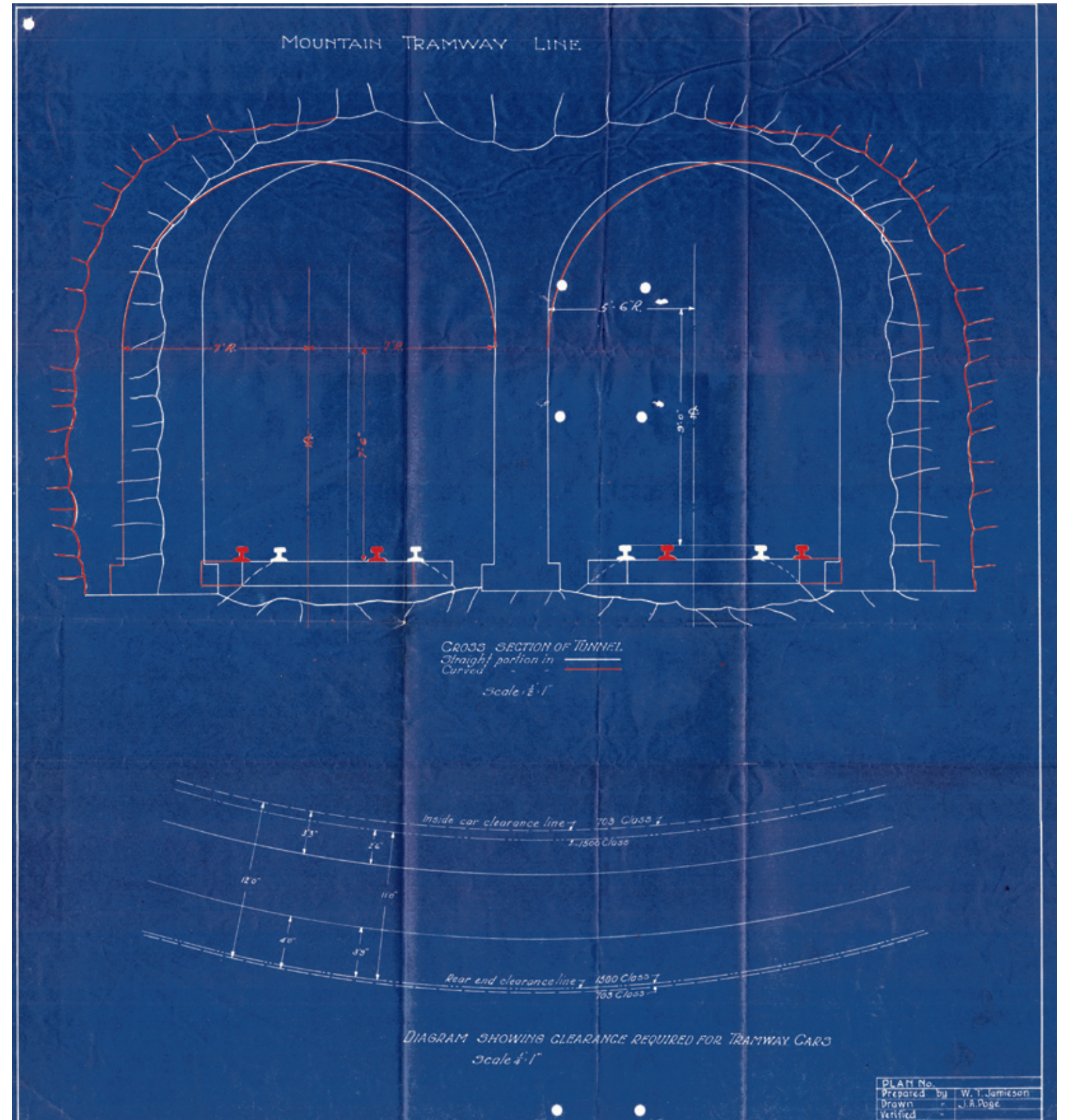
LE COMITE EXECUTIF,  
*[Signature]*  
Président,  
*[Signature]*  
Greffier de la Cité.

Montréal, 5 décembre 1928.

*St. André*

Je certifie par les présentes qu'il y a des fonds disponibles pour couvrir la dépense de \$9860.00 mentionnée dans ce rapport.  
*[Signature]*  
Assistant C. et A. de la Cité

7 AVM. Série 3, dossier 25071.



8 Date inconnue. Proposition d'élargissement du tunnel. Diagram Showing Clearance Required for Tramway Cars. AVM. VM1-3-2-25071-2



## LES INFRASTRUCTURES ASSOCIÉES

Plusieurs infrastructures spécifiques ponctuent la ligne. En voici les principales.

### Le tunnel

Le tunnel est sans contredit l'élément le plus emblématique du tracé. Ce dernier est conçu afin d'éviter le plus fort dénivelé du tracé. En raison des risques importants de chutes sur les voies, le secteur du tunnel est équipé de clôtures en bois (ill. 19 et 20).



9 Sans date. Le tunnel de la ligne *Mountain*. À noter la présence des clôtures au sommet du tunnel. Tiré de Richard M. Binns. *Montreal's Electric Streetcars - An Illustrated History of the Tramway Era: 1892 to 1959*, p. 64.



10 Début des années 1950. La date de construction du tunnel est clairement visible au centre. AVM. VM94-U0739-013.



### Le viaduc

On remarque le long du tracé un passage surélevé. Ce dernier permet de circuler entre le secteur du monument à Sir George-Étienne Cartier et la zone longeant le boulevard Mont-Royal (ill. 11-12).



11 Début des années 1950. Le viaduc situé près de l'avenue du Mont-Royal. AVM. VM94-U0739-012.

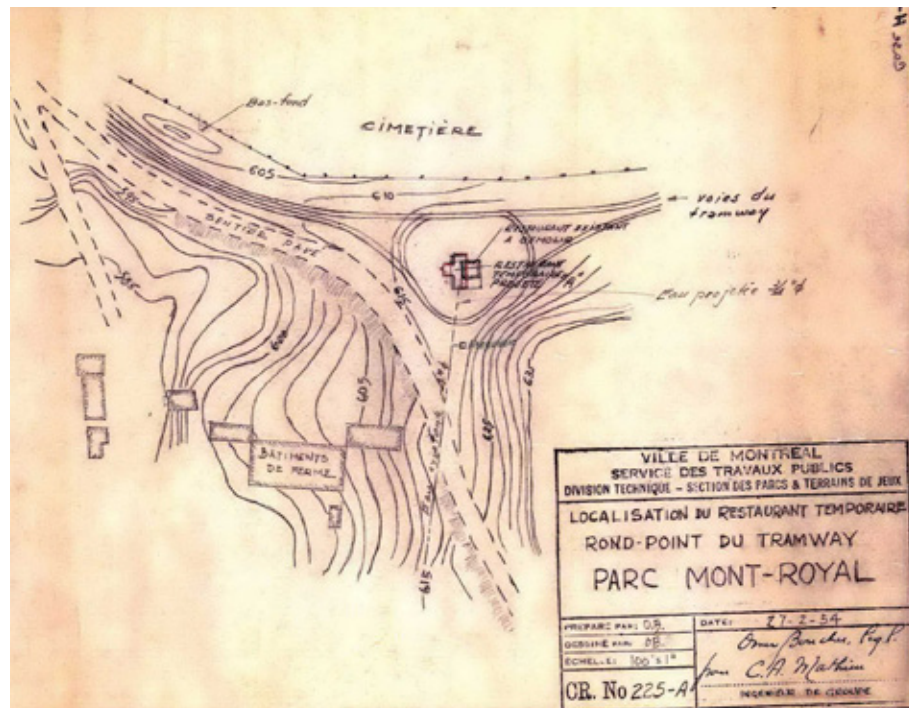


12 Sans date. Le viaduc situé près du boulevard Mont-Royal. Noter ici aussi, comme à proximité du tunnel, la présence de clôtures de bois pour éviter toutes chutes sur les rails. Tiré de J.R. Grumley, Montreal Streetcars - Volume 3 - « Scenic Routes », p. 15.

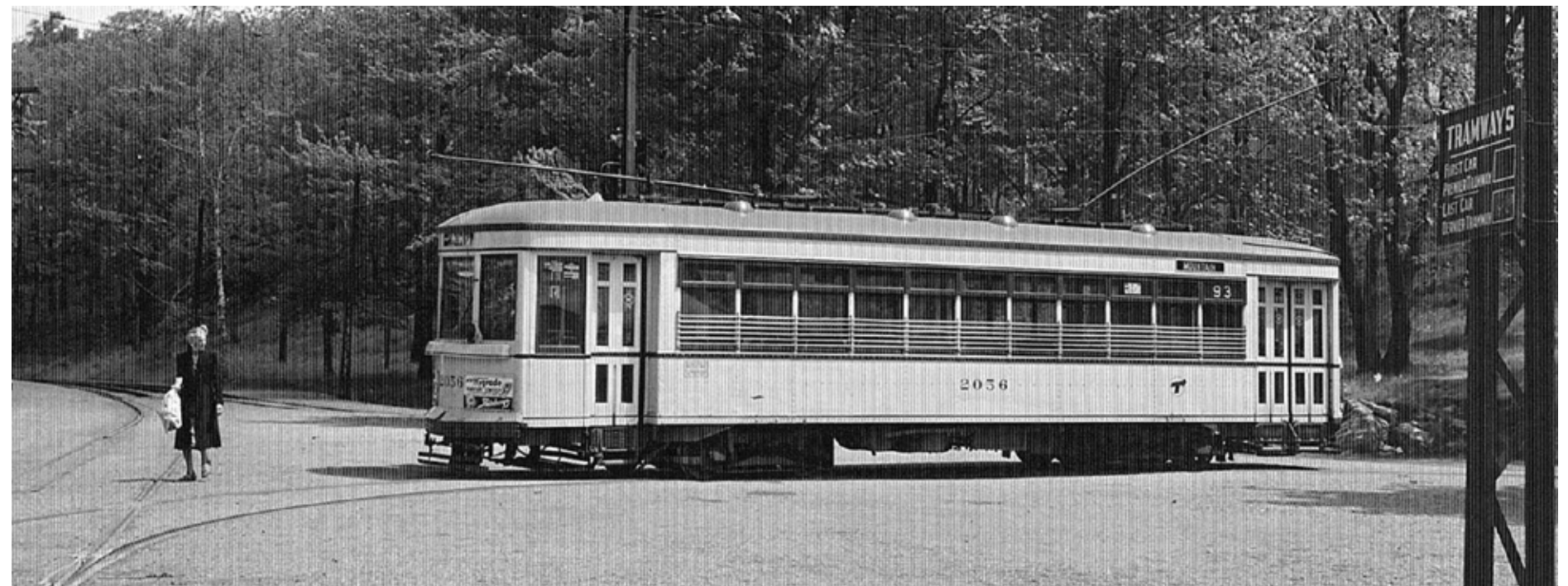


### La boucle du sommet

En 1929, l'ancienne boucle (loop) de la ligne 93 (ill. 4, p. 47) est remplacée par une autre située plus à l'Est (ill. 15), la boucle du *sommet* (summit loop). Ce plan de 1929 montre l'intégration des deux lignes de tramways du mont Royal. À l'intérieur de la boucle se trouve un restaurant que la Ville souhaitera réaménager dans les années 1950 (ill. 13).

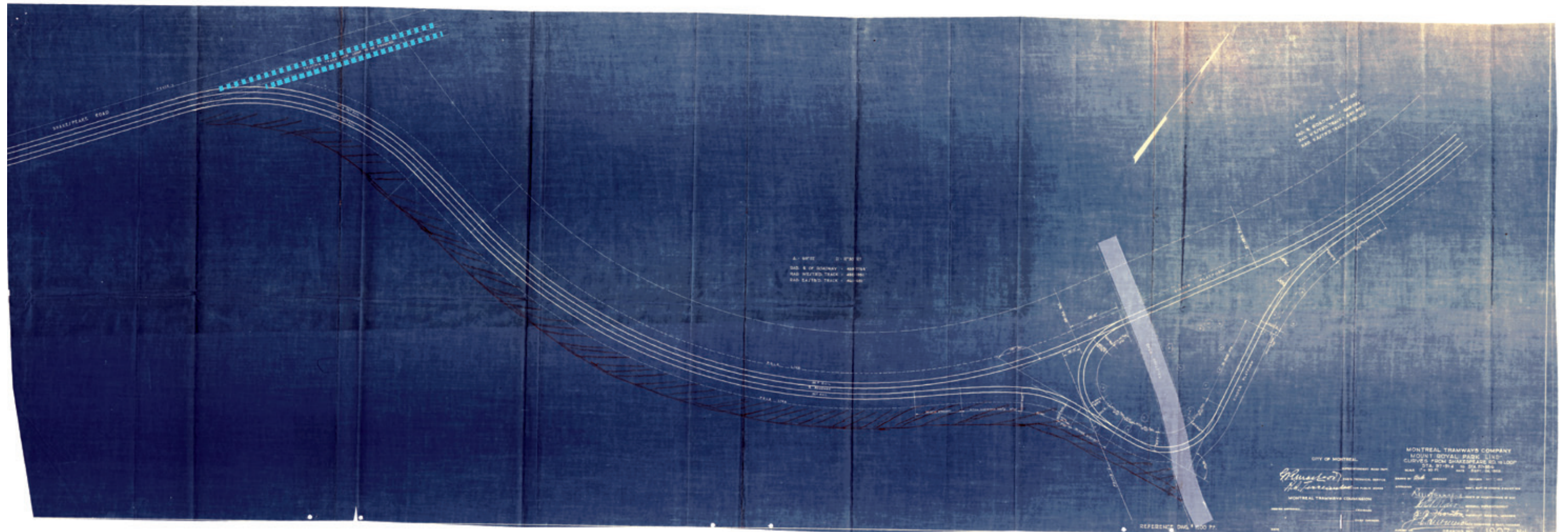


13 Le 27 février 1954. Nous voyons sur ce plan de 1954, le projet de la Ville de remplacer, dans la boucle du *sommet*, le vieux restaurant par un nouveau qui serait temporaire. *Localisation du restaurant temporaire rond-point du tramway. Parc Mont-Royal. VM. SGPVMMR. DOCS1-#157317-v1-0225-301\_1954-02-27.*



14 Le 27 février 1954. Tramway de la ligne 93 arrivant à la boucle du *sommet* où les passagers changent de tramway pour prendre la ligne 11. On remarque, à gauche du tramway, les rails de la ligne 11. Tiré de J.R. Thomas Grumley, *Montreal Streetcars, Volume 2, « Peoples & Places »*, 2001. p. 30.





15 Le 24 septembre 1929. Outre la boucle du *sommet* qui fait la jonction entre les deux lignes de tramway (no 93 et 11). Surligné en pointillé bleu : une partie de la voie de l'ancienne boucle de la ligne Shakespeare. Surligné en blanc : l'ancien chemin des cimetières qui traverse la boucle du *sommet* pour se rendre au cimetière Mont-Royal. *Mount Royal Park Line curves from Shakespeare Rd to Loop Sta.* AVM. VM1-3-2-37594-01\_plans.



### Le rond-point Parc / Mont-Royal

L'implantation de la nouvelle ligne 11 oblige d'entreprendre des transformations à l'intersection des avenues du Parc et du Mont-Royal (ill. 16 à 18). Le 27 novembre 1929, le Comité exécutif soumet « un rapport du directeur du Service des Travaux publics pour approbation du plan M. 44. A. Laurier (ill. 25) montrant l'agencement projeté des voies de la Compagnie des tramways à l'intersection de l'avenue du Mont-Royal et de l'avenue du Parc<sup>9</sup>. » Puis, le 22 mai 1930, soit environ deux mois avant l'ouverture du service, le Comité exécutif, sous la recommandation du directeur des Travaux publics, adopte une résolution pour

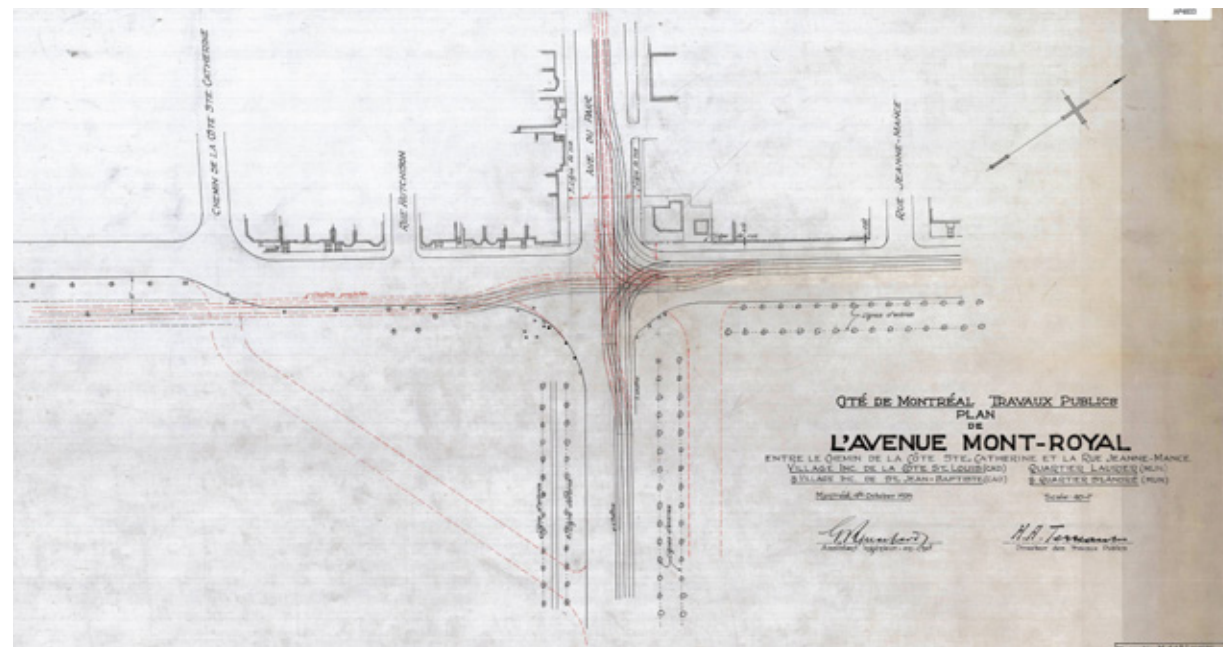
permettre à la Compagnie des tramways de Montréal de remplacer ses voies à l'intersection des rues Mont-Royal et du Parc, d'y installer les drains nécessaires, réagencer ses poteaux, fils aériens, alimentateurs, etc. le tout en vertu de l'article 51 de son contrat<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> AVM. Série 3, dossier 35850-1.

<sup>10</sup> AVM. Série 3, dossier 37193.



17 La boucle située à l'intersection des avenues du Mont-Royal et du Parc. ASTM. S6 11.1.2 26.



16 Le 4 octobre 1929. Le plan M-44 (Laurier) montre les nouveaux rails permettant la mise en place de la ligne 11. Plan de l'avenue Mont-Royal entre le chemin de la Côte Ste.Catherine et la rue Jeanne-Mance. VM. Bureau de la géomatique. \_AP4833\_M-44A\_LR\_00000



18 Février 1930. Détail d'un plan montrant la boucle située à l'angle des avenues du Mont-Royal et du Parc. Montreal Tramways Company. Mount Royal Park Lines Côte des Neiges Rd to Parc Avenue. ASTM. S5 / 6.5.2,6.



### L'entreposage

Enfin, on note aussi la présence de caisses dont la fonction était d'entreposer du sable, utilisé l'hiver pour accroître l'adhérence pour la montée ou le freinage (ill. 19 et 20).



19 Début des années 1950. À droite des rails, une boîte de bois sert à entreposer le sable. On peut remarquer une trainée de sable entre la boîte et les rails. Au bout des rails, on entrevoit le viaduc situé à proximité du boulevard du Mont-Royal. AVM.VM94-U0739-016



20 Début des années 1950. À gauche, une boîte de bois pour entreposer le sable. À remarquer, en haut à gauche la clôture qui sépare le cimetière Mont-Royal du parc. AVM.VM94-U0739-005.



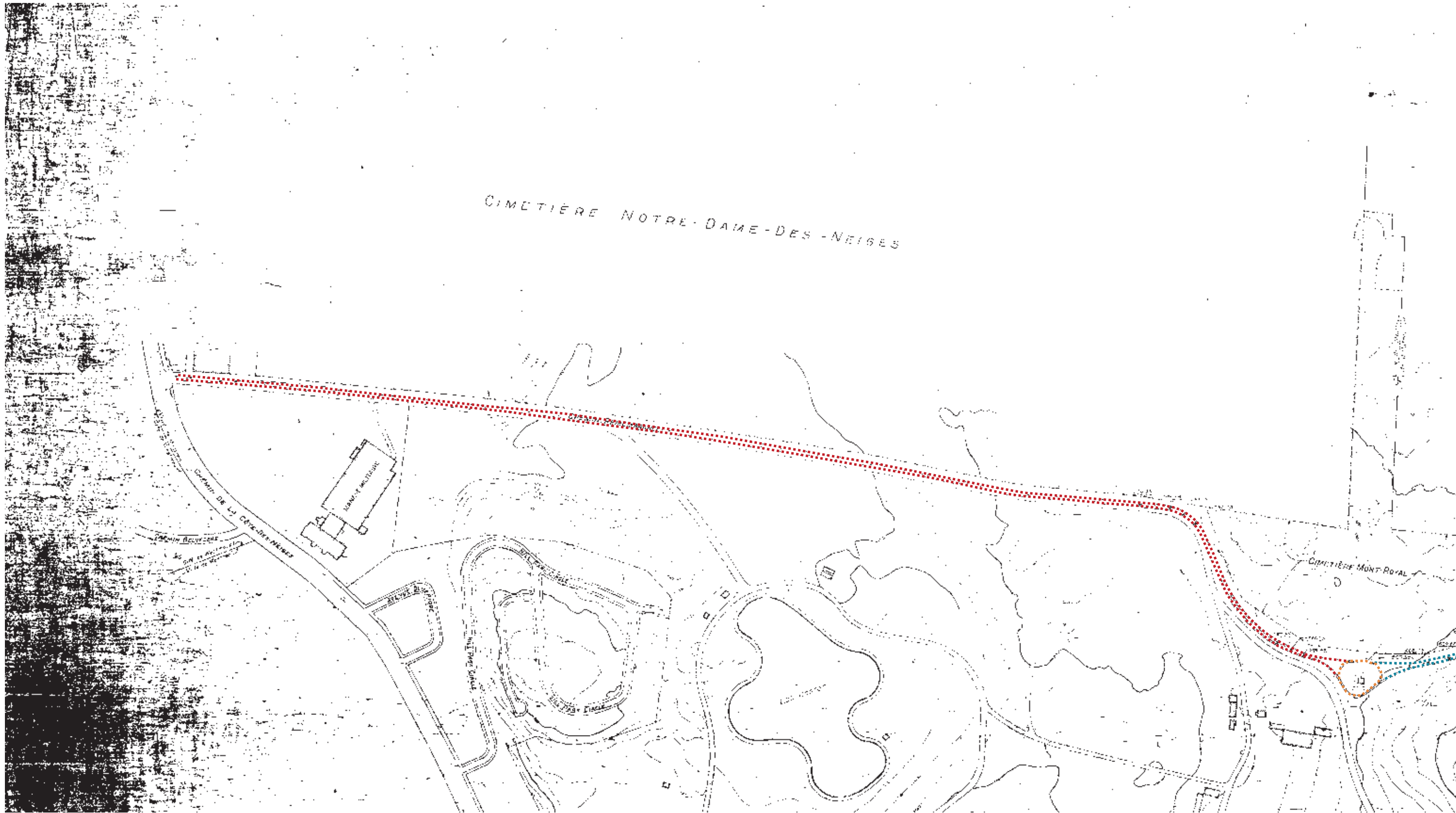






21 1947-1949. Ces photographies aériennes fusionnées montrent l'ensemble du tracé des deux lignes de tramway dans l'axe Est-Ouest. AVM, VM97-3\_7P11-29 à VM97-3\_7P11-33.





22 Le 16 novembre 1949. Ce plan est une compilation. Cette voie de tramway est composée de différents éléments. Surligné en pointillé rouge : le tronçon Remembrance. Surligné en orange : la boucle du *sommet* qui relie les deux lignes de tramways et la boucle de l'avenue du Mont-Royal. Surligné en bleu-vert : le tracé de la route de la montagne. *Plan topographique du parc Mont-Royal* (compilation). VM. SGPVMR. Sans titre.







## LA MISE EN SERVICE

C'est le 12 juillet 1930 que la Ville inaugure la mise en service de la ligne 11 (ill. 21 et 24), longue de 1,5 mille (2,4 kilomètres). La compagnie des Tramways choisit 20 véhicules de la classe 1325 et les modifie pour en respecter les normes de sécurité spécifique à cette ligne particulière. Elle les munit d'un nouveau système de freinage dynamique, d'épandeurs de sable et de contrôleurs additionnels<sup>11</sup>.

Au moment de son inauguration le 12 juillet 1930, le trajet dure 13 minutes depuis le terminus Parc/Mont-Royal jusqu'à l'angle des chemins Shakespeare et Côte-des-Neiges. Il faut cependant prévoir une correspondance à la boucle du *sommet*. Voici une description du trajet tel que présenté par *La Presse* le 11 juillet 1930.

Un autobus de la compagnie transporte tout d'abord le groupe à l'intersection des avenues du Parc et Mont-Royal, où les voyageurs doivent descendre pour monter en tramway. On remarque que les voies de l'avenue Mont-Royal sont maintenant reliées à celles de la montagne. Puis, c'est le commencement de l'ascension.

Aussitôt après avoir quitté le coin des avenues du Parc et Mont-Royal, le tramway passe sous un petit viaduc construit sous le chemin des voitures, après avoir fait une courbe. Il faut atteindre une hauteur de 220 pieds (67 mètres) avec une pente maximum de dix degrés.

La voie décrit une autre courbe à droite et en quelques minutes la voiture est à l'entrée du tunnel, presque au sommet du parc de la montagne. Le tramway stoppe pendant quelques instants pour permettre aux voyageurs d'admirer le spectacle réellement unique qui s'offre à eux. C'est en effet le point le plus intéressant du trajet.

Du haut du Mont-Royal, on aperçoit toute la partie est de la métropole; au Sud, le fleuve et la structure du nouveau pont du Havre de Montréal. Les officiers de la compagnie informent les journalistes qu'à cet endroit se place le premier arrêt du nouveau circuit.

<sup>11</sup> Jacques Pharand. *À la belle époque des tramways*, p. 177.

Trois raisons sont données pour cet arrêt à l'entrée du tunnel : premièrement, pour donner aux voyageurs le temps de contempler le panorama; puis, deuxièmement, pour permettre au watchman de s'assurer qu'il n'y a personne à l'intérieur du tunnel, que la voie est absolument libre; troisièmement, pour que le wattman puisse vérifier le bon fonctionnement des freins.

Comme nous l'avons dit plus haut, c'est à cet endroit que la scène produit sur le voyageur la plus vive impression. Le paysage est féérique, et c'est à regret que l'on repart pour continuer l'ascension.

À un certain moment, la voiture traverse un bois magnifique. À la sortie du tunnel, qui a une longueur de 320 pieds (98 mètres), tout en béton, on arrive à l'escalier qui conduit au plus haut sommet du parc. On se trouve à quelque cent pieds (30 mètres) de l'observatoire où se trouvait jadis le terminus du funiculaire.

Plus loin, en quittant le bois, la vue porte sur le plateau nord. Encore là, le voyageur peut admirer un autre coin de notre ville. C'est l'intention des autorités municipales d'établir des observatoires aux endroits les plus intéressants : au premier arrêt, à l'entrée du tunnel, puis à la sortie du bois, d'où l'on pourra jeter la vue sur une étendue fort considérable sur la métropole<sup>12</sup>.

En 1934, le service est dorénavant quotidien entre le 25 juin et le 12 septembre. Il permet en moyenne à 380 passagers par jour d'accéder au *sommet* du parc du Mont-Royal durant les derniers jours de juin, à 775 passagers durant le mois de juillet, à 500 passagers durant le mois d'août et à 200 passagers durant les premiers jours de septembre.

<sup>12</sup> Le 11 juillet 1930. « La réalisation d'un projet de la "Presse". La nouvelle voie de tramways sur le Mont-Royal fera voir à tous un panorama admirable » dans *La Presse*. En sous-titre on lit : « La plus belle route pour accéder au sommet de la montagne - Des arrêts aux endroits où le décor est le plus beau - Visite et inspection hier après-midi. » AVM. Dossier de presse.



<sup>23</sup> Date inconnue. Cette photo est prise du *sommet* du tunnel dans la descente vers la boucle de l'avenue du Mont-Royal. À la droite du tramway on remarque un panneau rouge d'arrêt (stop) ASTM. S6 11.1.2 24.





24 Date inconnue. Le tramway de la ligne 11 traverse les zones boisées le long du trajet à travers lesquelles émergent des parois rocheuses. ASTM. S6 11.1.2 28.



## 4.5 1928-1931 LA FIN DU CHEMIN DES CIMETIÈRES COMME VOIE PUBLIQUE

Ouvert en 1880, le chemin des cimetières passe en 1928 entre les mains de la *Mount Royal Cemetery Company (CCMR)* qui l'intègre au cimetière Mont-Royal. Par la même occasion, le cimetière catholique perd cette entrée et la Fabrique de la paroisse Notre-Dame demande à la Ville de l'aider à la déplacer.

Par acte d'échange de terrains intervenu le 24 janvier 1928, la *MRCC* devient propriétaire du chemin des cimetières et de la bande qui l'entoure. Ce chemin donnait accès à deux entrées, celle du cimetière Mont-Royal et celle du cimetière Notre-Dame-des-Neiges. De propriété publique, ce terrain et chemin changent de mains devenant la propriété de la *MRCC* et sont intégrés au cimetière Mont-Royal. Ce faisant, le cimetière catholique perd son entrée dans le parc (ill. 1 et 2).

### UNE RÉOLUTION DU COMITÉ EXÉCUTIF

Le 11 janvier 1928, soit quelques jours avant la signature de cet acte d'échange, le Comité exécutif adopte une résolution traitant d'un éventuel déplacement de l'entrée du cimetière catholique :

Au sujet de l'arrangement intervenu entre la Cité et la Mount Royal Cemetery Company, relativement à un échange de terrain pour l'établissement d'une ligne de tramways sur le Mont-Royal, il est

RÉSOLU :

a) que le projet d'arrangement à ce sujet soit soumis à la prochaine session de la Législature pour ratification ;

[...]

c) Le chemin actuel, au nord du Chemin Shakespeare et sur le sommet de la montagne, conduisant aux cimetières catholique et protestant, étant cédé à la Compagnie Mount-Royal Cemetery, que la Cité s'engage à s'entendre avec les propriétaires du cimetière catholique pour déplacer l'entrée à ce cimetière, afin de faire disparaître toute servitude qui peut exister sur le chemin actuel en faveur du cimetière catholique<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> AVM. Extrait du *Procès-verbal d'une assemblée du Comité exécutif de la Cité de Montréal, tenue jeudi le 11 janvier 1928.*

### L'ENTRÉE DU CIMETIÈRE NOTRE-DAME-DES-NEIGES

Quelques années plus tard soit le 1<sup>er</sup> mai 1931, le notaire Victor Morin alors « marguillier en charge de la Fabrique de la paroisse de Notre-Dame de Montréal, propriétaire du cimetière de la Côte-des-Neiges<sup>2</sup> » écrit à ce sujet au président du Comité exécutif, J. Allan Bray. Dans cette lettre, Victor Morin fait référence à la résolution du Comité exécutif.

À la suite d'une convention faite entre la Cité de Montréal et les propriétaires du cimetière catholique romain de la Côte des Neiges et ceux du cimetière protestant du Mont-Royal, il a été convenu, aux termes de la résolution du Comité exécutif tenue à son assemblée du 11 janvier 1928, de déplacer l'entrée du cimetière sur le Parc Mont-Royal, afin de faire disparaître toutes servitudes qui pouvaient exister en faveur du cimetière catholique à cet endroit, cette entrée devant être placée ailleurs soit sur le Chemin Shakespeare ou autrement, à la convenance des autorités du cimetière catholique romain de la Côte des Neiges.

Cette nouvelle entrée n'a pas encore été faite, et nous sommes maintenant prêts à considérer tous arrangements avec la Cité à ce sujet, les travaux nécessités par cette nouvelle entrée devant être à la charge de la Cité suivant la convention indiquée ci-dessus<sup>3</sup>. »

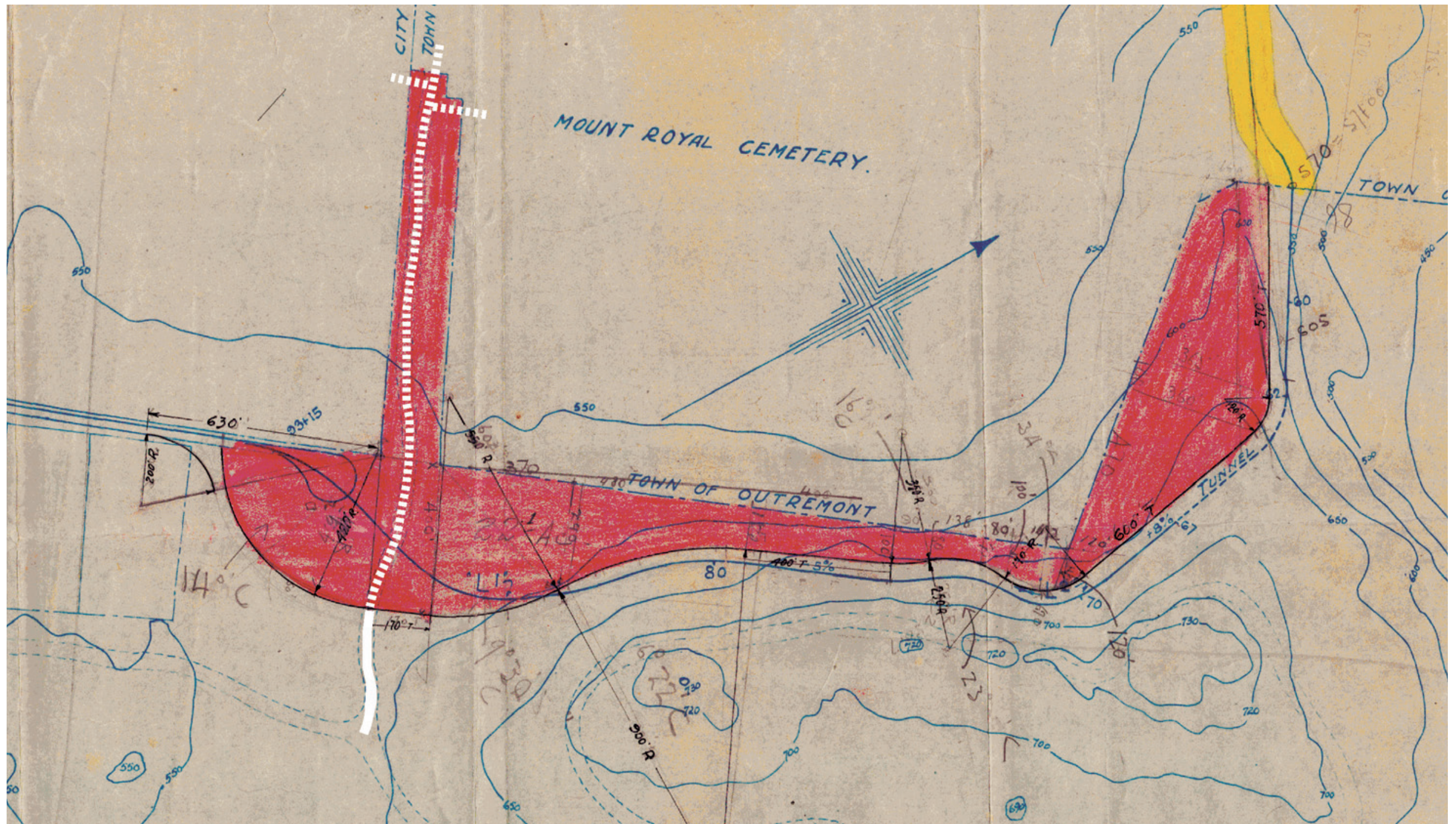
<sup>2</sup> Le 1<sup>er</sup> mai 1931. Victor Morin, Lettre de Victor Morin à J. Allan Bray. AVM. Série 3, dossier 25071.

<sup>3</sup> Ibid.



<sup>1</sup> 1930-1931. Les flèches blanches indiquent les traces du chemin et des accès aux deux cimetières sont toujours visibles. À droite le cimetière de Notre-Dame-des-Neiges et à gauche, le cimetière Mont-Royal. Source inconnue.





2 Le 13 janvier 1927. Cette esquisse montre en rouge le territoire du parc du Mont-Royal prévu pour être échangé avec la MRCC. Surligné en pointillé blanc : le segment du chemin des cimetières qui passe entre les mains de la MRCC. Cette entrée du cimetière catholique n'est donc plus accessible par le parc. AVM. VM1-3-2-25071-6\_plans.



Dans une lettre adressée au directeur des services de la Ville le 11 juillet 1931, l'architecte paysagiste du cimetière Mont-Royal, W. Ormiston Roy, intervient en faveur du cimetière catholique. Il souhaite que la Ville accepte « to arrange with the Roman Catholic Cemetery authorities for a new roadway and entrance to their grounds to take the place of the roadway ceded to this Company, and which formerly served both cemeteries<sup>4</sup> ».

En juillet 1931, l'ingénieur-conseil attaché au Comité exécutif écrit au directeur des Services de la Ville. Il relate sa rencontre avec le notaire Morin. Deux sujets sont abordés : « Disparition de toute servitude qui peut exister sur le chemin actuel en faveur du cimetière catholique<sup>5</sup> » et « Construction d'une nouvelle entrée au cimetière catholique<sup>6</sup> ». Les représentants du cimetière et le « surintendant du Parc Mont-Royal » pourront déterminer ensemble l'emplacement de la nouvelle entrée, une fois le choix fait,

nos ingénieurs feront un relevé du nouveau chemin et un estimé du coût.

La Cité alors discutera, avec les propriétaires du cimetière, pour savoir si cette somme devra être payée aux propriétaires ou si la Cité s'occupera de la construction du dit chemin. M. Morin semble opiner à ce que la construction du nouveau chemin soit faite par les autorités du Cimetière<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Le 11 juillet 1931. Lettre d'Ormiston Roy, architecte paysagiste de la MRCC à Honoré Parent, directeur des Services de la Ville, AVM. Série 3. 25071.

<sup>5</sup> Le 22 juillet 1931. Lettre de S. Fortin à Honoré Parent, directeur des Services de la Ville portant sur la ligne de tramways de la montagne - Convention avec les propriétaires du cimetière Notre-Dame des Neiges. AVM. Série 3. 25071.

<sup>6</sup> L'auteur de la lettre fait référence au procès-verbal de l'assemblée du Comité exécutif du 11 janvier 1928, Ibid.

<sup>7</sup> Ibid.

Quant à la servitude, selon l'ingénieur-conseil, elle devrait pouvoir se régler facilement par un acte notarié, « si servitude il y a<sup>8</sup>. » Il ajoute que la MRCC souhaite aussi faire disparaître cette servitude.

Le 16 septembre suivant, S. Fortin écrit une autre lettre au directeur des Services, Honoré Parent pour lui expliquer certains faits :

Dans la lettre du 1<sup>er</sup> mai [...] le notaire Victor Morin écrit : « [...] il a été convenu, aux termes de la résolution du Comité exécutif, du 11 janvier 1928 de déplacer l'entrée du cimetière sur le parc... » Or cette résolution du Comité exécutif [...] ne fait aucune mention d'un déplacement d'entrée. De plus, le notaire J. Beaudoin me dit que, probablement, la servitude dont parle M. V. Morin n'a jamais existé. La cité aurait simplement toléré les deux entrées : l'une au cimetière catholique et l'autre au cimetière protestant. D'ailleurs, ces deux entrées n'ont jamais servi officiellement aux deux cimetières, car elles débouchaient dans le Parc Mont-Royal lui-même. Au meilleur de ma connaissance, il n'y avait que les promeneurs qui en faisaient usage. [...]

Je n'ai rien vu au dossier au sujet de déplacement d'entrée. Y a-t-il eu entente verbale ? Je l'ignore, mais c'est bien possible.

Je ne crois pas que la Cité soit légalement tenue de fournir une nouvelle entrée au Cimetière catholique. On m'a laissé entendre que les autorités du cimetière aimeraient mieux recevoir une somme d'argent et qu'elles-mêmes construiraient, plus tard, une nouvelle entrée si elle devenait nécessaire<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> Le 16 septembre 1931. Lettre de S. Fortin à Honoré Parent. AVM. Série 3, dossier 25071.

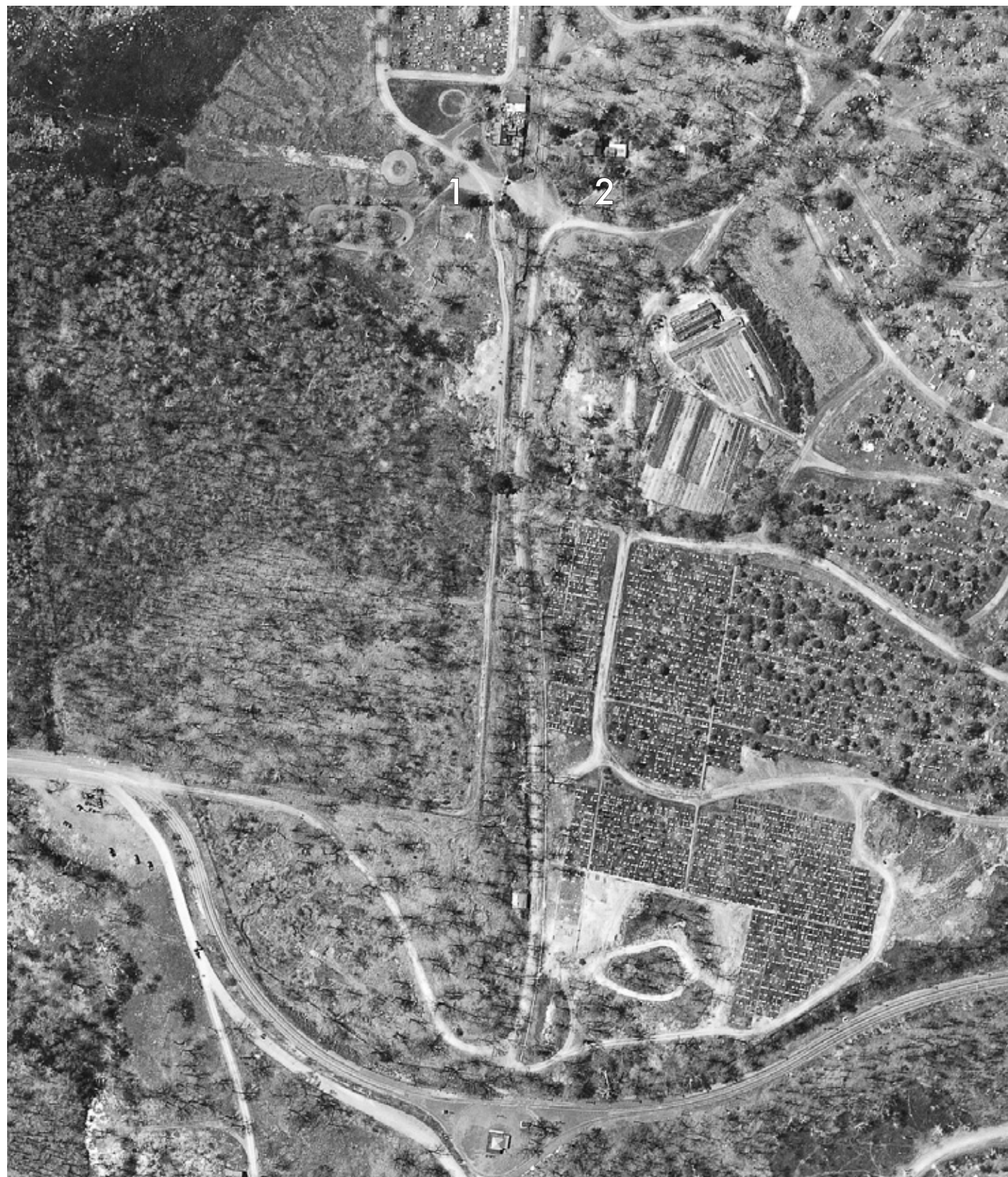
## EN CONCLUSION

Cette tentative d'obtenir une nouvelle entrée échoue. Il n'en est plus question dans les dossiers consultés de la Ville. L'opinion de l'ingénieur-conseil semble avoir prévalu, comme l'indique une fiche sur le *cimetière catholique* : « La Ville ne paraît pas tenue de fournir une nouvelle entrée au cimetière catholique à la suite du déplacement de l'entrée présente donnant sur le parc<sup>10</sup>. »

En 1948, malgré son abandon comme chemin public, le chemin des cimetières, les entrées et les bâtiments et aménagements sur les terrains respectifs de chacun des cimetières sont toujours visibles, permettant de déduire qu'ils sont entretenus et sans doute utilisés (ill. 3 et 4).

<sup>10</sup> AVM. VM1-00\_IndexSD\_Che-Cim.





**3 et 4** 1948 et 1949. Ces deux photos aériennes sont de la même époque, mais montrent des éclairages différents. Les traces du chemin des cimetières sont encore très visibles. 1. On voit aussi très bien l'ancienne porte d'entrée du cimetière catholique avec ses piliers. De l'autre côté de cette porte bien dégagée (ce qui laisse entendre qu'elle est toujours utilisée), la maison du gardien et son aménagement ainsi qu'un chemin courbe bordé d'arbres plantés. 2. Du côté du cimetière Mont-Royal, on remarque encore des vestiges de la forme de l'aménagement proposé par le cimetière Mont-Royal en 1895. Là aussi, une maison et ses dépendances y sont toujours debout et on y remarque des plantations diverses. 1948. ligne de vol A5-6 et 1949. AVM. VM97-11-31.



## 4.6 1930-1937 LITIGES ET ENTENTES

À plusieurs reprises depuis 1878, la *Mount Royal Cemetery Company* (MRCC) échange des terrains avec la Ville de Montréal. À cause de ce type de transaction, cette compagnie est l'institution qui a le plus interagi avec la Ville et partant, qui a eu le plus d'impact sur le périmètre du parc du Mont-Royal. Un des plus importants échanges a lieu en janvier 1928 et il vise à tracer un chemin pour la mise en service d'une voie de tramway. Lors de la construction de cette voie en pleine montagne, les deux maîtres d'œuvre, la Ville et la Compagnie de tramway, empiètent sur le terrain du cimetière lequel vient d'être cédé à la MRCC par la Ville, rendant les relations entre voisins plus difficiles.

### UN PROTÊT CONTRE LA VILLE

La MRCC loge un protêt contre la Ville de Montréal le 17 juin 1930. La Compagnie accuse la Ville et la Compagnie de tramway

that in grading and preparing the new road for the Tramway line, the City of Montreal has illegally encroached on parts of the property ceded by it to the Requerant under the Deed of Exchange (22 janvier 1928); and the said Montreal Tramways Company has also illegally encroached on parts of the property of the Requerant in laying its tracks and doing other works of construction for the said tramway lines<sup>1</sup>.

La MRCC tient donc la Ville et la compagnie de tramway responsables des dommages causés par cet empiètement. La MRCC demande donc à la Ville et la compagnie de tramway de cesser les travaux et de remettre le terrain endommagé dans l'état dans lequel il était avant le début des travaux. Elle demande également « not to attempt to operate or to permit the operation of any cars over the Requerant's property or to proceed in any other way with the completion of the tramway line thereon or the operation of any part of the said line in any way<sup>2</sup>. ». Autrement dit, la MRCC demande l'arrêt complet des travaux.

La Ville prend évidemment ce protêt très au sérieux et comprend que les conséquences sont importantes pour la mise en service du tramway. En réponse, le Comité exécutif demande à la MRCC « as a favor, not to make an injunction to prevent the running of a tramline on the mountain<sup>3</sup>. »

<sup>1</sup> Le 17 juin 1931, W.F. Pratt notaire. *Notification and Protest at the request of The Mount Royal Cemetery Company against The City of Montreal and Montreal Tramways Company*. AVM. Série 3, dossier 25071.

<sup>2</sup> Ibid. Malgré ce protêt la Ville inaugure cette ligne de tramway le 12 juillet 1930.

<sup>3</sup> Le 14 juillet 1931. Lettre de W. Ormiston Roy à Honoré parent, directeur des services de la Ville de Montréal. Cette lettre fait référence aux événements antérieurs. AVM. Série 3, dossier 25071.

### DES PLANS POUR DÉTERMINER LES NOUVELLES LIMITES

Pour y voir plus clair, la Ville confie à l'assistant-ingénieur chef de la Ville (G. R. MacLeod) ce dossier. C'est ainsi que dans une lettre datée du 11 novembre 1930 au directeur des travaux publics, MacLeod tente de donner des explications quant au tracé réalisé en particulier concernant la topographie. Il lui rappelle aussi les obligations auxquelles la Ville s'est engagée dans l'acte d'échange (1928), en particulier celle concernant le droit de passage.

It should be stated here that in locating the proposed line for fences<sup>4</sup> allowance had to be made for the side slopes on embankments and cuts, and also leave room for a future roadway, which was the original intention, and which roadway is mentioned in article (b) of the declarations in the deed<sup>5</sup>.

Ajoutant que pendant le cours des travaux, « it was found also that wider slopes were necessary than provided for in the right of way of the deed<sup>6</sup>. »

Outre cette lettre, le résultat de son enquête est représenté par un plan du 24 octobre 1930 (ill. 1). Il y dessine

1. la ligne de tramway alors en fonction (ill. 1, pointillé vert),
2. le tracé de la limite de terrain entre le parc du Mont-Royal et le cimetière Mont-Royal tel que convenu dans l'échange de terrain du 22 janvier 1928 (ill. 1, en pointillé rouge).
3. la proposition faite pour la ligne de clôture séparant les deux propriétés. Il considère que ce tracé est, « the only suitable location for the boundary fences which the City is under obligation to build<sup>7</sup> »

<sup>4</sup> La Ville s'était engagée à construire la clôture à la limite des deux propriétés. Voir p. 51.

<sup>5</sup> Le 11 novembre 1930. Lettre de G.R. MacLeod, assistant ingénieur chef à J. E. Blanchard, directeur des travaux publics à la Ville de Montréal. AVM. Série 3, dossier 25071

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Ibid.

(ill. 1, ligne pleine en bleu pâle). Il ajoute sur le plan : « Proposed Fence line giving 60' (pieds) clearance on both sides of center line of tracks<sup>8</sup>. »

Un mois plus tard, il produit un autre plan à partir d'un fond de plan de 1927 (ill. 2). Cette fois-ci, il remplace les lignes par des superficies pour illustrer ses propositions.

The areas hatched red are those intended to have been conveyed to the Cemetery Co. By the City.

The areas hatched blue on top of the red indicate the adjustments that must be made.

The areas hatched yellow was that conveyed by deed from the Cemetery Co. to the City

The areas hatched green on top of the yellow indicate the right-of-way to conform to the line as actually built.

The areas hatched blue only, are those demanded by Mr. Roy of the Cemetery Co., to compensate for the shortages on the areas hatched red, and the excess of the green area as compared with the yellow area.

I would repeat that in fixing the lines of the area hatched red (or blue upon red) and the area hatched green, allowance is made for a future roadway parallel to the Tramway Line, as referred to in paragraph 6, on page 2 of my report of November 11<sup>th</sup>, 1930. The deed passed between the City and the Cemetery Co. provides for such a road and was confirmed by act of the Legislature<sup>9</sup>.

Dans cette correspondance, G.R. MacLeod rappelle régulièrement au directeur des travaux publics les obligations de la Ville qui ont fait l'objet d'entente dans l'acte d'échange de 1928. MacLeod ne travaille pas seul. Les plans qu'il propose ont été élaborés en tenant compte des suggestions de W. Ormiston Roy, l'architecte paysagiste du cimetière Mont-Royal.

<sup>8</sup> Le 24 octobre 1930. Note sur le plan sans titre (ill. 1). AVM. VM1-3-2-25071-14.

<sup>9</sup> Le 11 décembre 1930. Lettre de G.R. MacLeod, assistant ingénieur-chef à J. E. Blanchard, directeur des travaux publics à la Ville de Montréal. AVM. Série 3, dossier 25071



## DES ENGAGEMENTS QUI TARDENT À SE CONCRÉTISER

En pleine crise économique, le 14 juillet 1931, W. Ormiston Roy s'enquiert auprès du directeur des services, Honoré Parent, de l'état de la situation concernant des engagements de la Ville tel que convenu. Après plusieurs années d'attente, où la Ville en est-elle à propos de

1. la construction et l'entretien d'une clôture construite aux limites des deux propriétés
2. l'aménagement et les plantations le long des limites du cimetière afin d'assurer le caractère privé du cimetière tout en atténuant le bruit,
3. donner accès à la nouvelle route
4. trouver une entente avec les autorités du cimetière Catholique quant à un nouveau chemin et une nouvelle entrée de leur propriété pour remplacer l'ancien chemin des cimetières

W. Ormiston Roy souhaite une rapide entente à l'amiable, ce qui permettrait également de faire travailler les chômeurs<sup>10</sup>.

## UNE CLÔTURE EN VUE

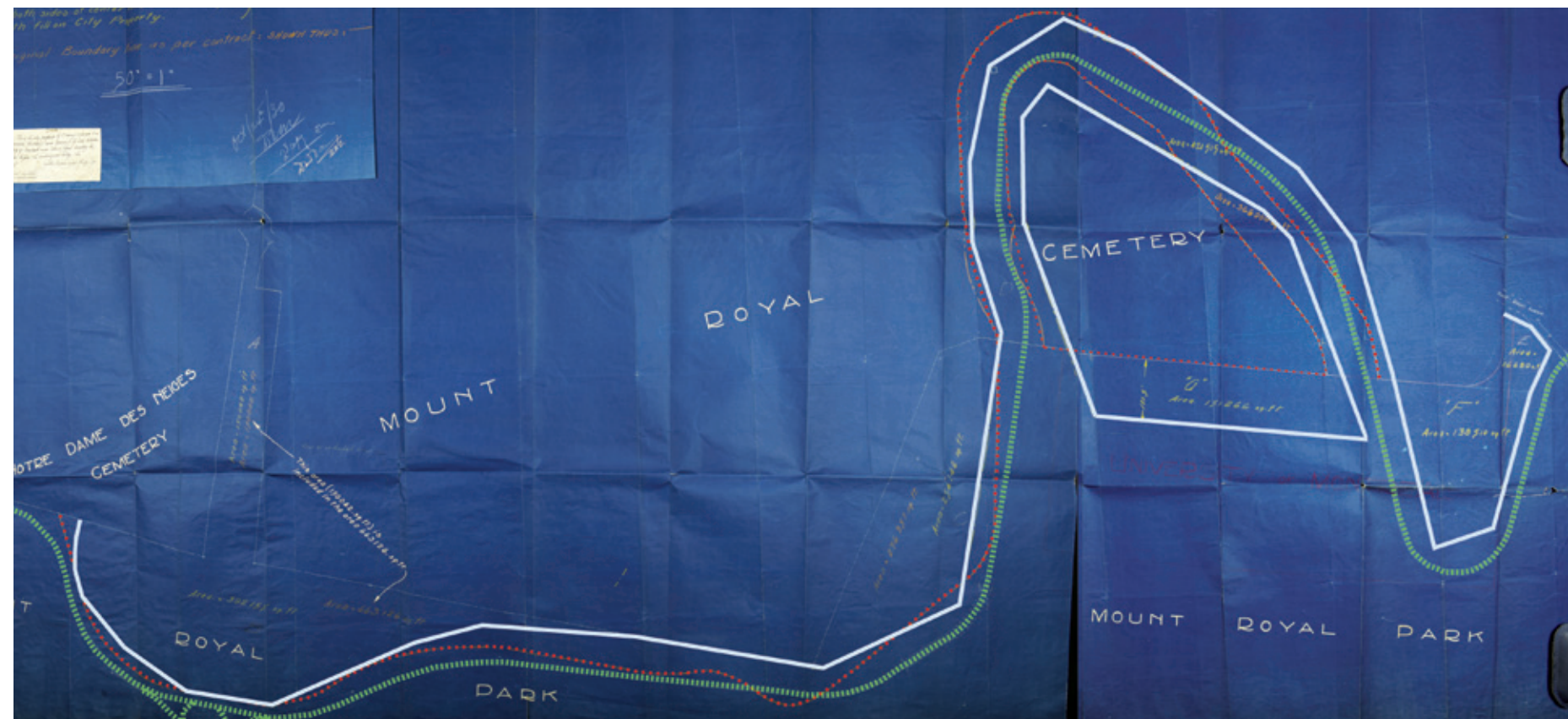
De toutes ces demandes, la Compagnie du cimetière pour des raisons de sécurité priorise la construction d'une clôture<sup>11</sup>. En février 1932, W. Ormiston Roy insiste encore pour que la Ville remplisse ses obligations en regard de cette clôture. Pour l'instant, il est impossible à la MRCC de contrôler les actes de vandalisme ou de profanation des tombes. De plus, il invoque des raisons de sécurité : « there is very great danger of visitors and skiers in the park being injured by falling over the very steep precipices and banks left entirely unprotected by fences or other warnings since the construction of the tramways line<sup>12</sup>. » Sans clôture, le parc est ouvert sur le cimetière.

Finalement, les deux parties s'entendent sur le tracé et la longueur de la nouvelle clôture, mais il faut attendre le 18 octobre 1932, pour que le Comité

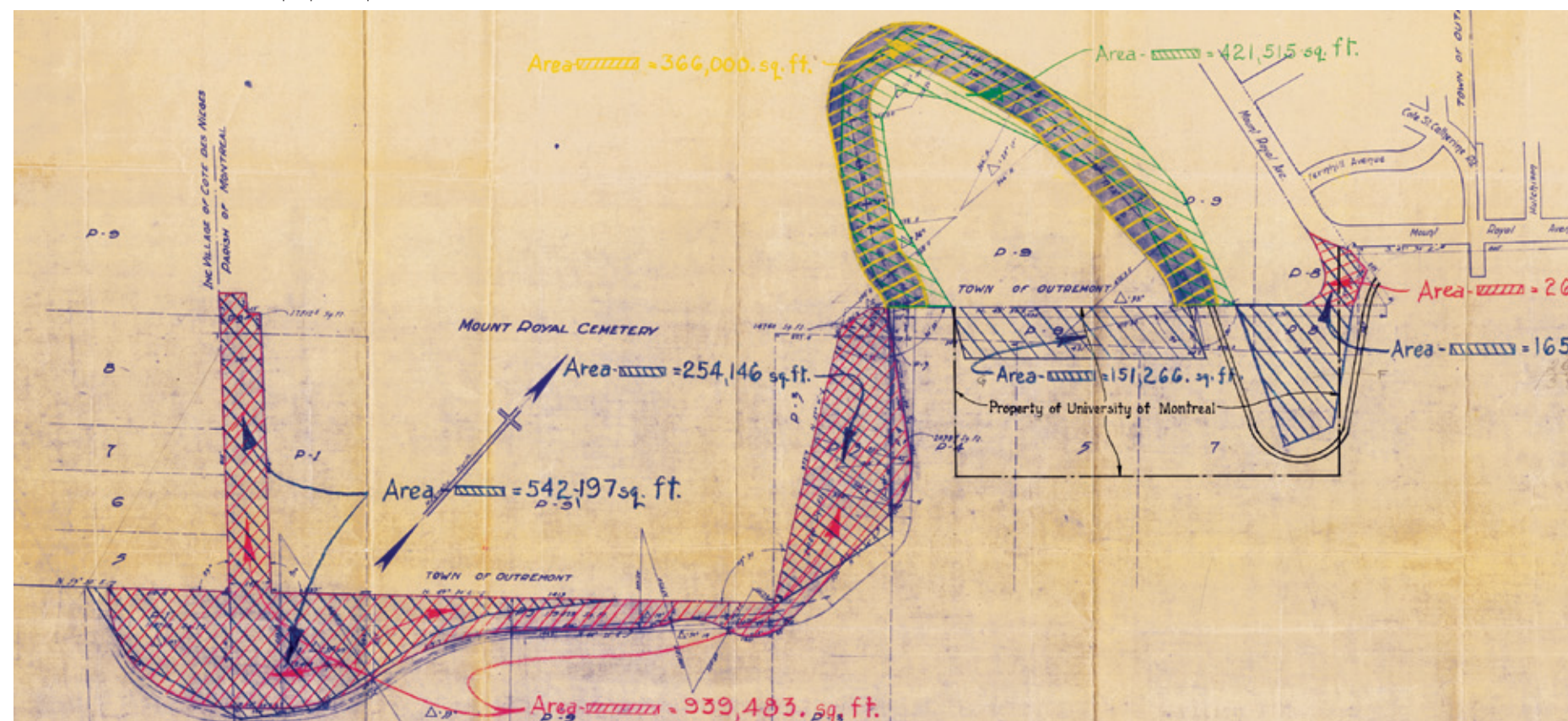
<sup>10</sup> Le 14 juillet 1931. Lettre de W. Ormiston Roy, au directeur des services de la Ville. AVM. Série 3, dossier 25071.

<sup>11</sup> Le 10 décembre 1931. Lettre de l'ingénieur-conseil attaché au Comité exécutif au directeur des travaux publics. L'objet de la lettre est : *Travaux de chômage. Tramways sur la montagne*. AVM. Série 3, dossier 25071.

<sup>12</sup> Le 24 février 1932. Lettre de la Mount Royal Cemetery Company au directeur des services, Honoré Parent. Cette lettre est signée par W. Ormiston Roy. AVM. Série 3, dossier 25071.



<sup>1</sup> Le 24 octobre 1930. Surligné en pointillé vert : le tracé de la ligne de tramway. Surligné en pointillé rouge : la ligne convenue dans l'acte d'échange de 1928. Surligné en bleu pâle : a ligne de clôture et de limite de terrain proposée par la Ville. AVM. VM1-3-2-25071-14.



<sup>2</sup> Le 11 novembre 1930 sur un fond de plan de 1927. On remarque qu'on inclut des terrains appartenant à l'Université de Montréal. Ces terrains avaient été cédés en 1923 à l'Université et ils seront rétrocédés à la Ville en 1933. AVM. VM1-3-2-25071-5\_plans.



exécutif adopte une résolution qui autorise la Ville à lancer des appels d'offres pour la fourniture et l'érection d'une clôture en fer forgé entre la propriété de la Cité de Montréal et celle de la " Mount Royal Cemetery Corporation ", du chemin Shakespere à un point situé à proximité du four crématoire et de là à l'endroit où la voie de tramway pénètre dans le parc Mont-Royal, soit en tout sur une distance totale de 6800 pieds (2,072 kilomètres)<sup>13</sup>.

Cet appel d'offres de la Ville comprend plusieurs spécifications comme l'obligation d'être identique à la clôture de fer forgé qui entoure le cimetière Notre-Dame-des-Neiges (ill. 4). Aussi, « all gates (ill. 5) shall be of similar design to the fence<sup>14</sup>. » (ill. 3) et « the contractor shall, before beginning construction, submit to the Engineer complete working drawings of the fence

<sup>13</sup> Extrait du procès-verbal d'une assemblée du Comité exécutif de la cité de Montréal, tenue, le 18 octobre 1932. AVM. Série 3, dossier 25071.

<sup>14</sup> Le 10 novembre 1932. Specification for wrought iron fence. Mount-Royal Park. AVM. Série 3, dossier 25071.

including posts, rails, gates, and other appurtenances<sup>15</sup>. » C'est le plus bas soumissionnaire, la compagnie *The Steel Company of Canada Limited*, qui obtient le contrat. La clôture est construite en 1933 (ill. 6 et 7).

## UN ACTE DE RECTIFICATION

Durant les années qui suivent, la *MRCC* continue ses pressions pour que la Ville remplisse ses obligations contenues dans l'acte d'échange de 1928. En août 1939, la *MRCC* lui rappelle que le tramway de la montagne est construit sur le terrain du cimetière. Les choses bougent, puisqu'en septembre 1939 l'aide-ingénieur en chef explique au directeur des Travaux Publics (J. E. Blanchard)

qu'avant d'acquiescer à la demande de cette compagnie (la *MRCC*) de discuter des problèmes résultant de l'échange de parcelles de terre

<sup>15</sup> Ibid.

entre elle et la Cité de Montréal, il nous faut établir par arpentage déjà commencé par le service technique si la Cité empiète sur la propriété de la Compagnie<sup>16</sup>.

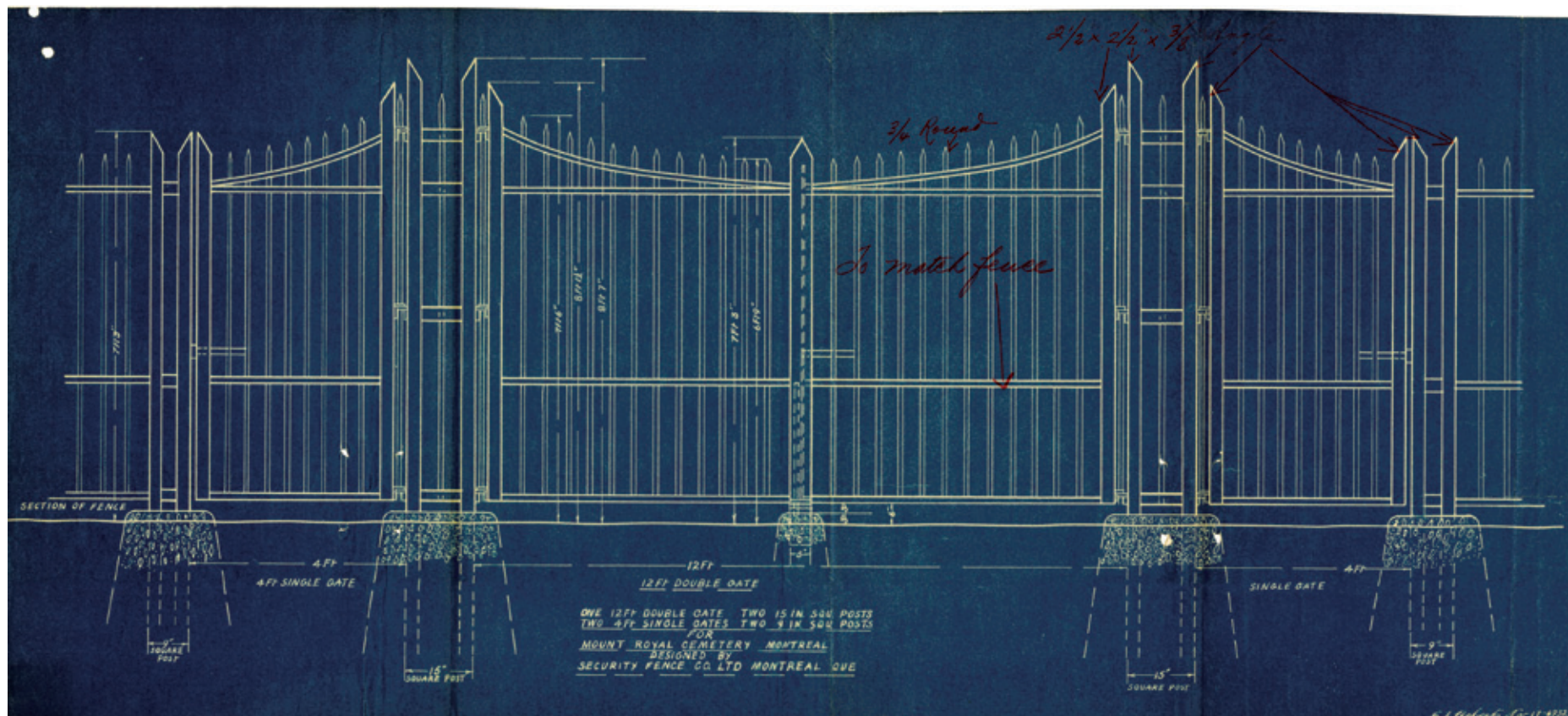
Il prévoit six semaines pour faire ce travail « si le temps est favorable à l'arpentage<sup>17</sup>. En décembre 1939, le travail est terminé. H. A. Gibeau, un nouvel assistant inspecteur-chef, rencontre W. Ormiston Roy et John F. Roy, les représentants la Compagnie. Ils conviennent « de fixer les bornes de la parcelle de terre que la compagnie devrait céder à la Cité. En même temps nous avons donné à cette parcelle de terre une largeur telle que nous pourrions plus tard y établir une grande route<sup>18</sup>. »

Pour déterminer les terrains à céder à la Compagnie, la clôture de 1933 sert de bornes et elle suit « l'alignement donné, nous dit-on, par les représentants

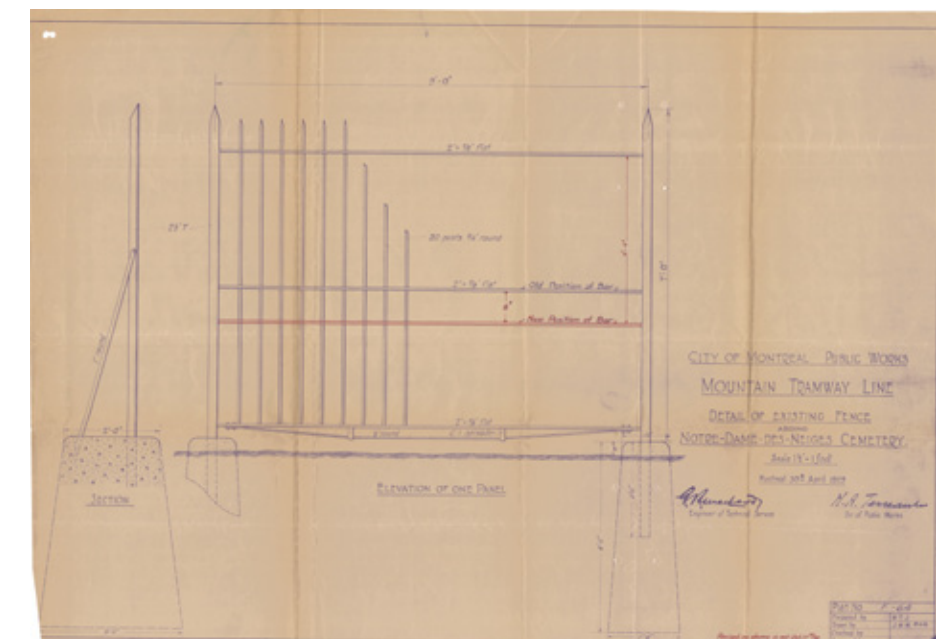
<sup>16</sup> Le 20 septembre 1939. Lettre de l'assistant ingénieur-chef (H.A. Gibeau) au directeur des travaux publics (J.-E. Blanchard). AVM Série 3, dossier 66580.

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Le 15 mars 1940. Lettre de l'assistant ingénieur-chef (H.A. Gibeau) au directeur des travaux publics (J.-E. Blanchard). AVM Série 3, dossier 66580.

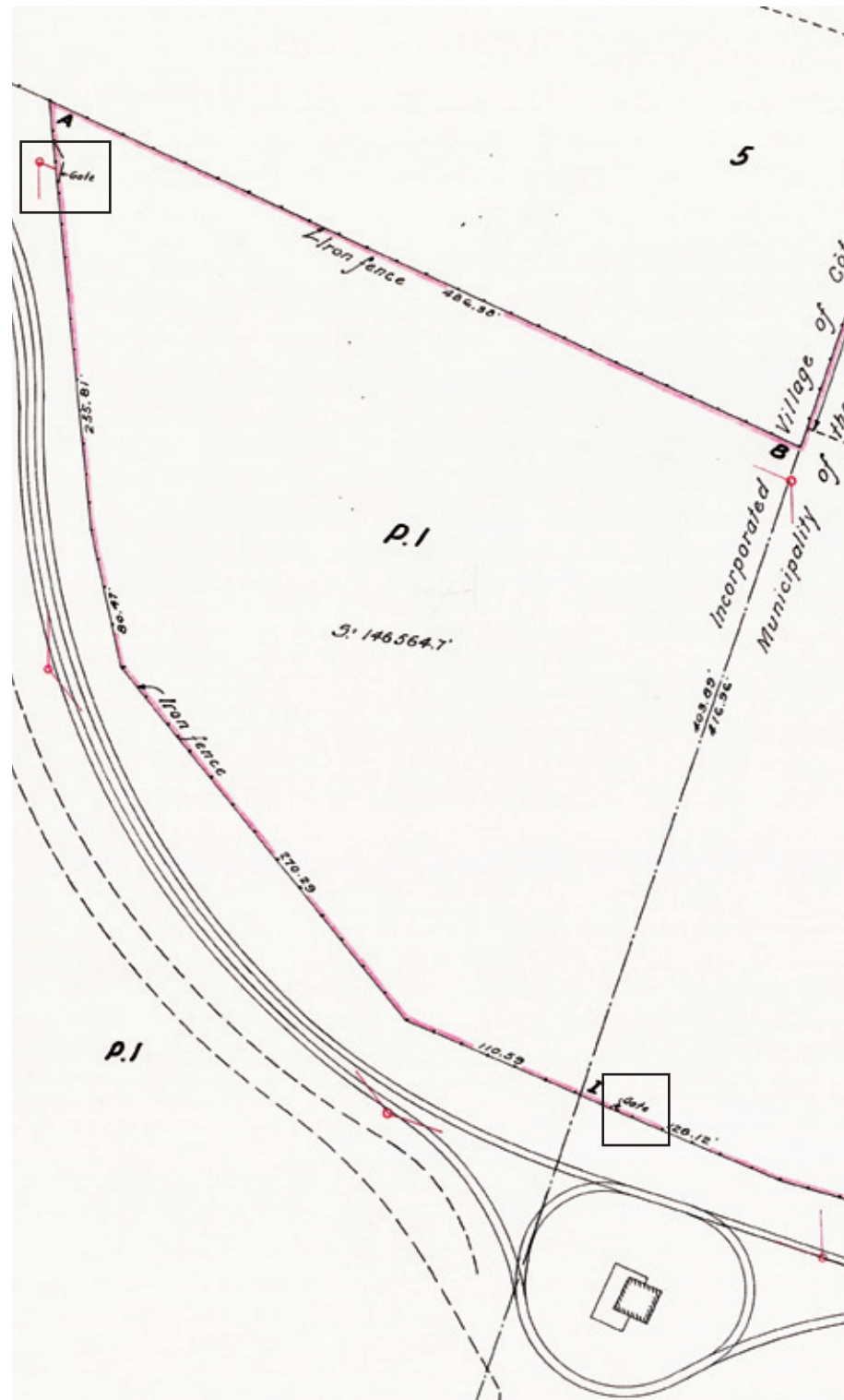


<sup>3</sup> Le 19 novembre 1932. Plan des portes d'entrée du cimetière Mont-Royal qui est du même type que la clôture du cimetière catholique. Ce plan est produit par la *Security Fence Company Limited* pour la *Mount Royal Cemetery Company*. E.J. Roberts, sans titre. AVM. VM1-3-2-25071-7\_plans.



<sup>4</sup> Le 30 avril 1929 (révisé le 17 octobre 1932, en rouge). G.R. MacLeod *Montreal Tramway Line of existing Fence around Notre-Dame-des-Neiges Cemetery*. AVM. VM1-3-2-25071-8\_plans.





5 Le 22 janvier 1940, révisé le 16 août 1940. Les encadrés indiquent l'emplacement d'une porte d'entrée identifiée *gate* sur le plan. Une de ces entrées est située devant la boucle du *sommet* qui sert de terminus pour les deux trajets de tramway (les lignes 11 et 93) et l'autre donne directement sur le chemin Shakespeare devenu le chemin Remembrance en avril 1939. VM. Bureau de la géomatique. AP13468\_M-183\_AT\_00000.



6 Non daté. La nouvelle clôture. AVM. VM1-3-2-25071-1.



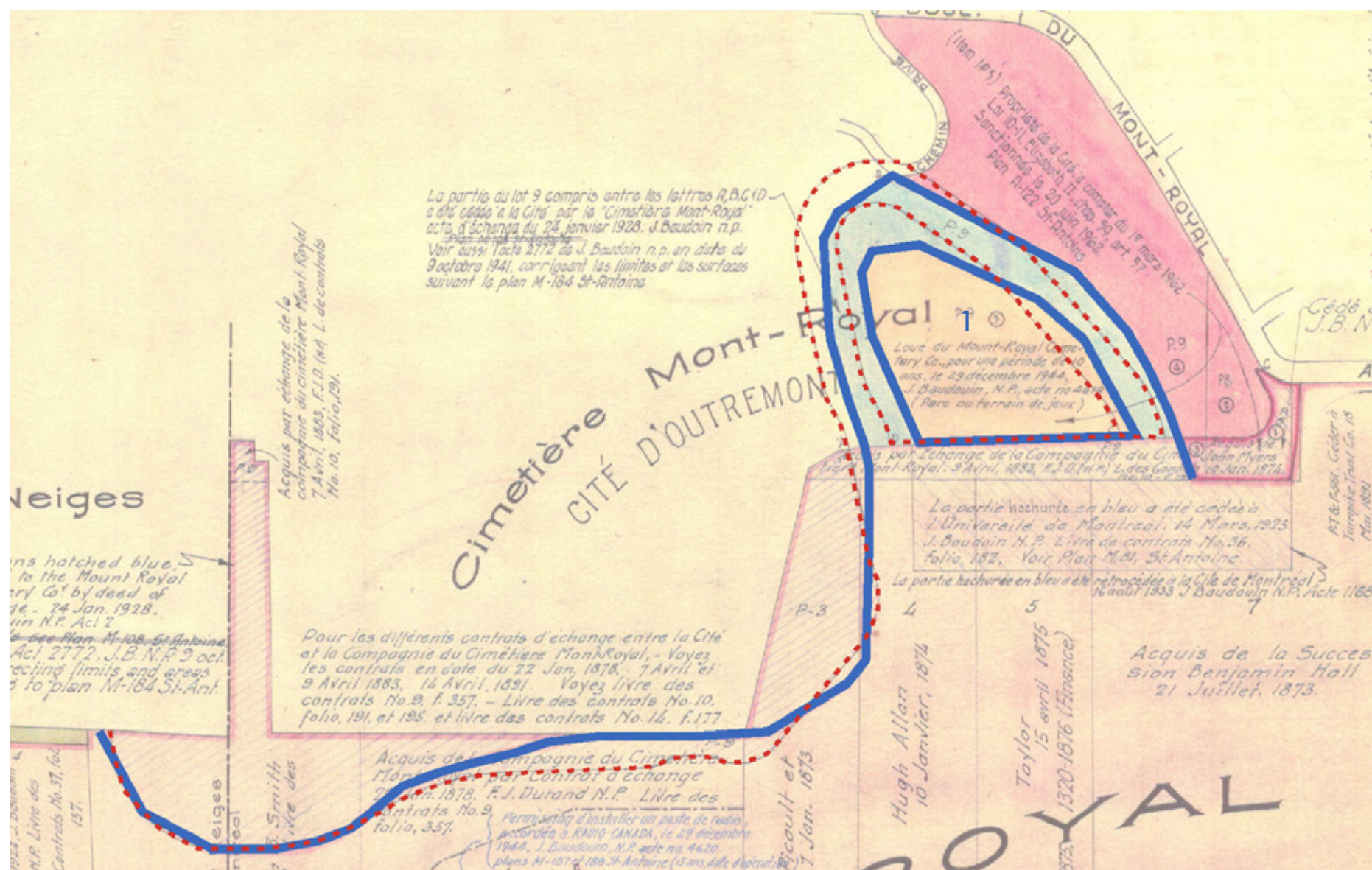
7 Début des années 1950. La clôture du cimetière Mont-Royal à proximité du tunnel de la voie de tramway. AVM. VM94-U0739-005.



de la compagnie<sup>19</sup>. » Les plans sont soumis aux directeurs de la MRCC qui souhaitent apporter certaines rectifications. Les négociations continuent et le 23 septembre 1941 le Conseil municipal recommande « que le projet d'acte de rectification et de cession soit approuvé et que son honneur le maire et le Greffier de la Cité soient autorisés à le signer au nom de la Cité<sup>20</sup>. » Un nouveau plan du 2 juin 1941 est produit qui illustre les limites réelles des deux propriétés et les terrains concernés (ill. 8). L'acte notarié signé le 9 octobre 1941, est intitulé : *Deed of correction between The City of Montreal and Mount Royal Cemetery Company and cession by The City of Montreal to Mount Royal Cemetery Company*.

### MAIS TOUT N'EST PAS ENCORE FINI

Dans les années qui suivent la Ville et la Compagnie du cimetière règlent différents dossiers toujours en suspend dont celui de certaines clauses contenues dans l'acte d'échange de 1928. C'est ainsi qu'un acte notarié du 29 décembre 1944 scelle les ententes entre les deux parties. Une de ces ententes touche les obligations contenues de 1928. Dorénavant, la Ville sera libérée d'ériger la partie de la clôture non construite le long de la ligne séparant le parc du cimetière. Toutefois, la Ville « shall be held, as in the past, to maintain the fences erected on the cemetery properties of the Company<sup>21</sup>. » De plus, la Ville ne sera plus tenue de planter un écran d'arbres le long de la ligne de propriété (Ville et MRCC), alors que les clauses traitant des droits de passage et d'accès sont maintenues. Par ailleurs, la MRCC loue à la Ville un vaste terrain situé à l'intérieur de la voie réservée au tramway (ill. 8 et 9, numéro 1). Après ces longues discussions et négociations, les deux parties en viennent finalement à une entente (ill. 8 et 9).



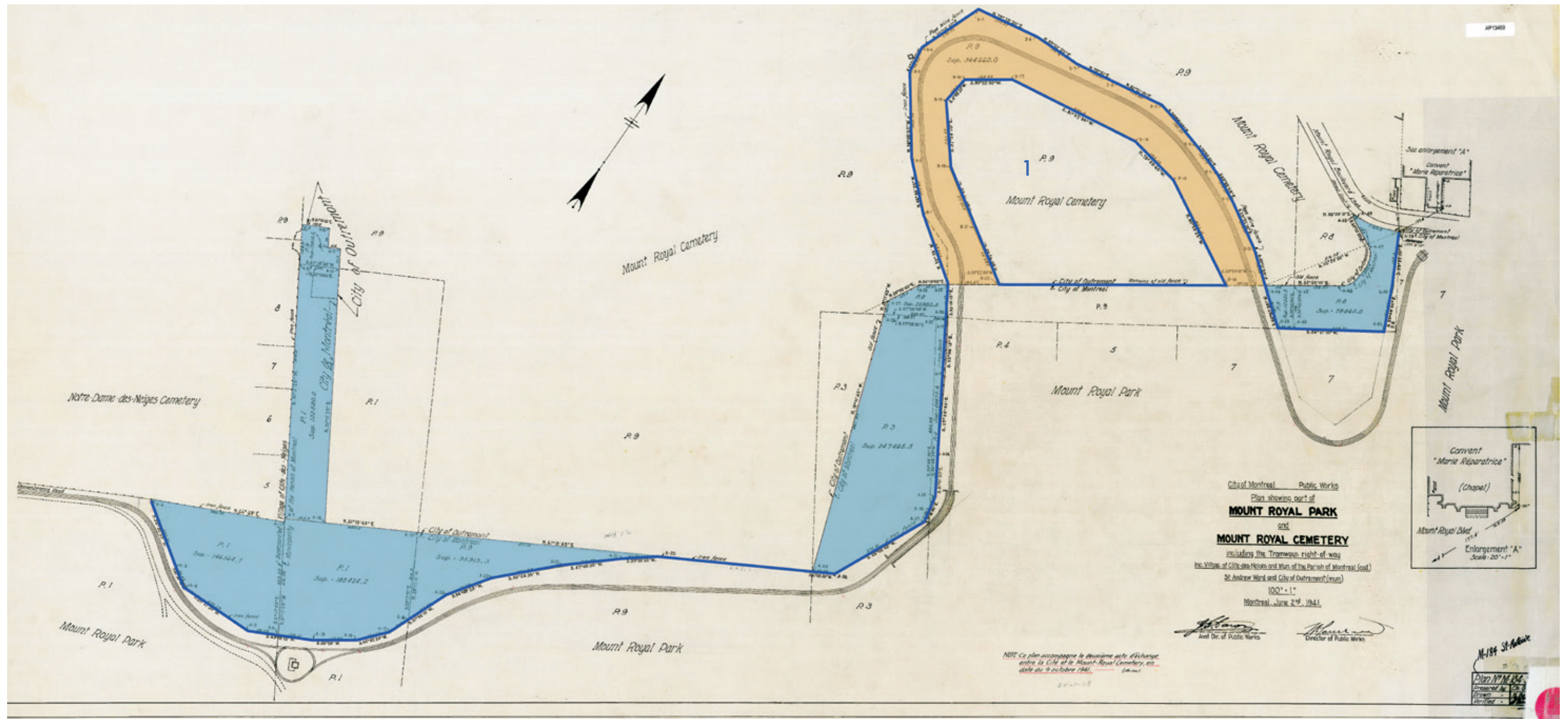
8 Ce plan est une compilation des propriétés de la Ville. Les limites de 1928 et celles de 1941 sont superposées sur ce plan. Est surligné en pointillé rouge (1928) : le tracé de la ligne de propriété avant l'empiètement du terrain du cimetière par la Ville et la compagnie Montreal Tramway. La ligne bleue (1941) : les nouvelles lignes de propriétés comme il a été entendu en 1941. Le terrain loué de la CCMR par la Ville en 1944 est situé à l'intérieur de la bande de terrain réservé à la voie de tramway (1). Volume des propriétés de la Ville de Montréal. AVM. VP1-1-20B.

19 Le 15 mars 1940. Lettre de l'assistant ingénieur-chef (H.A. Gibeau) au directeur des travaux publics (J.-E. Blanchard). AVM Série 3, dossier 66580.

20 Le 23 septembre 1941. Extrait du procès-verbal du Conseil municipal. AVM.Série 3, dossier 6680.

21 Le 29 décembre 1944. Jean Beaudouin, notaire. *Exchange and agreement between The City of Montreal and The Mount Royal Cemetery Company and lease by the latter company to the city*. AVM. Série 3, dossier 76012.





9 Le 2 juin 1941. Ce plan numéroté M-184, Saint-Antoine, montre le nouveau découpage des propriétés tel qu'entendu entre les parties le 9 octobre 1941. Ce plan détaillé est joint à l'acte de rectification. Surligné en bleu foncé : les limites des terrains entre les deux propriétés. En surbrillance bleue : les terrains appartenant maintenant à la MRCC. En surbrillance orange : les terrains appartenant maintenant à la Ville. 1. Le terrain que la MRCC loue à la Ville en 1944 à l'intérieur de la bande de terrain de la voie de tramway, VM. Bureau de la géomatique. AP13469\_M-184\_AT\_00000.







## LA CINQUIÈME PARTIE

# 1930-1953 L'AUTOMOBILE SUCCÈDE AU TRAMWAY DANS LE PARC

Alors que les calèches et autres voitures hippomobiles sont autorisées dans le parc du Mont-Royal, ce n'est pas le cas pour les automobiles. La construction du chalet du Mont-Royal, en pleine crise économique, sera à l'origine de l'arrivée de ce véhicule dans le parc et fera l'objet de polémiques. Cette période de marasme économique est suivie par la Seconde Guerre mondiale, au moment où la population se concentre sur les efforts de guerre. La période de l'après-guerre quant à elle en est une de prospérité économique accompagnée de booms démographique et immobilier. Dans les années 1950, alors que l'automobile devient à la portée d'un plus grand nombre, des problèmes importants d'engorgement de la circulation surgissent et deviennent un enjeu majeur d'aménagement. Pour y remédier, la Ville se lance dans de grands projets d'infrastructures routières qui transformeront la ville. C'est alors que de grands projets d'élargissement de rues sont planifiés.

Dans ce contexte, la montagne et plus précisément le parc du Mont-Royal représentent pour certains un obstacle à la fluidité de la circulation. À ce moment, la Ville envisage de transformer le chemin de tramways en une route pour les véhicules automobiles. C'est ainsi que des amendements à la Charte de la Ville sont sanctionnés par la Législature provinciale en 1952. L'un de ceux-ci autorise la Ville de Montréal à construire une voie véhiculaire, qui se calquera sur le tracé du tramway, éliminant par la même occasion la circulation des tramways dans le parc. Durant les années 1950, les tramways disparaîtront du territoire montréalais, ceux-ci étant alors considérés comme étant un des obstacles à la fluidité de la circulation. Ce projet de voie carrossable qui traverse le parc du Mont-Royal suscite de nombreuses inquiétudes dont la crainte de l'envahissement du parc par les autos et la perte de la quiétude des lieux.



# 5.1 1930-1937 LE CHEMIN DU CHALET : LES POUR ET LES CONTRE

C'est pendant la Grande Crise (1931-1932) que le chalet du Mont-Royal est construit. Œuvre de l'architecte Aristide Beaugrand-Champagne, il fait partie des grands travaux entrepris pour faire face à la crise économique. Cet édifice prestigieux est notamment prévu pour être offert en location lors d'évènements spéciaux. Il aura coûté 250 000\$ et pour rentabiliser cet investissement, la Ville souhaite y attirer une nouvelle clientèle en permettant l'accès au chalet par une voie carrossable. Elle suscite ainsi un tollé de protestations.

## LA NAISSANCE D'UNE POLÉMIQUE

En mai 1934, l'échevin du quartier Saint-Henri, J. Allan Bray propose de rendre le *sommet* de la montagne plus accessible. Pour cela, il envisage de construire un chemin pour les automobiles depuis le chemin Shakespeare ([chemin Remembrance](#)), qui se poursuivrait jusqu'à un stationnement situé à l'arrière du chalet du Mont-Royal. À cela, Bray propose aussi d'y construire, à proximité, un poste d'observation de 100 pieds de hauteur.

À l'annonce de l'échevin, le journal *The Montreal Standard* réagit en donnant la parole à plusieurs opposants au projet. Ceux-ci vantent les qualités du mont Royal comme étant un havre de paix pour les citoyens, en particulier les plus pauvres, qui n'ont que cet endroit pour profiter de l'air pur du parc, de la beauté et de la quiétude de la nature.

En fait, les opposants ne voient pas la nécessité d'ouvrir une voie pour les automobilistes. « The surpassing beauty of Mount Royal lies in the fact that we have been able to restrict the traffic on it to pedestrians and horse-drawn vehicles, rides, and cyclists, should that be sacrifices uselessly<sup>1</sup>? » À cela s'ajoutent, entre autres, les commentaires de Lady Drummond : « I feel strongly that while Mount Royal Mountain Park should be made as accessible as possible from all points of this city, it should be safeguarded almost religiously from the noise, traffic and dangers of the streets<sup>2</sup>. » Bref, pour ceux qui s'expriment dans ce journal, l'introduction de l'automobile au *sommet* du parc du Mont-Royal risque de tout changer, autant à cause du bruit que de la pollution. Une caricature de juin 1934 illustre le propos des opposants en mettant en scène les dangers qui menacent le parc du Mont-Royal (ill. 2).

<sup>1</sup> Le 24 mai 1934. « To Save Mount Royal! Canada's Most Famous Beauty Spot Is Once More Menaced. Outburst of Indignation. Vandals Would Continue Work Of Destruction of Montreal's Most Cherished Heritage » dans *Montreal Standard*. Il s'agit d'un long article qui donne la parole aux lecteurs. AVM. Dossier de presse.

<sup>2</sup> Ibid.



**LE CHALET DE LA MONTAGNE — Voici le fameux chalet, qui a servi de prétexte à tellement de discussions au sujet des automobiles sur le Mont-Royal. Il s'agissait de "faire payer" l'entreprise par l'accès facile des automobilistes au chalet. Actuellement, paraît-il, personne ne retire d'argent de cet édifice parce que peu de visiteurs ne s'y rendent. On aurait bien dû songer à cela AVANT de le construire, plutôt que de vouloir y faire monter des autos APRES !**

<sup>1</sup> Le 4 novembre 1934. La légende de cette photo est en soi un commentaire éditorial. *Le petit journal*. AVM. Dossier de presse.





## UN CHEMIN CARROSSABLE POUR ALLER AU CHALET

Pour certains, la construction du chalet est perçue comme un gouffre financier (ill. 2), d'autant que les frais d'entretien de ce bâtiment, peu utilisé, sont élevés. En 1934, les retombées pécuniaires anticipées semblent bien en deçà des attentes. L'échevin Bray, en plus de rendre accessible la montagne à tous, riches comme pauvres, souhaite du même souffle que le chalet soit plus utilisé, faisant ainsi d'une pierre deux coups.

Actuellement,<sup>3</sup> il ne faut pas songer à de trop fortes dépenses. Aussi écarterais-je la proposition qui veut l'aménagement d'un puits d'ascenseur sous le chalet et qui aboutirait, en bas, au square Dominion. Un projet de cette envergure peut attendre, si l'on autorise l'accès des autos au belvédère. Il n'en coûterait presque rien, une fois que le public aurait pris la bonne habitude de se rendre au nouveau chalet, d'organiser des concerts hebdomadaires. La grande salle du chalet pourrait être utilisée à cette fin, ou même à d'autres.

Je suis persuadé que le public appuie mon projet. Savez-vous bien que les pauvres gens n'ont absolument pas de site pittoresque où se reposer à Montréal? Où trouver une plage? Les rives du S.-Laurent et de la rivière des Prairies sont déjà "dépecées" en terrains privés, et d'ailleurs, il est défendu, par la Santé, de s'y baigner<sup>4</sup>.

En octobre 1934, le long titre du journal *Le Canada* résume bien l'état d'esprit qui règne lors d'une rencontre avec Allan Bray : *Opposition presque unanime au projet du Mont-Royal. Les corps publics qualifient le projet de M. Allan Bray de profanation.* Bray avait convié « les représentants d'association pour les consulter sur l'opportunité de construire une route et un parc pour automobiles sur le faite du Mont-Royal<sup>5</sup>. » Il leur explique que ce chalet luxueux est un fardeau pour la Ville. « Nous l'avons construit avec l'arrière-pensée d'en tirer de nombreux revenus. Pour ce faire, il faut amener ici les touristes et la population qui ne viendront pas si la route qui y mène reste défendue aux autos<sup>6</sup>. » Le 4 novembre 1934, un commentaire aigre-doux accompagne une photo du chalet à ce sujet (ill. 1).

<sup>3</sup> La crise économique sévit toujours.

<sup>4</sup> Le 2 juin 1934. « Mettre la montagne en valeur coûterait si peu, dit Bray. L'échevin de S. Henri recommande qu'on écarte toute proposition coûteuse pour le moment, mais il veut qu'on utilise le chalet » est le titre d'un journal non identifié. AVM. Dossier de presse.

<sup>5</sup> Le 27 octobre 1934. *Le Canada*. AVM. Dossier de presse.

<sup>6</sup> Ibid.

2 Le 9 juin 1934. Une caricature tirée du journal *The Standard*. AVM. Dossier de presse.



A.-L. Caron, président de la *Montreal Parks and Playgrounds Association*, annonce que

le projet Bray va commencer la profanation déjà avancée du Mont-Royal. [...] Les autos en circulation vont gêner ce qui reste de charme dans la montagne, parce que le parc pour automobiles enlèvera aux skieurs le terrain qui leur reste où pratiquer leurs sports. Déjà, on a aménagé sur cette pauvre montagne une énorme tranchée contenant une voie ferrée pour un tramway qui ne circule que de juin à septembre, la plupart du temps sans passagers. Il y a d'ailleurs de la place partout autour du chemin Shakespeare pour loger des voitures. De ce chemin au chalet, la distance est insignifiante et il est très agréable de la parcourir<sup>7</sup>.

À la suite de cette rencontre qui comptait une centaine de personnes, Bray mord la poussière, la plupart des représentants d'association lui faisant front. Il est alors décidé de former un comité composé de cinq personnes qui pourrait suggérer « other means of turning the deficit of the chalet into a comfortable revenue<sup>8</sup> ».

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> Le 27 octobre 1934. « Shakespeare Road Parking Proposed to Save Mountain. Ald. Bray, Conducting Survey Trip, Given Alternative Suggestions. Pave Tramway Tracks. Buses Could Be Brought Within Short Distance of Chalet Without Disturbing Existing Beauty », dans un journal non identifié. AVM. Dossier de presse.



<sup>3</sup> Le 12 décembre 1956. Bien que cette photo soit plus récente, elle illustre une salle bondée réservée à des événements spéciaux. AVM.VM105-y-1\_0457.



<sup>4</sup> Le 24 juillet 1937. *La Presse*. BANQ. En ligne.





5 Le 7 décembre 1956. Surligné en pointillé : le chemin du chalet. Il ne semble pas y avoir de stationnement significatif à proximité du chalet. AVM. VM105-Y-1\_0452-002.

## UN PERMIS POUR SE RENDRE AU SOMMET EN AUTO

En juillet 1937, au grand dam des opposants, la Ville vote un règlement qui autorise les automobilistes à se rendre au chalet et à y stationner après avoir obtenu un permis à cet effet. Ces permis sont accordés généralement à des groupes qui organisent des événements spéciaux au chalet. Environ 150 automobiles peuvent s'y stationner à proximité.

Inutile de dire que certains journaux dénoncent cette décision. En septembre 1937, une soirée de danse y est tenue et un journaliste se rend sur les lieux (ill. 4). « Officials of the dance party organization informed The Standard that they had secured a City Permit allowing autos *carte blanche* for the night along the Mountain roadway from Shakespeare Road to the Chalet<sup>9</sup>. » Le journaliste rapporte que les 150 autos des 400 invités « were distributed around the Lookout, encircling the entire distance of the concrete walk. The over flow of autos was handled at the sides and in the rear of the Chalet<sup>10</sup>. » Il termine son article ainsi : « This is the Mount Royal of today, Mr. and Mrs. Montrealer, how do you like it<sup>11</sup>? ». En d'autres mots, la Ville opte pour donner un accès limité aux automobilistes qui se rendent au chalet lors d'événements spéciaux (ill. 3) en les obligeant à demander un permis de stationnement autour de ce bâtiment. Le chemin du chalet (ill. 5) est le premier à donner accès (limité) en automobile au *sommet* du parc du Mont-Royal.

Les photos aériennes de 1948 (ill. 6) et de 1956 (ill. 5) montrent un stationnement à la jonction du chemin Remembrance et du chemin qui mène au chalet, mais rien d'important n'apparaît à proximité du chalet. Outre les espaces autour du chalet qu'on utilise pour stationner, il ne semble pas y avoir de stationnement planifié à cet endroit.

<sup>9</sup> Le 18 septembre 1937. « First Cars Invading Mountain. Privileged Roll Gaily Through Once Banned Area With Permits », dans *Montreal Standard*. AVM. Dossier de presse.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Ibid.



6 1948. Un stationnement embryonnaire est situé à la jonction du chemin Remembrance et du chemin du chalet. On remarque le chemin du chalet est parallèle au tracé du tramway. AVM. VM97-11-30.



## 5.2 1949-1953 LE PARC DU MONT-ROYAL PRIS D'ASSAUT

La polémique qui entoure l'ouverture du chemin du chalet du Mont-Royal aux automobiles donne un aperçu des forces en présence. La Seconde Guerre mondiale mettra un frein à toute tentative de mettre ce projet sur les rails. Par opposition, la période de l'après-guerre est une période particulièrement effervescente. La Ville devient un vaste chantier, son attention se portant sur les enjeux de fluidité de la circulation qui mènent à la réalisation d'importants projets d'infrastructure. De grands projets de routes sur la montagne sont alors mis de l'avant. Ce chapitre présente quelques-uns de ces projets et les réactions qu'ils ont suscitées.

Le 24 janvier 1928, la *Mount Royal Cemetery Company (MRCC)* a accepté, à certaines conditions, d'échanger ses terrains avec la Ville pour construire une voie de tramway sur la montagne. Dans l'acte d'échange, la *MRCC* explique que ces conditions exigées « are of the essence of the present exchange and without which the same would not have been assented to by the said Company<sup>1</sup> ». Une de ces conditions concerne un droit de passage au profit de la *MRCC*.

The said Company shall have the right of way and access to the new road and tramway line at any points the Cemetery Company may from time to time request, with the proviso that the use of the roadway shall at all time be free to the Company for any service which it may require<sup>2</sup>.

Par la suite, des lettres qui traitent du litige entre la Ville et la *MRCC*, parlent d'une route à être construite. Toutefois, rien n'indique que ce projet ait été mené à terme dans les années 1930 ou 1940. La Seconde Guerre mondiale terminée, les projets d'une route pour les automobiles refont surface.

### L'APRÈS-GUERRE

La période qui suit la fin de la Seconde Guerre mondiale est particulièrement effervescente, et ce, sous plusieurs aspects. La population montréalaise est en augmentation (le *baby-boom*) et l'accès à la propriété et à l'automobile étant plus répandu, une partie de la population migre vers la banlieue. Le territoire de la Ville et surtout celui du centre-ville sont envahis quotidiennement par les banlieusards qui viennent y travailler, augmentant les problèmes de circulation qui y sont particulièrement aigus.

En 1949, un plan a été dressé pour illustrer le volume de la circulation hors du centre-ville aux heures de pointe (ill. 1). Sur ce plan, la largeur de la voie illustre l'importance de l'achalandage. L'avenue du Parc entre les avenues du Mont-Royal et des Pins est la plus achalandée. Le carrefour du Parc/des Pins figure au premier rang et l'intersection Parc/Mont-Royal au quatrième rang. Il faut noter que le chemin de la Côte-des-Neiges fait partie également

des voies très fréquentées. L'intersection Côte-des-Neiges/Cedar se classe au sixième rang. Toutefois, l'intersection la Côte-des-Neiges/Boulevard, située au Sud du chemin Remembrance<sup>3</sup>, se classe au 22<sup>e</sup> rang. Les données illustrées graphiquement sur ce plan seront très importantes par la suite, car elles identifient les nœuds qui entravent la fluidité de la circulation et permettent de mieux comprendre les décisions prises par la suite.

Les solutions préconisées par la Ville pour améliorer la fluidité de la circulation automobile sur son territoire sont de différents ordres : l'élargissement de voies publiques existantes jugées trop étroites, le changement de la circulation sur de nombreuses rues, qui de double sens passent à sens unique, et la construction de voies rapides et d'échangeurs pour éviter le ralentissement causé par les feux de circulation et les rues étroites.

### DE GRANDS PROJETS DE ROUTES SUR LA MONTAGNE

Durant cette même période, la Ville de Montréal met sur pied un nouveau projet de route carrossable sur le mont Royal. Les journaux qui se sont intéressés à ce sujet en constituent une importante source documentaire.

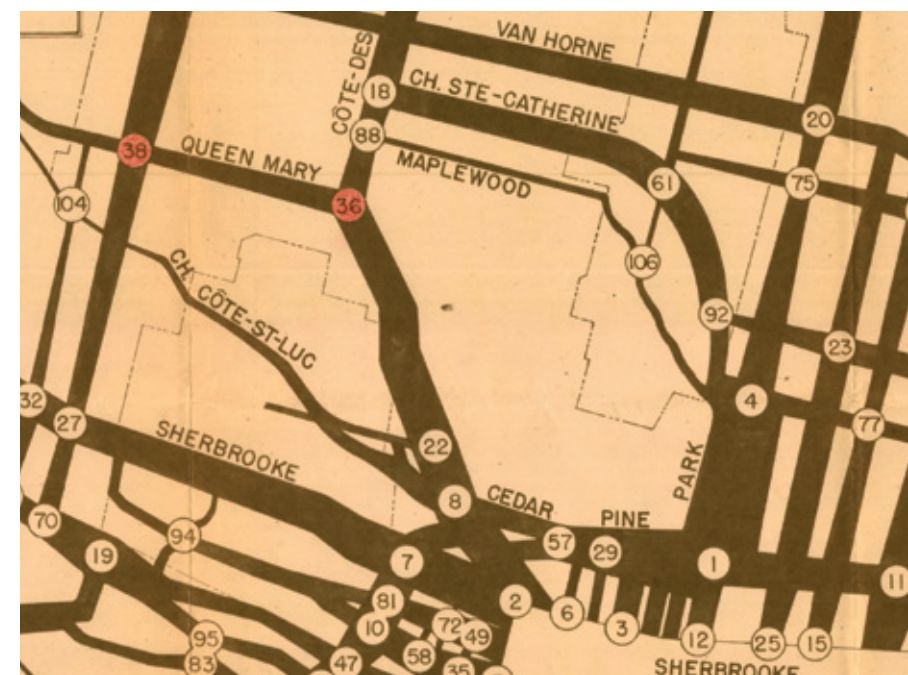
En avril 1949, toujours dans le contexte d'amélioration de la fluidité de la circulation, on apprend que la Ville travaille à produire une proposition pour construire, à travers le parc, une artère pour les véhicules. Elle remplacerait le tracé du tramway entre l'avenue du Parc et le chemin de la Côte-des-Neiges. Mais ce n'est pas tout. La Ville espère également ouvrir une voie Nord-Sud en prolongeant la rue University vers le Nord jusqu'à l'avenue du Mont-Royal, une fois l'élargissement de la rue University réalisé au Sud. Il nécessite la construction d'une voie souterraine dans le parc ce qui n'affecterait pas les activités des skieurs et des cavaliers. Ces deux ambitieux projets, dans les axes Nord-Sud et Est-Ouest, comptent parmi les

<sup>3</sup> En 1949, le chemin Remembrance est un cul-de-sac pour les automobiles. À ce moment, seul le tramway permet de traverser le parc du Mont-Royal. La voie carrossable Camillien-Houde n'existe pas encore.

<sup>4</sup> Le 7 janvier 1950. «Mountain Road Under Study. Côte des Neiges - Mt. Royal Link Proposed. », dans *The Montreal Star*. Avm. Dossier de presse.

solutions à la congestion automobile. Le conseiller municipal qui pilote le dossier, Joseph-Marie Savignac<sup>5</sup>, voit la montagne comme un obstacle à la circulation Est-Ouest et il estime qu'il est urgent d'agir, mais tous ne seront pas de cet avis.

<sup>5</sup> Joseph-Marie Savignac est élu conseiller municipal à plusieurs reprises entre 1930 et 1960. Il est membre du comité exécutif de 1930 à 1932 et président de ce même comité de 1934 à 1936, 1938-1940 sous le maire Camillien Houde et de 1957-1960 sous le maire Sarto Fournier.



<sup>1</sup> 1949. Ce plan numérote par ordre, l'importance de l'achalandage aux différentes intersections. L'intersection Parc/Pins est au premier rang dans l'achalandage et l'intersection Parc-Mont-Royal au quatrième. Il indique aussi l'importance du volume de la circulation en faisant varier la largeur de la voie. L'avenue du Parc est une voie très importante de circulation et, dans une moindre mesure, il en va ainsi du chemin de la Côte-des-Neiges. *Volume de la circulation hors du centre de la ville à l'heure de pointe d'un jour moyen*. AVM. VM1-3\_102003-1-001.



Avant tout, il faut commencer par des relevés topographiques. Dans l'éventualité de reprendre la route de tramway de la montagne, il faudra l'élargir à trois voies et creuser dans le roc. Les stationnements le long de cette voie panoramique seront interdits en bordure de voie, sauf aux postes d'observation, dont l'un, situé un peu avant l'ancien tunnel pour le tramway, donne vue vers l'Est et le Nord. La Ville veut aussi rendre le chalet accessible aux automobiles, en particulier lors de concerts présentés au belvédère ou encore lors des réceptions qui s'y donnent. Elle argumente que tous ces travaux proposés accroîtront l'accès à la montagne. Pour leur part, les ingénieurs reconnaissent que le terrain accidenté est un défi pour toute voie sur et autour de la montagne. Pour ces raisons, ils sont très réticents à y ouvrir une voie rapide<sup>6</sup>.

Il aurait été utopique de croire que ces changements annoncés sur le mont Royal n'eussent suscité aucune opposition. La voix de la *Montreal Parks and Playgrounds* s'élève. Elle veut conserver la beauté et la quiétude du parc, craint l'envahissement des autos sur la montagne et dans les sentiers qui y sont aménagés. Elle anticipe l'empiètement des stationnements sur les espaces verts et s'oppose toujours à toute voie carrossable se rendant au chalet. Même chez les conseillers municipaux, les projets mis de l'avant par la Ville ne font pas l'unanimité. Plusieurs d'entre eux veulent aussi interdire la présence d'auto dans le parc du Mont-Royal.

Les positions sont très campées. D'un côté, la Ville se préoccupe de régler le problème de la circulation et de l'autre des citoyens et des groupes de citoyens craignent la perte de tranquillité due à l'achalandage des autos. Même si les groupes de citoyens comprennent les problèmes engendrés par la circulation, ils ne sont pas prêts à les solutionner au détriment de la montagne. « En résumé, les citoyens de Montréal doivent choisir : laisser le Mont-Royal dans la ville de Montréal ou amener la ville dans la montagne<sup>7</sup>. » Cette opposition se manifeste beaucoup par la voie des journaux.

## UN BILL PRIVÉ

Comme les travaux projetés touchent le parc du Mont-Royal, la Ville doit changer certains articles de sa Charte pour les mettre en œuvre, ce qui ne peut se faire sans l'approbation du Parlement québécois. Les oppositions se manifestent alors qu'en décembre 1951, la Ville présente son projet d'amendements à la Charte. La Ville a, jusqu'alors, les mains liées par la Charte qui dit que

La cité conservera et maintiendra à perpétuité comme parc public toute l'étendue du parc Mont-Royal, d'après ses limites actuelles, et le conseil

ne pourra aliéner aucune partie du parc pour qu'il y soit exercé des droits, privilèges ou franchises d'une nature spéciale<sup>8</sup>.

Pour défendre ses propositions d'amendements à la Charte, le maire Camillien Houde se rend à Québec. Lorsque ces propositions arrivent devant le comité des *bills* privés du Conseil législatif du Québec, ses membres sont unanimes à reconnaître l'utilité d'une nouvelle voie qui donne accès au chalet de la montagne ainsi que celle de remplacer les tramways par les autobus.

Non seulement la Ville obtient ce qu'elle désire, mais elle est également autorisée à construire un embranchement qui conduirait les véhicules jusqu'à un parc de stationnement prévu à l'arrière du chalet, pourvu que les deux routes ne croisent aucun sentier existant. La loi modifiant la Charte de la cité de Montréal est sanctionnée le 23 janvier 1952. Cet important amendement jette les bases de la construction future de cette route projetée

Nonobstant toute disposition législative inconciliable, la cité peut, en coopération avec la Commission de transport de Montréal, remplacer la voie de tramway dans le parc Mont-Royal, par une route véhiculaire qui suivra généralement le même tracé que la voie des tramways existant présentement depuis la croisée de l'avenue du Park et de l'avenue Mont-Royal jusqu'au chemin de la Côte-des-Neiges en suivant le chemin Remembrance et pourra éventuellement transformer cette route véhiculaire en avenue-parc<sup>9</sup> et se rendant au chalet de la montagne.

Aucun véhicule-automobile ne pourra avoir accès à aucune autre route actuelle dans le parc et la route véhiculaire ne pourra traverser à niveau aucune des routes ou y avoir accès [...]

La construction de tunnels, la démolition ou la reconstruction des tunnels, la modification de certaines courbes et tous autres travaux nécessaires pour rendre cette voie possible sont autorisés, de même que l'élargissement de l'assiette actuelle de la voie de tramways, pour permettre au besoin, plusieurs allées de circulation d'au moins dix pieds de largeur chacune et des accotements suffisants, c'est-à-dire d'au moins huit pieds de chaque côté pour les arrêts ou stationnements forcés des véhicules.

Les autobus pourront remplacer les tramways sur ces parcours.

[...]

La cité seule ou en coopération avec la Commission de transport de Montréal est autorisée à faire les travaux nécessaires pour rendre l'accès de la route véhiculaire plus commode à la croisée des avenues Park et Mont-Royal et à celle des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance<sup>10</sup>.

Quelques jours plus tard, le coloré conseiller Frank Hanley<sup>11</sup> exprime son approbation à ce projet de voie carrossable et de stationnement dont le but est de faciliter l'accès à la montagne et il explique que la Ville veut « y créer un centre où les visiteurs qui viennent à Montréal aimeront se rendre et où ceux qui ne peuvent quitter la ville pour la campagne aimeront aller se reposer et s'amuser<sup>12</sup>. » En outre, la Ville souhaite y construire un auditorium. Selon lui, la « montagne est un joyau auquel nous voulons tout son éclat et toute sa valeur<sup>13</sup>. »

## LES OPPOSANTS

Les opposants ne se calment pas pour autant. Selon eux, la voie rapide qui traverserait le parc d'Est en Ouest et un embranchement qui se rendrait au chalet détruiraient la beauté et la sérénité du site lorsque les autos envahiraient la montagne. Ces véhicules créeraient de la pollution autant sonore qu'aérienne avec les émanations de gazoline. La voix de la *Montreal Parks and Playground Association* se fait encore entendre. Selon elle, cette voie rapide, qui veut améliorer la fluidité de la circulation, ne devrait pas passer par le mont Royal. La Ville en devrait privilégier la protection et l'expansion plutôt que de le détruire par de telles interventions. De plus, l'association « wants no development on the mountain which will bring buses and automobiles to the top<sup>14</sup>. » Malgré cette opposition, la Ville semble peu sensible à ces arguments et elle continue de mettre le projet de l'avant.

Le 17 novembre 1953, *The Montreal Gazette* titre *Trans-mountain Road Route Layout Ready*. On y apprend que la Ville prévoit deux voies de 24 pieds pour les véhicules ainsi que d'une voie piétonne et un chemin équestre le long de la route. À ce plan s'ajoutent deux terrains de stationnement : 400 places à proximité du lac aux Castors et 600 à proximité de la boucle de contournement. De cette boucle jusqu'au chalet, un sentier est réservé aux piétons, la Ville éliminant alors l'idée d'une route véhiculaire pour ce chemin. Dans cette proposition, l'abandon d'une voie carrossable menant au chalet est la seule concession faite par la Ville.

<sup>11</sup> <http://archivesdemontreal.com/2006/03/16/le-legendaire-frank-hanley>

<sup>12</sup> Le 6 février 1952. Sans titre. *La Presse*. AVM. Dossier de presse.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Le 16 novembre 1953. « Mountain Road Plans Hit by Parks, Playground Group », dans *The Montreal Gazette*. AVM. Dossier de presse.

<sup>6</sup> Le 3 août 1951. Clive Clift. « Engineers Condemn Plan For Mountain Speedway » dans *The Herald*. AVM. Dossier de presse.

<sup>7</sup> Le 18 décembre 1951. Sam Byer, « Le mont Royal » dans *La Presse*. AVM. Dossier de presse.

<sup>8</sup> 1899. 62 Vict., chap. 58. En ligne. [www.bibliotheque.assnat.qc.ca](http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca)

<sup>9</sup> La version anglaise de ce texte de loi traduit *avenue-parc* par *parkway*.

<sup>10</sup> *Loi modifiant la charte de la cité de Montréal. Sanctionnée le 23 janvier 1952*. 1951-1952. 15-16 Geo. VI, chap. 65. En ligne. [www.bibliotheque.assnat.qc.ca](http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca)







## LA SIXIÈME PARTIE

# 1954-1957 LE PARC DU MONT-ROYAL À LA CROISÉE DES CHEMINS!

C'est durant la fin des années 1950 que la Ville prendra des décisions importantes concernant un chemin qui traverse le parc du Mont-Royal. En août 1954, les architectes paysagistes américains Clarke & Rapuano, spécialistes des parkways sont engagés par la direction des parcs de la Ville pour produire un plan d'ensemble du parc du Mont-Royal alors que, quelques mois plus tard, Jean Drapeau est élu maire de Montréal pour la première fois. Il veut faire de la Ville une importante métropole et un des moyens qu'il choisit est d'améliorer la fluidité de la circulation. Plusieurs projets d'élargissement de rues seront entrepris ou seront sur le point de l'être durant ce premier mandat (1954-1957). C'est le cas du boulevard Dorchester (**boulevard René-Lévesque**) et du chemin de la Côte-des-Neiges pour ne donner que ces exemples. Dans le même esprit, Drapeau propose des projets très ambitieux pour le parc, dont l'un est de relier l'avenue des Pins au chemin de la Côte-Sainte-Catherine dans un axe Nord-Sud.

Sous sa gouverne, l'idée, proposée précédemment, d'un chemin qui traverse le parc dans l'axe Est-Ouest est confrontée à d'autres projets invasifs de la montagne qui soulèvent la controverse pendant que Clarke & Rapuano travaillent sur un plan d'aménagement. Les premières propositions montrent que le parc du Mont-Royal sera entouré par une route de ceinture que l'on atteint par deux échangeurs. Ce plan d'ensemble, qui veut rendre le parc du Mont-Royal accessible à un plus grand nombre en introduisant une route pour les automobiles, jette de l'huile sur le feu et contribue à alimenter la grogne aux voix qui s'opposent à la construction d'une telle voie.



# 6.1 1954 L'ENGAGEMENT DE CLARKE & RAPUANO

Jusqu'en 1953, les projets qui sont avancés par la Ville produisent peu de résultats concrets. En 1953, Claude Robillard devient le premier directeur de la Division des parcs et terrains de jeux. Son importance et son influence sont indéniables au sein de l'appareil municipal, entraînant un dynamisme qui a mené à la réalisation de nombreux projets par la suite. Plus concrètement, il est à l'origine de l'engagement de Clarke & Rapuano, architectes paysagistes qui produiront un plan d'aménagement pour le parc du Mont-Royal.

## UN REVIREMENT DE SITUATION

C'est donc sous l'impulsion de Claude Robillard qu'en avril 1954, le Comité exécutif suggère d'entreprendre rapidement des démarches « pour faire préparer les plans d'aménagement [...] du parc Mont-Royal<sup>1</sup>. » Les architectes paysagistes de la Ville étant surchargés, la Ville choisit de faire appel à des spécialistes externes. C'est ainsi que trois importantes firmes new-yorkaises sont sollicitées. Claude Robillard, accompagné de Lucien L'Allier, directeur des travaux publics, et de Merrick Smith, architecte paysagiste en chef de la Ville, se rendent à New York pour discuter de ce projet avec chacune des firmes. Les architectes paysagistes sélectionnés seront Gilmore D. Clarke & Michael Rapuano.

## LES ARCHITECTES PAYSAGISTES CLARKE & RAPUANO

C'est en 1939 que les architectes paysagistes américains, Gilmore D. Clarke (1892-1982) et Michael Rapuano (1904-1975) s'associent comme ingénieurs et architectes paysagistes pour fonder l'entreprise qui porte leur nom. Au moment de leur association, ils ont tous les deux une solide expérience dans la conception de *parkways* et de *highways* ce qui fera en partie leur réputation. « Cette agence prestigieuse se spécialisait dans le design de chemins de promenade partout en Amérique du Nord, dont le célèbre Garden State parkway au New Jersey<sup>2</sup>. »

Clarke en particulier est un des pionniers des *parkways*, ayant travaillé, dès 1915, à la revitalisation des rives de la rivière Bronx transformant cet égout à ciel ouvert en un lieu de promenade pour automobiles, le *Bronx River Parkway*. Il s'agit du premier parc linéaire de New York qui utilise une large bande médiane aménagée pour séparer les voies opposées et également le premier à utiliser des ponts pour éviter le croisement de rues. « The design concept of the curvilinear parkway with separated roadways eventually became the model for the modern highway<sup>3</sup>. »

<sup>1</sup> Le 12 avril 1954. Lettre de Lucien L'Allier, directeur des travaux publics à Lucien Héту, directeur des services. AVM. Série 3. 107249.

<sup>2</sup> Ron Williams. *Architecture de paysage du Canada*, page 619, note 6.

<sup>3</sup> Domenico Annese. « Clarke, Gilmore David (1892-1982) landscape architect » dans, *Pioneers of American Landscape Design*, p. 56.

## LE PROGRAMME POUR LE DÉVELOPPEMENT DU PARC

Cette firme américaine renommée pour ses *parkways* est engagée par la Ville, entre autres, « pour la préparation du plan général d'aménagement et des plans préliminaires des structures et des bâtisses<sup>4</sup> » pour le parc du Mont-Royal. Outre les plans de développement, Clarke & Rapuano doivent produire des « contract Plans, Specifications and Estimate of construction cost for certain elements of the project shown on the preliminary plan<sup>5</sup> ». Une entente entre les deux parties est signée le 20 août 1954. Dans ce document, les intentions de la Ville sont explicites : « The City intends to proceed with the rehabilitation of the existing facilities and otherwise to develop and to improve the area known as Mont Royal Park<sup>6</sup>. » Tout au long de son travail, la firme jouira du support et de l'intérêt constants du directeur des parcs, Claude Robillard, ainsi que de ceux du directeur des travaux publics, Lucien L'Allier.

Un document est joint à cette entente. Il s'agit du « Programme for the development of Mount Royal<sup>7</sup> » qui définit des objectifs spécifiques. Afin de donner une idée de l'ampleur de la tâche, les 20 articles qu'il contient seront cités.

1. Conservation and improvement of the natural beauty of the Park.
2. Reforestation and erosion control.
3. Provision of better picnic areas; trails, bridle paths; play areas adjacent to the picnic areas such as field sports, paths, parking areas and other necessary park functions in character with the topographic and other existing features of the park [...].

<sup>4</sup> Le 28 juillet 1954. Lettre de Lucien L'Allier, directeur des travaux publics à Lucien Héту, directeur des services. AVM. Série 3, dossier 107249.

<sup>5</sup> Le 20 août 1954. *Agreement between the City of Montreal and Gilmore D. Clark and Michael Rapuano, landscape Architects for the Improvement of Mount Royal Park*.

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Le 20 août 1954. AVM. Série 3, dossier 107249.

5. Sports areas east of Park Avenue are to be redesigned, taking into account the construction of the proposed reservoir and the fact that there is a hospital adjacent. The location and shape of the reservoir will be furnished by the Public Works Department. This area, used for active recreation, should contain: 8 tennis courts; 3 skating rinks, capable of conversion to the summer use of softball diamonds or play areas; 10 softball diamonds, 1 baseball diamond; 1 wading pool and weather shelter; a field house with necessary toilet facilities; grass area for two age groups

6. **A parkway, providing a scenic drive and giving improved access to the park and definitely not a high-speed traffic artery will replace the existing trolley lines and will follow the route of the existing trolleys. The parkway, a minor thoroughfare, shall present a dignified approach to the park.** Access to the Chalet from the parkway should be improved. Provide for parking in a few selected locations. Special consideration should be given to the access for patrons of the restaurant in the Chalet.

7. An amphitheatre to seat 10,000 persons should be a permanent "parklike" structure to replace the existing improvised facilities for outdoor symphony concerts, opera presentations, etc.

8. A Concert Hall located in a suitable place in the park and designed to seat about 4,000 and an indoor theatre seating approximately 1,000 should be housed in the same building. These are being studied by others. In addition, an outdoor theatre seating about 1,000 should be located adjacent to the Concert Hall an indoor theatre of near Beaver Lake, and should be of simple design. Parking areas should be provided to serve these facilities. The Landscape Architects will locate the Convert Hall and indoor theatre in block plan only. They will make a complete study of the outdoor theatre. They will make complete study of the outdoor theatre.

9. **Parking facilities throughout the park area shall be provided where necessary, using the rate of 4 persons per car to determine capacity.**

10. Comfort Stations, for all park areas where required, shall be provided.



11. One or more bus stations and refreshment stand; shall be designed and located at advantageous points. [...] Movable refreshment stands as a possible substitute for the permanent stands shall be designed also.

12. Design and locate a stable to house approximately 40 horses and necessary appurtenances such as feed storage, saddle rooms, manure pits or disposal facilities, waiting room and groom's room, toilets, and including one indoor riding ring and one outdoor riding ring with jumps and the like.

13. Design and locate a Geological Museum and prepare preliminary drawings at appropriate scale. Program for the Geological Museum will be developed in collaboration with the Director of Parks.

14. Indicate in block form only on the Master Plan the restaurant and shelter being developed by others in the vicinity of the of Beaver Lake.

15. The Chalet dining room is being renovated by others.

16. Provide for the design and location of additional Police Stations.

17. Study the possible use of existing service buildings and the addition of a group of new buildings for the housing of park maintenance equipment and storage and service yard.

18. Make an acquisition study showing possible incorporation of adjoining properties into park lands if found advisable.

19. Make a study for the addition of more tennis courts in the Côte-des-Neiges area.

20. Make a study for a location for a residence if found advisable<sup>8</sup>.

Ce programme ambitieux illustre, de la part de la Ville, un désir de changement profond et de modernisation du parc du Mont-Royal. Tout est revu et en plus on y ajoute des infrastructures culturelles importantes qui attireraient un type différent de clientèle (amphithéâtre, salle de concert, musée géologique) et d'autres bâtiments, dont un poste de police, des écuries accompagnées d'installations équestres. À terme, peu de ces éléments seront réalisés.

<sup>8</sup> Le 20 août 1954. *Programme for the development of Mount Royal Park*. AVM. Série 3, dossier 107249.

## LA VISION DE GILMORE D. CLARKE SUR LES PARKWAYS

En 1959, à l'époque où Clarke & Rapuano terminent leur contrat avec la Ville de Montréal, le livre *The Highway and the Landscape* est publié (1959). Gilmore D. Clarke<sup>9</sup> est l'auteur d'un des chapitres intitulés tout simplement *The Parkway Idea*.

Dans ce texte, il relate l'histoire du *Bronx River Parkway*, construit au début du 20<sup>e</sup> siècle, où le souci de redonner vie à ce cours d'eau et ses abords agonisants est omniprésent. Cette route souvent sinueuse est conçue pour être une voie récréative et agréable reliant des parcs entre eux. Le terre-plein central, qui peut être parfois très large, est aménagé entre les voies opposées, permettant d'embellir le parcours pour en briser la monotonie, tout en rendant la route plus sécuritaire. Sans nécessairement être parallèles, les voies ainsi séparées peuvent être de différents niveaux. Également, les abords de la route sont aménagés et réservés à des fins de loisirs publics. Ce modèle devient très populaire aux États-Unis. Bref, les principes qui le guident se résument à rendre les routes plus efficaces, moins coûteuses et plus attrayantes en tenant compte de la topographie.

De plus, il glisse quelques mots sur les limites de vitesse sur le Bronx parkway, « this parkway was not designed as an important arterial way, for during the first quarter of this century the speed of automobiles was generally limited to 25 miles per hour (40 km/h), and there was relatively little traffic<sup>10</sup>. » Au moment de cet écrit (1959), il rappelle que « the original part of the Bronx River Parkway [...] has not been substantially altered in design since it was constructed; and consequently, it is not a

<sup>9</sup> Au début de ce livre, on y présente chacun des auteurs : « Gilmore D. Clarke, a member of the New York firm of Clarke and Rapuano, has been a consulting engineer and landscape architect for over twenty-five years. He was Superintendent of Construction for the Bronx River parkway, the first parkway in the United States, and subsequently was appointed Landscape Architect to the Westchester County Parkway Commission. As consultant to this and many similar commissions, his contributions to park and parkway development in this country has been outstanding. » Il a été président de l'*American Society of Landscape Architects*. Gilmore D. Clarke. « The Parkway Idea », dans *The Highway and the Landscape*, p. 38.

<sup>10</sup> Ibid., p. 38-39.

popular route for through passenger-car traffic or for those who wish to drive at speeds in excess of 35 miles per hour (55 km/h), the speed limit on the parkway. »<sup>11</sup> Ce qui laisse comprendre qu'une des caractéristiques d'un parkway est une limite de vitesse réduite.

À cela, Clarke ajoute que des considérations esthétiques devraient faire partie de la conception d'une route.

The public ponders unconsciously over the more or less intangible factors that obtain in parkway development, factors that have been introduced into the design and the construction of the parkways through carefully studied alignment, close-fitting of the terrain, border protection, judicious planting, and close attention to the design of bridges and such details as light poles and guardrails. The public has had a taste of what it means to drive over attractive parkways, and it looks with disfavor on the garish roadside of most of our highways<sup>12</sup>.

## LE PARKWAY DANS LE PARC DU MONT-ROYAL

Le programme élaboré par la Ville, auquel Clarke & Rapuano doivent répondre, affirme clairement que cette route ne doit pas être une voie rapide (item 6 de la page précédente). La notion de *parkway* fait référence à une route de promenade dans le parc, une route paysagère aménagée ou encore une route panoramique. Cette voie doit être conçue pour améliorer l'accès au parc, mais elle doit être empreinte de dignité. Avec l'accès au parc par l'automobile, les stationnements deviennent nécessaires et leurs sites doivent être choisis avec attention.

Cette route qu'on s'apprête à ouvrir est traitée fort différemment des autres chemins élargis à la même époque. Par exemple, rien dans la conception de l'élargissement du chemin de la Côte-des-Neiges ne contient des lignes directrices, même s'il s'agit aussi d'un chemin de montagne sinueux au fort dénivelé qui traverse le mont Royal dans l'axe Nord-Sud depuis des siècles.

<sup>11</sup> Ibid., p. 39.

<sup>12</sup> Ibid., p. 50.



## 6.2 1954-1957 JEAN DRAPEAU AU POUVOIR SUSCITE DE VIVES RÉACTIONS

À Montréal, les éléments qui permettent d'améliorer la fluidité de la circulation (élargissement des voies existantes, sens unique, voies rapides et échangeurs) s'accélèrent sous l'impulsion d'un nouveau maire, Jean Drapeau. Celui-ci entreprend un premier mandat d'octobre 1954 à octobre 1957, moment où il est remplacé par Sarto Fournier. Dans la région métropolitaine, les trois paliers de gouvernement, fédéral, provincial et municipal se lancent dans la modernisation du réseau routier.

### LES CHANTIERS SE MULTIPLIENT

Durant cette période, d'immenses chantiers d'élargissement de voies publiques ou de construction d'autoroutes sont en préparation, ou en cours. Certains d'entre eux ont évidemment été anticipés dans les années voire dans les décennies précédentes. Dans ce contexte, la seconde moitié des années 1950, jusqu'à la fin des années 1960, la ville de Montréal devient un vaste chantier.

Concrètement, la Ville s'attaque à d'importantes voies. C'est ainsi qu'un nouveau centre-ville se développe le long de la rue Dorchester qui, au milieu des années 1950 (ill. 2), devient le boulevard Dorchester (boulevard René-Lévesque). Entre 1957 et 1959, une très ancienne route traversant la montagne dans l'axe Nord-Sud, le chemin de la Côte-des-Neiges, se transforme aussi en une importante artère (ill. 1).

En 1958, en provenance du Nord vers l'île de Montréal, l'autoroute des Laurentides la première du genre au Québec est achevée. À la même époque, d'autres travaux d'infrastructures routières seront aussi en chantier dans le but d'accélérer les déplacements : en 1960, une artère Est-Ouest, le boulevard Métropolitain voit le jour, plus tard, les autoroutes Décarie et Bonaventure ainsi que l'échangeur Turcot seront terminés pour Expo 67. Au Sud de la rue Saint-Antoine, la très large rue University (boulevard Robert-Bourassa), est ouverte dans le prolongement de l'autoroute Bonaventure (ill. 3). Cette vaste entreprise de modernisation des voies de circulation change le visage de la ville, brisant souvent la trame urbaine et détruisant ainsi des quartiers entiers.



1 1957-1959. Cette photo montre l'ampleur des importants travaux d'élargissement du sinueux chemin de la Côte-des-Neiges dans l'axe Nord-Sud de la montagne. AVM. R3173-2\_3449-4505-046.



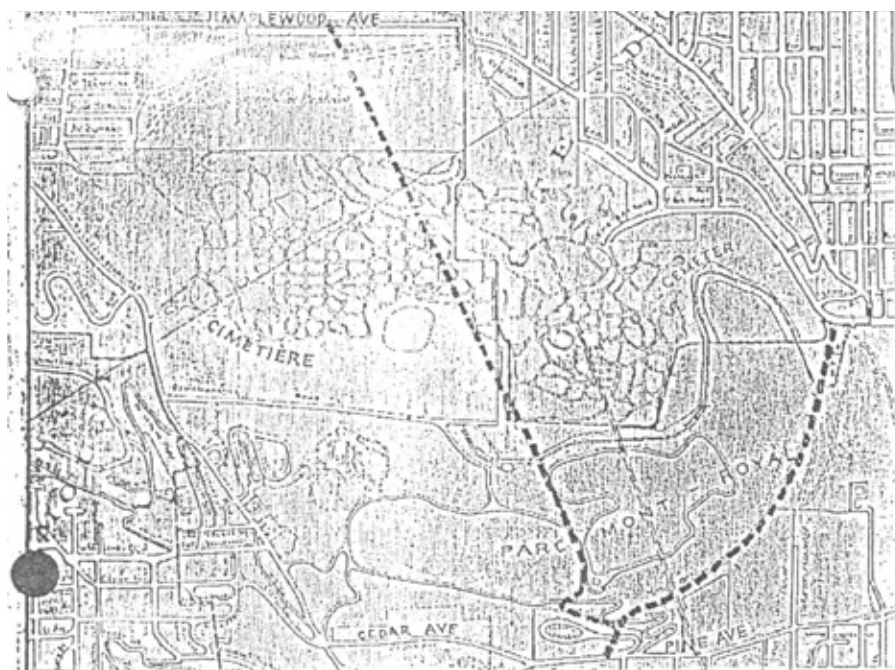


2 Le 8 août 1963. Le boulevard Dorchester (**boulevard René-Lévesque**) est élargi depuis peu. Vue vers le centre-ville. On y remarque, à droite du boulevard, les églises Saint-Pierre et Sainte-Brigide, et au loin, la place Ville-Marie. AVM. VM94-A0103-001.



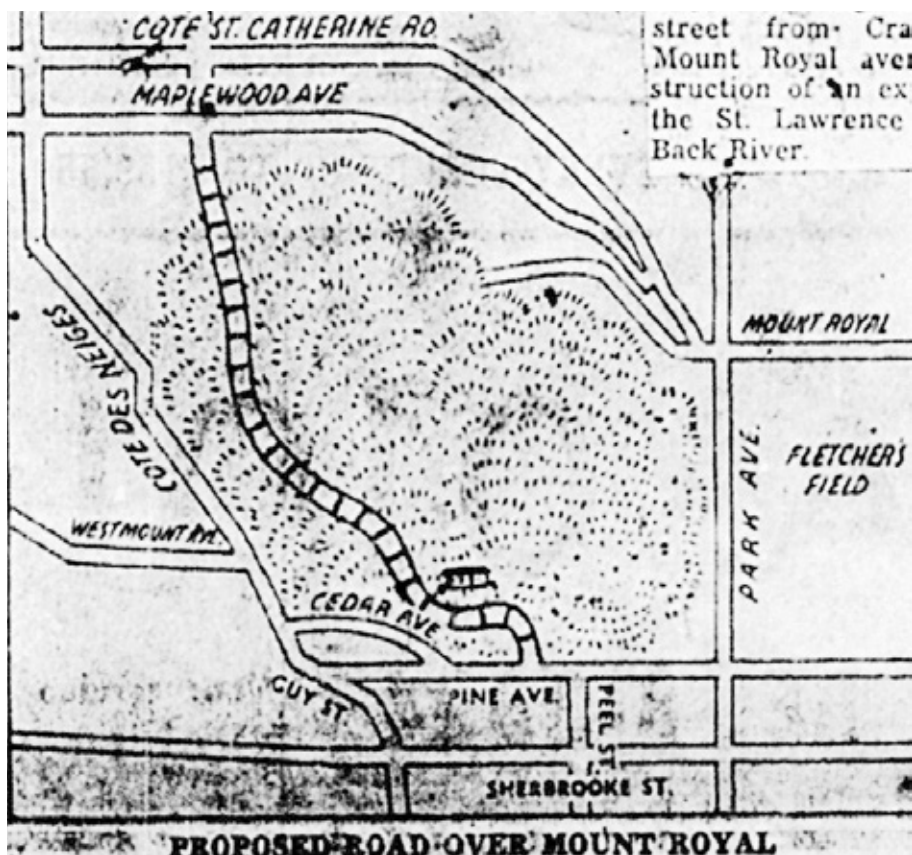
3 Le 16 septembre 1966. L'autoroute Bonaventure et, dans son prolongement, le nouveau tronçon de la rue University sont en construction. Leur point de jonction est à la rue Notre-Dame. Photo Henri Rémillard. AVM. VM94-B32-011.





Un dessinateur de la "Presse" a illustré pour nos lecteurs ce que seraient les deux avenues qui relieront le sud et le nord de la métropole par-delà la montagne. À droite, une voie en bordure immédiate du Mont-Royal, du côté est, entre l'avenue des Pins et l'avenue Mont-Royal. La route de gauche partait également de l'avenue des Pins, à l'ouest de l'hôpital Royal Victoria, et enjambant la montagne irait rejoindre l'avenue Maplewood.

4 Le 10 janvier 1955. Tiré de *La Presse*. VM. SGPVMM.



5 Le 8 mars 1955. Tiré de *The Montreal Star*, AVM. Dossier de presse.

## LES VISIONS DE JEAN DRAPEAU

Durant le premier mandat, le maire Jean Drapeau donne une impulsion nouvelle au dossier de la montagne. En arrivant au pouvoir, il montre sa détermination à conserver à Montréal son rôle de métropole du Canada. Pour cela, il veut s'attaquer à différents problèmes, dont celui de la circulation. À cet effet, il entend créer, entre autres, un service de la circulation.

En janvier 1955, lors d'une causerie devant le *Canadian Club*, le maire, nouvellement élu préconise que dans les deux prochaines années, deux voies carrossables traversent le mont Royal. Selon lui, la montagne est un obstacle à la fluidité de la circulation et crée un mur entre le Nord et le Sud de la ville. Dans cette optique, il prône la construction de grandes artères pour améliorer la fluidité de la circulation, autant dans l'axe Est-Ouest que Nord-Sud (ill. 4). Selon lui, un programme « plus vaste pourrait comprendre des tunnels sous le fleuve ou sous la montagne<sup>1</sup> » et une voie en bordure de la montagne relierait l'avenue des Pins à l'avenue du Mont-Royal. Une autre voie plus ambitieuse et périlleuse « enjambrerait la montagne<sup>2</sup> » (ill. 5) de l'avenue des Pins jusqu'à l'avenue Maplewood (boulevard Édouard-Montpetit). Pour Drapeau, il ne fait aucun doute que « dans 50 ou 100 ans, les Montréalais d'alors s'étonneront que ceux de 1955, pour se déplacer, faisaient le tour de la montagne au lieu de passer par-dessus ou par-dessous<sup>3</sup>. »

L'ensemble de ces téméraires propositions suscite de vives réactions. Les esprits s'échauffent et les journaux réagissent assez négativement. Quelques jours plus tard, un nouveau projet propose non pas deux, mais trois routes sur la montagne, s'y ajoutant une rue dans le prolongement de la rue Durocher, sur le côté Est, passant à proximité du Quartier général des incendies<sup>4</sup>. Inutile de dire que cette nouvelle idée jette de l'huile sur le feu. Un des opposants, qui craint la dégradation du parc par la construction de telles routes, écrit dans le *Montreal Star* : « no tolerance or sympathy for any plan that would violate the mountain as a natural, traffic-free place of public recreation<sup>5</sup> ».

1 Le 11 janvier 1955. « L'établissement de routes sur la montagne préconisé », dans *Montréal Matin*. AVM. Dossier de presse.

2 Ibid.

3 Le 10 janvier 1955. « Voies carrossables sur le Mont-Royal suggérées par le maire J. Drapeau. L'une, en bordure du côté Est, et l'autre, à l'Ouest de l'hôpital Royal Victoria. Discours au Canadian Club », dans *La Presse*. AVM. Dossier de presse.

4 Aujourd'hui le Quartier général du Service de prévention des incendies.

5 Le 28 janvier 1955. « Build the Roads—Ruin the Mountain », dans *The Montreal Star*. AVM. Dossier de presse.

Le maire voit donc la montagne et le parc du Mont-Royal comme un élément important de solution pour améliorer la fluidité de la circulation. En fait, ces propositions qui sont mises de l'avant font fi de la teneur du contrat qui lie Clarke & Rapuano à la Ville. Elles font également des amendements apportés à la charte en 1952 par la Législature provinciale qui autorisent la Ville à construire une route véhiculaire qui devra suivre le plus possible le tracé de la voie de tramway qui, elle, devra disparaître. Bien sûr, cette voie de type « avenue-parc » sera située aux limites Nord du parc du Mont-Royal. Selon la Charte, cette nouvelle route devrait être la seule destinée à l'automobile, avec le chemin du chalet<sup>6</sup> dans le parc du Mont-Royal. Tous les autres chemins sont exclus<sup>7</sup>.

## LE CHEMIN SUR LA MONTAGNE DEVIENT UNE PRIORITÉ

En mars 1955, le journal *La Presse* titre : *La voie de la montagne. Le premier des projets du service municipal d'urbanisme pour 1955-1956*. Le texte de l'article est encore plus clair, on n'y parle que de voie rapide. Ce projet est en tête de liste du service municipal d'urbanisme pour l'année 1955-1956 « si jamais la ville décide de le réaliser, cette voie coûtera environ 1 000 000 \$ ». Selon le directeur du service d'urbanisme, Aimé Cousineau, « ce projet a cette année la priorité sur tous les autres projets de son service. Il a remplacé en première place les plans de construction d'une autoroute en bordure du fleuve, qui prend désormais la seconde place<sup>8</sup>. » Dans ce projet, la notion de voie de promenade est complètement évacuée. *The Montreal Gazette* décrit ce projet comme suit : « Development of a thoroughfare through the mountain running from the intersection of Pine avenue and Drummond street to Mount Royal boulevard, near Cote St. Catherine road, and then using the tramway right-of-way, from Park avenue to Remembrance road<sup>9</sup>. »

Dans l'ordre des priorités, la voie de la montagne passe donc au premier plan surclassant les autres projets d'élargissement, dont ceux du centre-ville qui concernent la rue Sherbrooke, l'avenue McGill College, la côte du Beaver Hall et, en zone plus excentrique, ceux du boulevard Cavendish, de la rue Saint-Urbain et de la « transformation du boulevard Gouin en voie rapide<sup>10</sup>. »

6 La Ville abandonnera plus tard cette idée d'ouvrir le chemin du chalet aux automobiles.

7 Les véhicules hippomobiles, comme les calèches, sont toujours autorisés dans le parc du Mont-Royal depuis son ouverture en 1876.

8 Le 2 mars 1955. « Une voie sur la montagne », dans *La Presse*. AVM. Dossier de presse.

9 Ibid.

10 Le 8 mars 1955. « City Planners Shove Expressway Off Top », dans *The Montreal Gazette*. AVM. Dossier de presse.



## UN DISCOURS S'ARTICULE

Un article intitulé *That Mountain Road*, publié quelques jours plus tard dans le journal *The Montreal Star*, semble mettre les pendules à l'heure. Dans les discussions au sujet de cette nouvelle voie, l'Hôtel de Ville semble tenir pour acquis qu'elle peut n'en faire qu'à sa guise. Par ce projet, la Ville semble oublier qu'elle se butera à des obstacles juridiques autant qu'à l'opinion publique, si elle tente de le réaliser.

It is pretty generally agreed that the city can, if it wishes, build a roadway where the mountain street car tracks now run, from Mount Royal Avenue to Remembrance Road. This part of the mountain is already alienated by the street car tracks and Remembrance Road, at its western end, has been in use for a long time as a thoroughfare. A roadway along the right of way would take no more mountain space, although the city might run into difficulty in acquiring the cemetery land that would be needed to widen the thoroughfare.

This proposal is one thing. The proposal to run a road from Drummond Street at Pine to Cote St. Catherine Road is something else again. To join Cote St-Catherine Road such thoroughfare would need to cut through the most widely used parts of Mount Royal. It would take up much more space than the existing carriage roads and effectively ruin the mountain for recreation in both winter and summer.

The planners are, of course, not immediately concerned with the legal difficulties. Their job is to plan. But the administration must be aware not only of the legal difficulties but of the state of public opinion about the mountain.

Just a few years ago the Quebec Legislative Council halted a project sent up from the Assembly for roads on Mount Royal. It not only halted the immediate project but passed a bill which was widely heralded at the time as protecting the mountain from encroachment. That act is still on the statute books and no mountain road proposals can be made without reference to it<sup>11</sup>.

Il n'y a pas que ces arguments qui ébranlent ces projets de voies rapides dans le parc. Ce sont les ingénieurs de la Ville qui sonneront le glas des projets de routes Nord-Sud. Ils s'entendent tous pour dire que ces tracés sont techniquement difficiles à réaliser et aussi trop coûteux. Ils seront donc abandonnés. C'est dans ce contexte de controverse que Clarke & Rapuano produisent leurs premiers plans qui seront rendus publics.

<sup>11</sup> Le 8 mars 1955. «That Mountain Road», dans *The Montreal Star*. AVM. Dossier de presse.



<sup>6</sup> Sans date. Ce dessin (imaginaire?) ne contient aucune indication du lieu sur la montagne. Est-ce le projet du prolongement de la rue Université vers l'avenue du Mont-Royal (p. 84)? Il montre la prolifération des projets, parfois farfelus, qui proposent de nouveaux aménagements sur la montagne à cette époque. AVM. VM105-V-1\_0853-001.



## 6.3 1955-1956 UN NOUVEAU CHANGEMENT DE CAP

En août 1955, les architectes paysagistes Clarke & Rapuano soumettent leurs plans préliminaires d'aménagement au Comité exécutif. Ils traitent des différents aspects du projet touchant, entre autres, la route de la montagne. Rapidement, les journaux francophones et anglophones s'emparent de cette nouvelle.

### UNE AUTRE APPROCHE FAIT LES MANCHETTES

C'est ainsi que *Le Devoir*, *La Presse*, *La Patrie*, *Montréal Matin*, *The Montreal Star* et *The Herald* donnent des détails sur la proposition des architectes paysagistes new-yorkais. *La Presse* titre « Deux voies à sens unique au lieu d'une autostrade projetées sur la montagne<sup>1</sup>. » L'introduction de l'article du *Montréal Matin* résume, selon ce journal, le sort que les deux architectes paysagistes réservent à la voie sur la montagne ([voie Camillien-Houde](#)).

Le projet d'aménagement sur le Mont-Royal d'une voie à grande circulation qui suivrait le parcours actuel de la ligne de tramways, entre l'avenue Mont-Royal et le chemin du Souvenir (chemin Remembrance) semble définitivement abandonné. Il serait remplacé par une route de ceinture, de vingt-quatre pieds de largeur, qui serait plutôt une allée de promenade qu'une nouvelle artère du réseau des voies de circulation<sup>2</sup>.

Ce nouveau discours semble en contradiction avec toutes les propositions mises de l'avant durant les mois précédents, le service de l'urbanisme et celui des parcs ne semblant pas partager les mêmes visions, ni les mêmes objectifs concernant l'avenir du parc du Mont-Royal. On vise maintenant à

donner à cette route sinueuse « un cachet pittoresque<sup>3</sup> » et à « décourager les maniaques de la vitesse, car, avant tout, le Mont-Royal est un parc où il est d'usage de se servir de ses jambes comme moyen de locomotion<sup>4</sup>. » Il s'agit d'une « artère de promenade au pourtour de la montagne représentant une longueur d'un peu plus de 4 1/2 milles (7,2 km) et d'une largeur de 24 pieds<sup>5</sup>. » À terme, elle est prévue pour être à sens unique et accessible par plusieurs entrées.

Cette promenade qui contourne le parc est accompagnée de belvédères et les nombreuses places de stationnements permettront d'y garer sa voiture, pour accéder au reste du parc. À ces propositions liées à l'automobile, les plans de Clarke & Rapuano incluent, dans l'aménagement du parc, des installations culturelles comme stipulé dans la commande de 1954. Ces édifices seront accompagnés d'un stationnement. Le journal *The Montreal Star* illustre les propositions préliminaires de Clarke et Rapuano concernant le *parkway* par un plan très schématisé ([ill. 1](#)).

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Le 17 août 1955. « Chemin de ceinture sur le Mont-Royal », dans *La Patrie*. AVM. Dossier de presse.

<sup>5</sup> Le 17 août 1955. « Une voie de ceinture sur la montagne? », dans *Le Devoir*. AVM. Dossier de presse.

Dans un premier temps, la Ville envisage de ne construire que le tronçon Nord de cette route de ceinture qui suit le parcours de l'ancienne voie de tramway. Les automobiles rouleront dans les deux sens sur ce tronçon jusqu'à ce qu'une route de ceinture ne soit achevée<sup>6</sup>. Tous les journaux mentionnent que, sur cette voie, la limite de vitesse sera réduite à 35 milles à l'heure. *The Herald* est soulagé « that a speed-up of general city traffic, to which the mountain is still considered the main obstacle, is not a primary objective<sup>7</sup>. » et que « no speedway is planned<sup>8</sup>. » Le journal *The Montreal Star*, fait remarquer que « no one will any longer object to a roadway being built along tramway line from Mount Royal Avenue to Remembrance Road. Half the distance, starting from Cote des Neiges Road, is already in use by motor traffic<sup>9</sup>. » Ce même journal ajoute que « the city administrators have not forgotten that the city charter prohibits changes in the mountain without specific approval by the Legislature<sup>10</sup>. »

<sup>6</sup> Seul le tronçon Nord de cette route de ceinture (la voie Camillien-Houde) sera réalisée.

<sup>7</sup> Le 18 août 1955. « Motors And The Mountain », dans *The Herald*. AVM. Dossier de presse.

<sup>8</sup> Ibid.

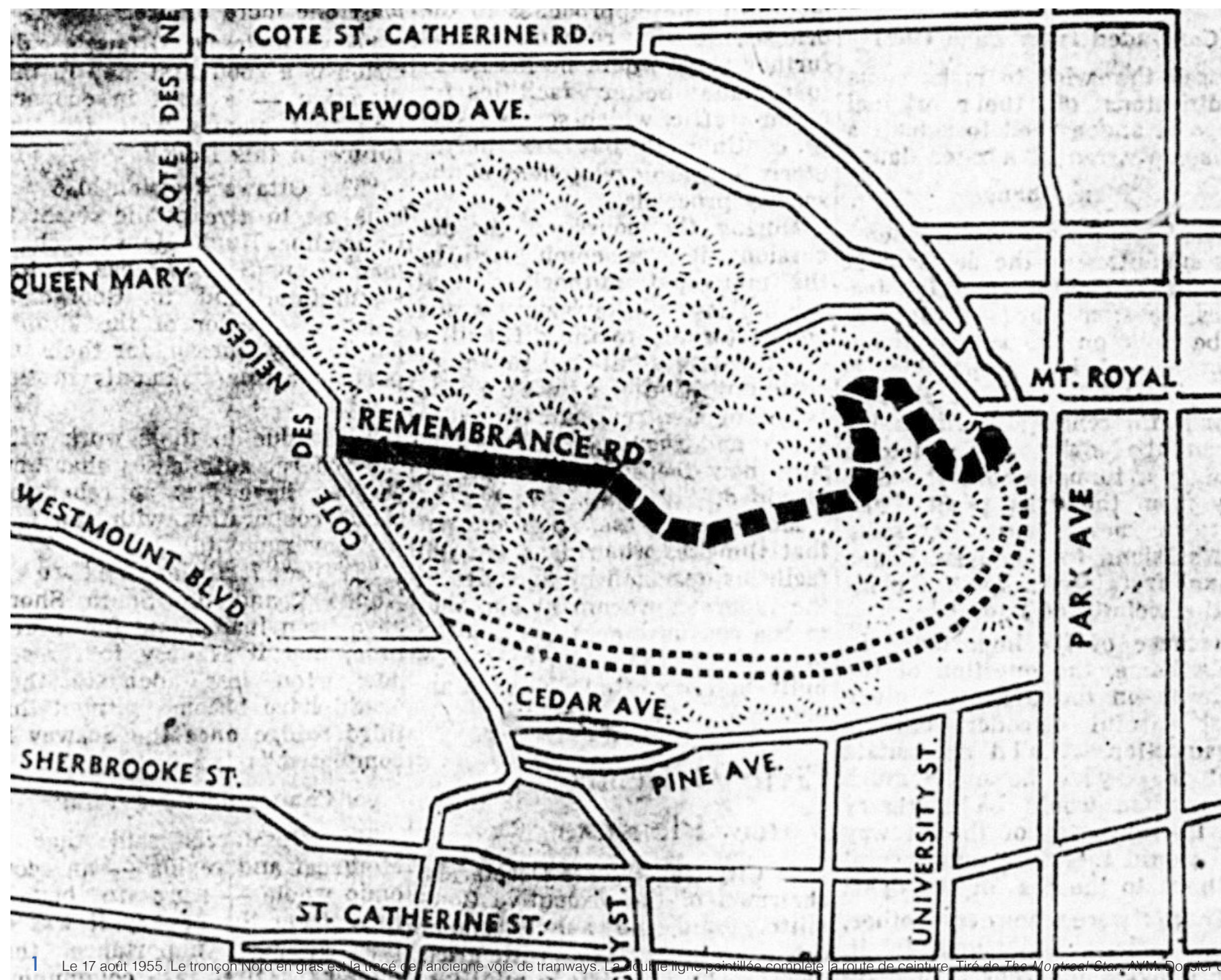
<sup>9</sup> Le 17 août 1955. « That Mountain Road », dans *The Montreal Star*. AVM. Dossier de presse.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>1</sup> Le 17 août 1955. AVM. Dossier de presse.

<sup>2</sup> Le 17 août 1955. « Un chemin de ceinture sur le Mont-Royal » dans *Montréal Matin*. AVM. Dossier de presse.





<sup>1</sup> Le 17 août 1955. Le tronçon Nord en gras est le tracé de l'ancienne voie de tramways. La double ligne pointillée complète la route de ceinture. Tiré de *The Montreal Star*, AVM. Dossier de presse.

Ce qui suscite le plus d'étonnement et d'opposition concernant les plans de Clarke & Rapuano est la voie de ceinture. Les différents journaux font remarquer que le tronçon Nord de cette proposition, qui suit le tracé de l'ancienne ligne de tramway, a déjà été autorisé par la Législature provinciale, mais ce n'est pas le cas pour le tronçon Sud.

### LES INGÉNIEURS SONT ENGAGÉS

Le 23 août suivant, le Comité exécutif autorise « le directeur des travaux publics de retenir les services de la firme d'ingénieurs Lalonde, Girouard et Letendre, pour la préparation des plans et cahiers de charges pour la construction d'une route sur le Mont-Royal<sup>11</sup>. » Ils produiront des plans très détaillés du tronçon Nord qui indiquent, entre autres, les largeurs de la voie Camillien-Houde qui varient dans les courbes et les largeurs de l'accotement (ill. 2a et 2b, p.99).

Dans un premier temps, la Ville ne construira que le Nord de cette voie. Quant au tronçon Sud de la route de ceinture, il ne fait pas consensus et son avenir est loin d'être assuré. D'ailleurs, la Ville ne semble pas pousser outre mesure cette portion du projet, d'autant qu'elle n'a ni demandé ni reçu l'autorisation de la Législature provinciale pour entreprendre cette phase.

<sup>11</sup> Le 23 août 1955. Extrait du procès-verbal d'une séance du Comité exécutif de la Cité de Montréal. AVM. 3e série, dossier 11375.



## 6.4 1955-1960 LES PLANS EN ÉVOLUTION ET LES RÉACTIONS

À la suite de l'engagement en août 1954 de Clarke & Rapuano, inutile de dire que des plans préliminaires ont dû servir pour explorer différentes avenues qui mèneront à la production d'un plan final de développement. Outre les plans des architectes paysagistes new-yorkais, il faut compter avec les plans détaillés des ingénieurs-conseils J.A. Lalonde, L. Girouard, L. Letendre. Les plans et photos qui suivent, illustrent l'évolution des propositions, en particulier, celles concernant les voies de circulation prévues dans le parc du Mont-Royal. Il s'agit essentiellement d'une route de ceinture composée de deux secteurs : Nord et Sud, lesquels sont accessibles par deux échangeurs situés aux extrémités Est et Ouest. Malgré l'énergie déployée pour aboutir à un plan d'aménagement, les résultats finaux seront plutôt minces. Des voix s'élèveront et réussiront à contrecarrer la construction d'une voie de ceinture. Mais pour l'instant, examinons comment les plans ont évolué.

Des trois plans généraux qui suivent<sup>1</sup>, l'un présente l'esquisse d'une route de ceinture accessible par deux échangeurs. Les tracés en pointillé représentent les segments qui n'ont pas été réalisés, ce qui inclut le secteur Sud de la route de ceinture et l'important échangeur planifié à l'Est qui sert d'entrée de la route de la montagne (*voie Camillien-Houde*). L'importance de l'échangeur indique la préoccupation constante d'atteindre une plus grande fluidité de la circulation en redistribuant le flot des automobiles dans plusieurs directions. Il faut se rappeler qu'à cette époque l'avenue du Parc est l'artère la plus fréquentée hors du centre-ville et en particulier entre l'avenue du Mont-Royal et l'avenue des Pins.

### UNE ESQUISSE DES VOIES DE CIRCULATION

Une première esquisse, dessinée vers 1955, souligne les routes planifiées dans le parc du Mont-Royal (*ill. 1*). Le fond de plan utilisé date sans doute de 1954-1956, puisqu'on n'y voit que les éléments construits à cette date, incluant la voie ferrée du tramway. Les seuls éléments projetés sur ce plan sont la route de ceinture avec, à chaque extrémité, un échangeur : un à l'intersection du chemin Remembrance et de la Côte-des-Neiges et l'autre, non réalisé, à l'intersection de l'avenue du Parc et de la route de la montagne (*voie Camillien-Houde*). Ces éléments seront repris dans les plans finaux présentés par Clarke & Rapuano en 1957.

L'intention avouée de la Ville concernant le nouveau chemin carrossable est de construire une voie qui suit le tracé du tramway qui lui traverse déjà le parc d'Est en Ouest. Les voies proposées vont au-delà de la commande puisqu'on y crée très tôt une route de ceinture et des échangeurs. Toutefois, la boucle du *sommet* n'est pas encore dessinée et le secteur Remembrance, la partie parkway, qui inclut un terre-plein sinueux aménagé, n'est représenté que par une première courbe inachevée.

<sup>1</sup> Dans les archives de la Ville, il existe peu de plans de travail pour illustrer l'évolution du plan de développement commandé par la Ville à Clarke & Rapuano.

### 1956\_PLAN DÉTAILLÉ ET COUPE

En août 1956, un dessin détaillé est produit par les ingénieurs-conseils pour la route de la montagne (*voie Camillien-Houde*) et le chemin Remembrance (*ill. 2*). Ce plan montre l'ensemble des deux voies qui traversent le parc du Mont-Royal. À noter que sur ce plan, le chemin Remembrance n'est pas dessiné jusqu'au chemin de la Côte-des-Neiges, toutefois les détails concernant les largeurs des voies et des accotements y sont indiqués.

L'autre plan est une coupe (*ill. 3*) qui illustre les deux versants qui culminent approximativement à la boucle du *sommet*, là où se rencontrent les deux voies devant l'entrée du cimetière Mont-Royal. La route de la montagne arrive de l'Est et traverse un terrain très accidenté ce qui oblige à un tracé aux courbes très prononcées (*ill. 2*). Là, il s'agit d'une route à deux sens de 24 pieds (*7 mètres*) de large, avec en plus des accotements d'au moins 10 pieds (*3 mètres*) de chaque côté (*ill. 2a*) le tout étant plus large dans les courbes (*ill. 2b*).

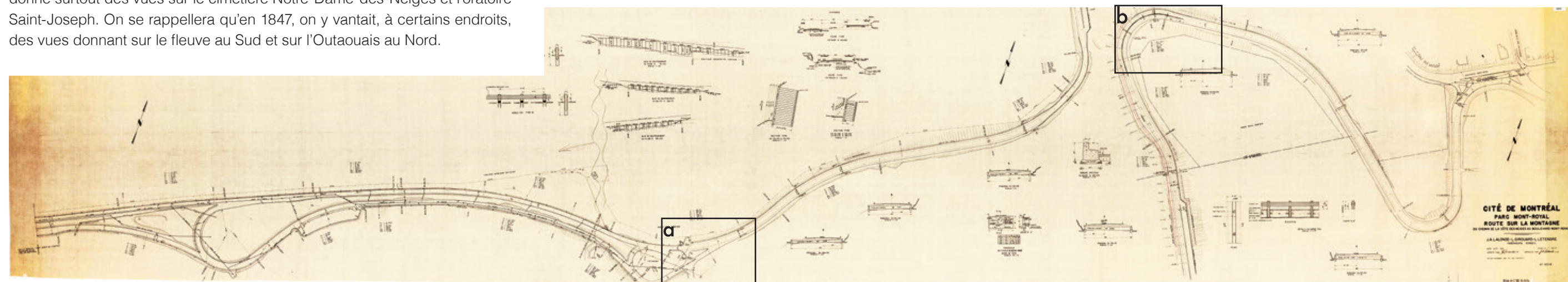
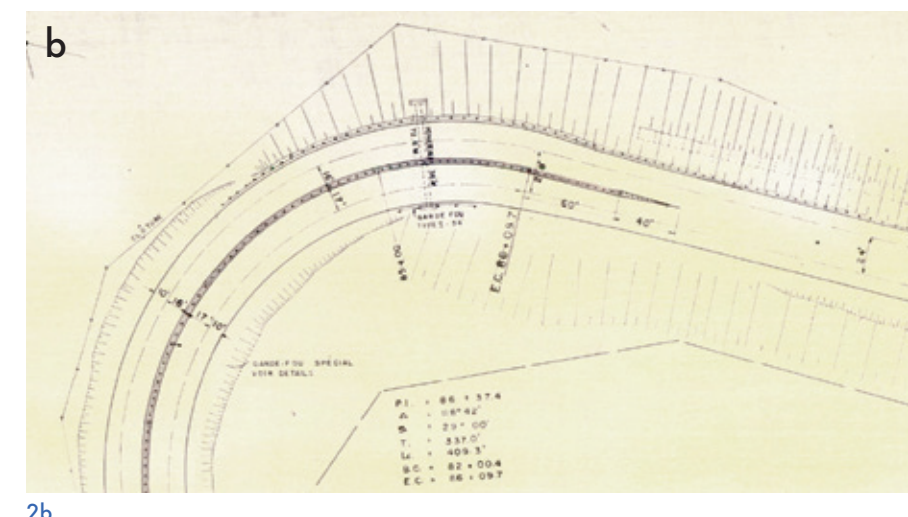
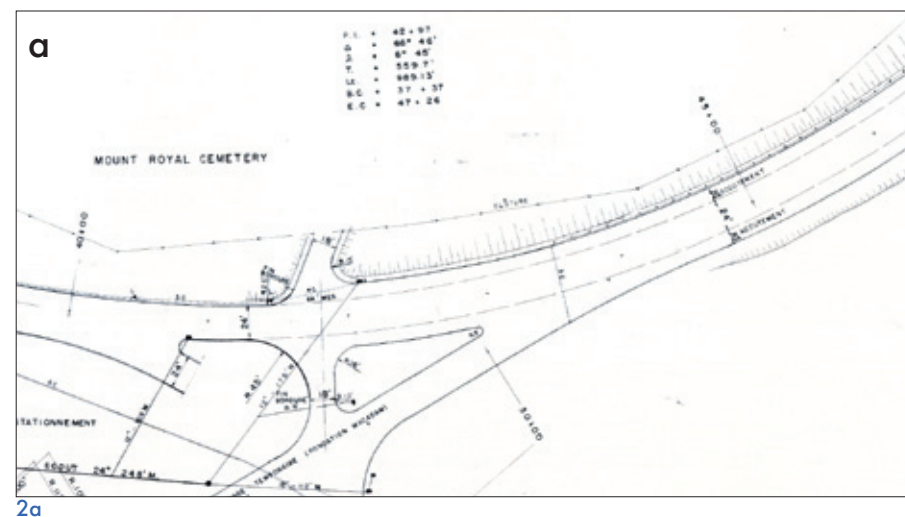


<sup>1</sup> Vers 1955. Cette esquisse montre le tracé préliminaire de la route de ceinture et des échangeurs situés à chaque extrémité. Le tracé surligné en violet identifie la route de ceinture et celui en noir, les échangeurs. Les traits continus surlignés indiquent ce qui sera réalisé et le trait en pointillé ce qui ne le sera pas. Sans titre. VM. SGPVMR. 0225-021\_vers 1955\_Plan du projet des chemins Camillien-Houde et Remembrance\_GP39.

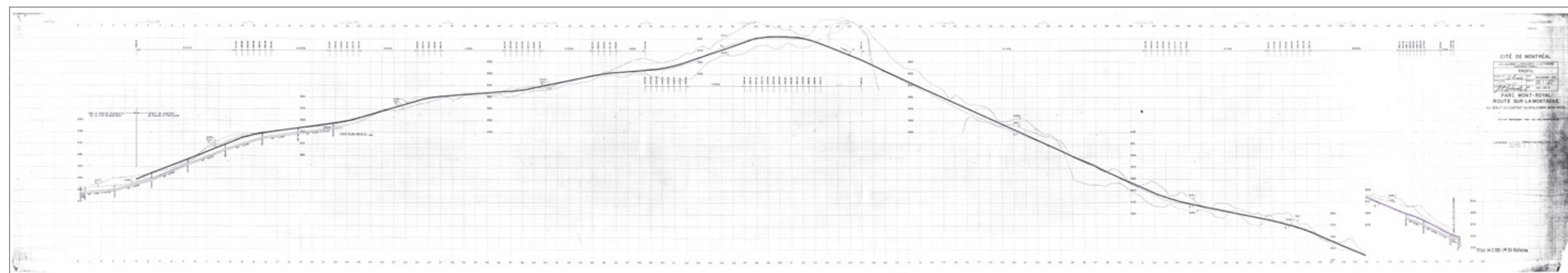


Le chemin Remembrance, quant à lui, est d'un autre type. En usage depuis 1847, l'ancien chemin Shakespeare a toujours été rectiligne, montant une pente peu accidentée pour atteindre le *sommet* (ill. 3). Ce caractère de la montagne à cet endroit permet à Clarke & Rapuano d'appliquer quelques principes liés aux *parkways* : un chemin sinueux (il s'agit ici de courbes douces), deux voies indépendantes à sens unique et des niveaux de route différents séparés par un terre-plein aménagé (ill. 2).

Bref, les deux sections Est et Ouest du parcours correspondent à des paysages très différents qui permettent des percées visuelles vers différents secteurs de la ville. La route de la montagne (*voie Camillien-Houde*) offre, au détour d'une courbe, des vues imprenables du Sud-Est au Nord-Est de la ville ainsi qu'une vue sur le cimetière Mont-Royal et un panorama vers l'Ouest en direction du lac des Deux Montagnes. Par ailleurs, le chemin Remembrance donne surtout des vues sur le cimetière Notre-Dame-des-Neiges et l'oratoire Saint-Joseph. On se rappellera qu'en 1847, on y vantait, à certains endroits, des vues donnant sur le fleuve au Sud et sur l'Outaouais au Nord.



2 Le 1<sup>er</sup> août 1956 révisé en novembre 1958. Les surfaces en surbrillance en violet indiquent les stationnements. J.A. Lalonde, L. Girouard, L. Letendre ingénieurs-conseils. *Cité de Montréal. Parc Mont-Royal. Route de la montagne du chemin de la Côte des Neiges au boulevard Mont-Royal.* VM. SGPVMM. 0225-021\_1956-08-01\_C-282 St-Antoine\_Plan\_Parc du Mont-Royal - Route sur la montagne\_Du chemin de la côte des Neiges au boulevard Mont-Royal\_GP414\_0225-021\_vers 1955\_Plan du projet des chemins Camillien-Houde et Remembrance\_GP39.



3 Novembre 1956. Le profil de la montagne. La ligne foncée représente la nouvelle voie carrossable entre le chemin de la Côte-des-Neiges et le boulevard du Mont-Royal. Les autres lignes représentent le relief de part et d'autre de la route. *Profil. Parc Mont-Royal route sur la montagne du début du contrat au boulevard Mont-Royal.* Plan révisé septembre 1958 VM. Division de la géomatique. C282-1A St-Antoine.

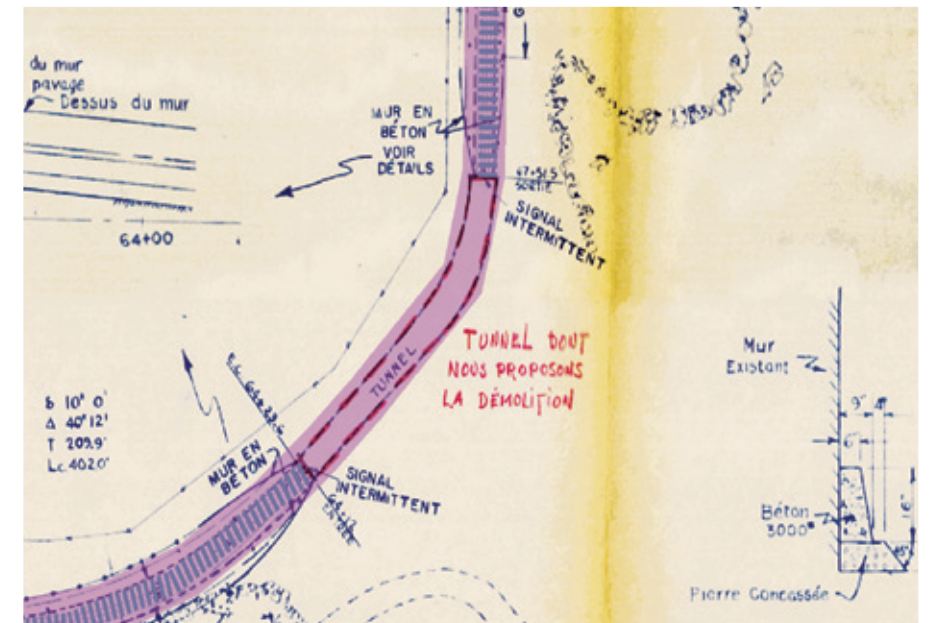


## UNE SUPERPOSITION DE TRACÉS

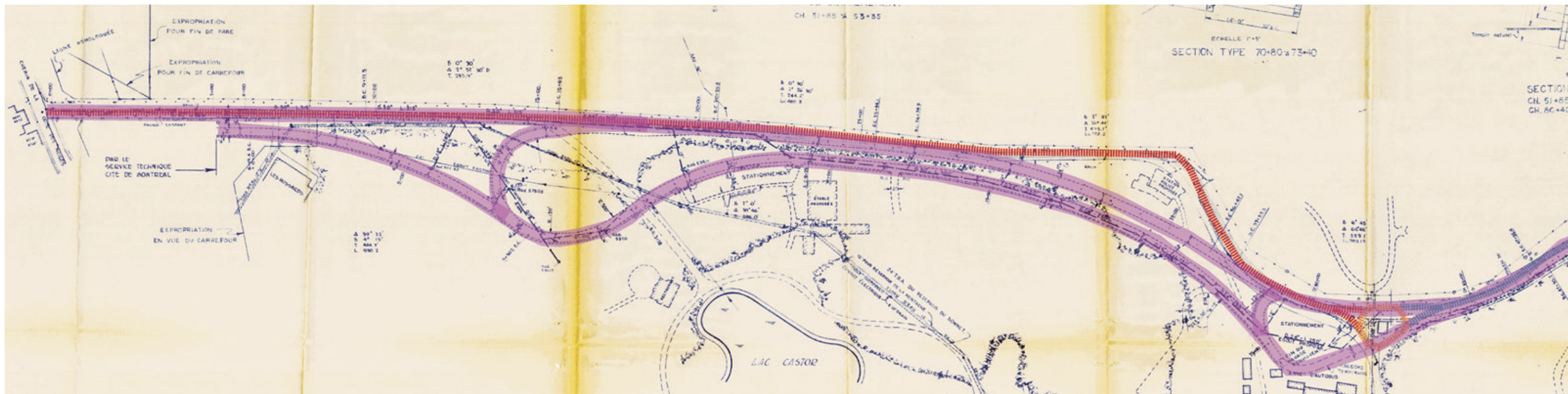
Les ingénieurs-conseils J.A. Lalonde, L. Girouard et L. Letendre dressent les plans détaillés du chemin Remembrance et de la voie Camillien-Houde, en parallèle avec ceux de Clarke & Rapuano. Un plan, daté d'août 1956 et révisé pour la dernière fois en juillet 1957 (ill. 4), montre le tracé détaillé de la route de la montagne et du chemin Remembrance (ill. 4, surligné en violet), sans l'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance. L'intérêt de ce plan est qu'il superpose ce tracé à l'ancienne route du tramway (ill. 4, surligné en pointillé de différentes couleurs). Le trajet de la route de la montagne (voie Camillien-Houde) suit d'assez près celui du tramway. Mais, tel n'est pas le cas pour le tronçon Ouest (chemin Remembrance) qui débute juste après la boucle du *sommet*, là où commence la double voie

sinueuse avec terre-plein aménagé. Par ailleurs, la boucle du *sommet* qui remplace la boucle du tramway précédente est plus ample et montre que le lien est maintenu avec le cimetière Mont-Royal.

Une note sur le plan indique que les ingénieurs proposent la démolition du tunnel qui est long de 340 pieds (100 mètres). Les raisons invoquées pour se faire tiennent à plusieurs facteurs : le tunnel est en mauvais état, il est très étroit et peu adapté à l'automobile. Il est aussi trop étroit pour les autobus qui vont y circuler, et finalement, on craint que ce long tunnel ne soit pas sécuritaire en cas d'incendie. Suivant la recommandation des ingénieurs, le tunnel sera démoli en début d'année 1958 et ce passage se fera à ciel ouvert.

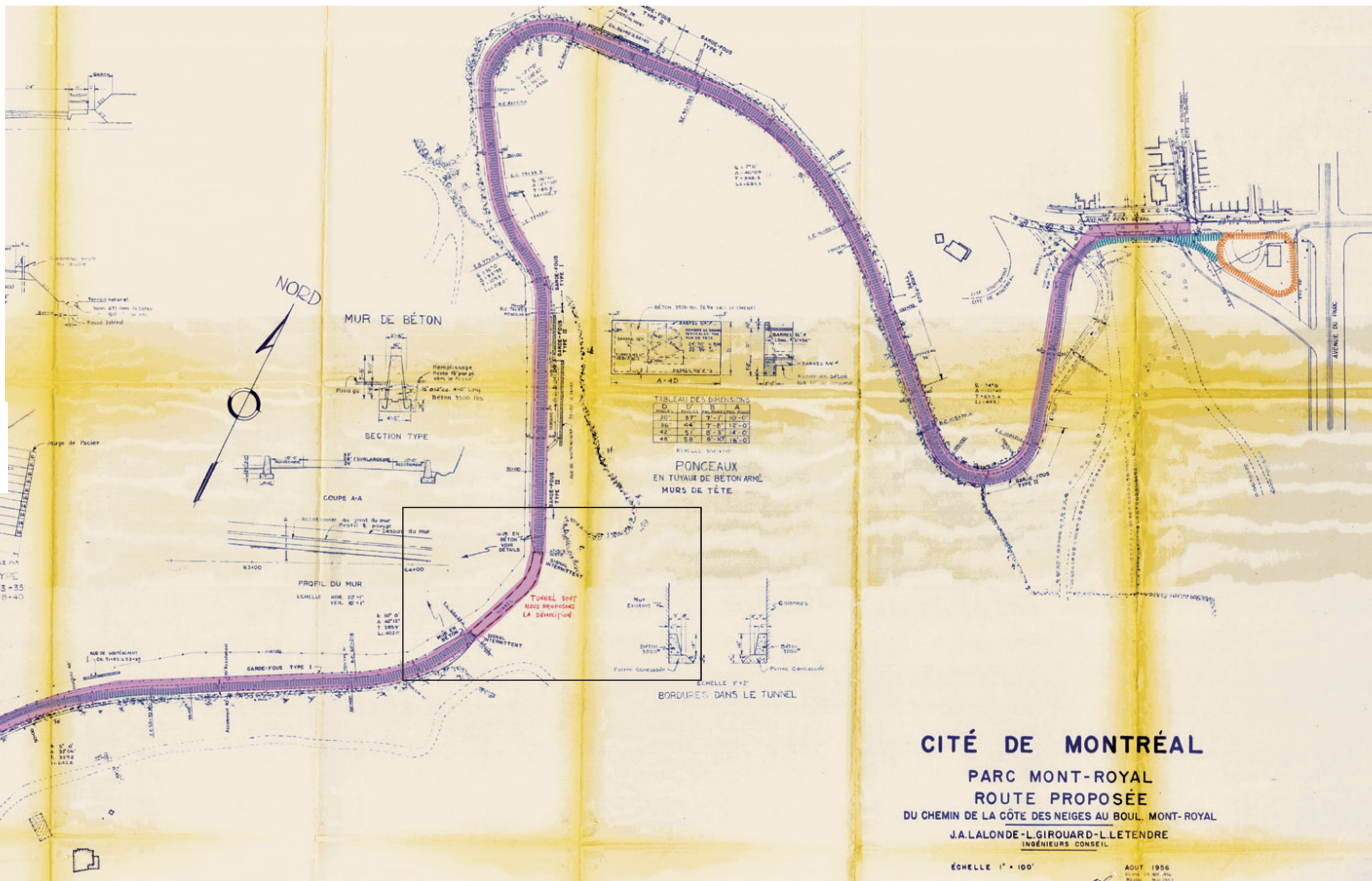


4a Détail du plan 6 L'intention de démolir le tunnel.



4 Août 1956, révisé le 23 novembre 1956, en mai 1957 et en juillet 1957. Surligné en violet : la nouvelle voie carrossable est superposée, en pointillé marron, au tracé de la ligne no 93 (chemin Remembrance), en pointillé bleu à la ligne de la montagne no 11 (route de la montagne) et en pointillé orange à la boucle du *sommet* et celle située à l'extrémité Est à l'angle des avenues du Mont-Royal et du Parc. J.A. Lalonde, L. Girouard, L. Letendre ingénieurs-conseils. Cité de Montréal. Parc Mont-Royal. Route proposée du chemin de la Côte-des-Neiges au boul. Mont-Royal. AVM. VM1-3-2-116013-2.









5 1957. Le tracé surligné en violet identifie les propositions de la route de ceinture et en noir les propositions d'échangeurs. Les traits continus indiquent ce qui sera réalisé et en pointillé ce qui ne le sera pas. Gilmore G. Clarke & Michael Rapuano. *Master Plan of Mount Royal Park. Planting Plan*. AVM. VM105-Y-1\_0717-002.

## 1957\_ LES PLANS DE CLARKE & RAPUANO

L'idée de proposer une route de ceinture mise de l'avant précédemment (ill. 1) est retenue, alors que le tracé de la route de la montagne ainsi que celui du chemin Remembrance s'est raffiné. Le *Planting Plan* (ill. 5) livré par Clarke & Rapuano permet de faire ressortir tous les nouveaux éléments introduits depuis la première esquisse, dont les nouveaux équipements culturels et sportifs qui sont proposés ainsi que le tracé des voies carrossables. Ce plan (ill. 5) montre le chemin de la montagne bordée d'arbres, alors que le chemin Remembrance est plus dégagé, en particulier dans les terre-pleins qui séparent les deux voies et qui sont parsemés de bosquets d'arbres. Par ailleurs, plusieurs stationnements desservent différents bâtiments, ce qui fait que certains stationnements, dont celui du chalet de la montagne, sont situés loin du chemin Remembrance.

Le *Paving Plan* (ill. 6) montre tous les niveaux de chemins dans le parc et le type de pavage qui leur est associé : 1. asphalte pour les routes, stationnements et aires de service ; 2. différents types de gravier pour la route des calèches (la Grande Promenade d'Olmsted), la piste cavalière et les sentiers pour piétons ; 3. béton pour les trottoirs de promenade et terrasses. Ce plan permet de voir l'ampleur des espaces occupés par les stationnements, ceux-ci ne seront pas tous construits. Ils produisent aussi un plan général du site (ill. 8) ainsi qu'un autre qui rassemble plusieurs couches d'informations, dont la végétation (ill. 9).



6 1957. Les chemins et les stationnements. Gilmore G. Clarke & Michael Rapuano. *Master Plan of Mount Royal Park. Paving Plan*. BAnQ. G\_3452-M6535-1957-C53 CAR\_107641\_3.



7 Le 9 juin 1971. Le stationnement à proximité du lac aux Castors. Raymont Gagnon, photographe. AVM. VM94-B0930-005.



## 1960\_ LE RAPPORT FINAL DE CLARKE & RAPUANO

C'est le 11 février 1960 que les ingénieurs-conseils et architectes paysagistes, Gilmore D. Clarke et Michael Rapuano remettent leur rapport final à la Ville de Montréal. Bien que ce rapport soit terminé en 1960, il est plutôt relié à la réflexion et au travail faits entre 1954 et 1957 dans lequel ils expliquent leur approche et justifie leurs choix. C'est pour cette raison qu'il est inséré ici.

Dans ce document, ils rappellent qu'en 1954, la Ville désirait « review the situation respecting the future use of Mount Royal Park<sup>2</sup> » et pour cela, de nouvelles études devaient être préparées

with a view toward preserving the natural beauty of this distinguished mountain park and, at the same time, plan for its future use and enjoyment when made more readily accessible for more people than thus far have been able to avail themselves of the benefits of this unusually situated area<sup>3</sup>.

Leur rapport résume les grandes lignes de leur travail de même que leur pensée concernant, entre autres, les « vehicular and carriage driveways—pedestrian and equestrian paths<sup>4</sup> ». Cette partie du rapport qui concerne les voies de circulation sera citée en entier.

Parks are for people; the automotive vehicles they may use to take them to or around the park are secondary elements of transport and hence should be treated as such; they should not intrude, either visually or through noise, into the scene; they are necessary evil but, nevertheless, they are required adjuncts of the enjoyment of the park.

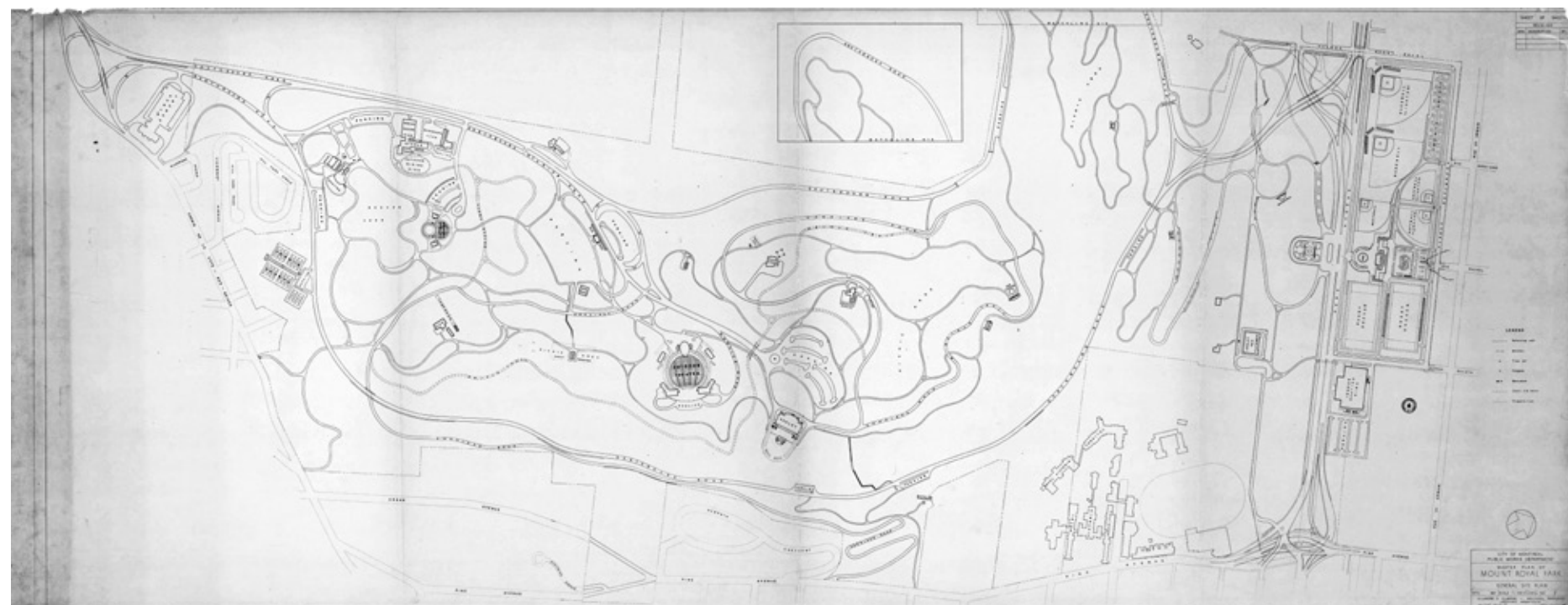
In the development of Mount Royal Park your designers kept in mind the importance of this distinguished and unique area as a place for recreation; as a place for rest, for contemplation, for the enjoyment of music, for spectacles and plays staged in the outdoor theatres, for dining at the Chalet, for play over broad areas of meadow and forest hillsides by small groups cavorting about informally, leisurely walking and for riding horses over the system of bridle paths. There are no places for formalized games; they are restricted to the Fletcher Park area north of Park Avenue.

Mount Royal Park has been carefully and thoughtfully designed to meet the needs of people living in an age of hurry, of noise and of tension. In [?] cities people require cases of quiet where nature dominates man-made things; but nature must be encouraged, controlled and allowed to develop according to a plan in order to create and ever to maintain beauty in the many compositions of forest and open glades, of meadows

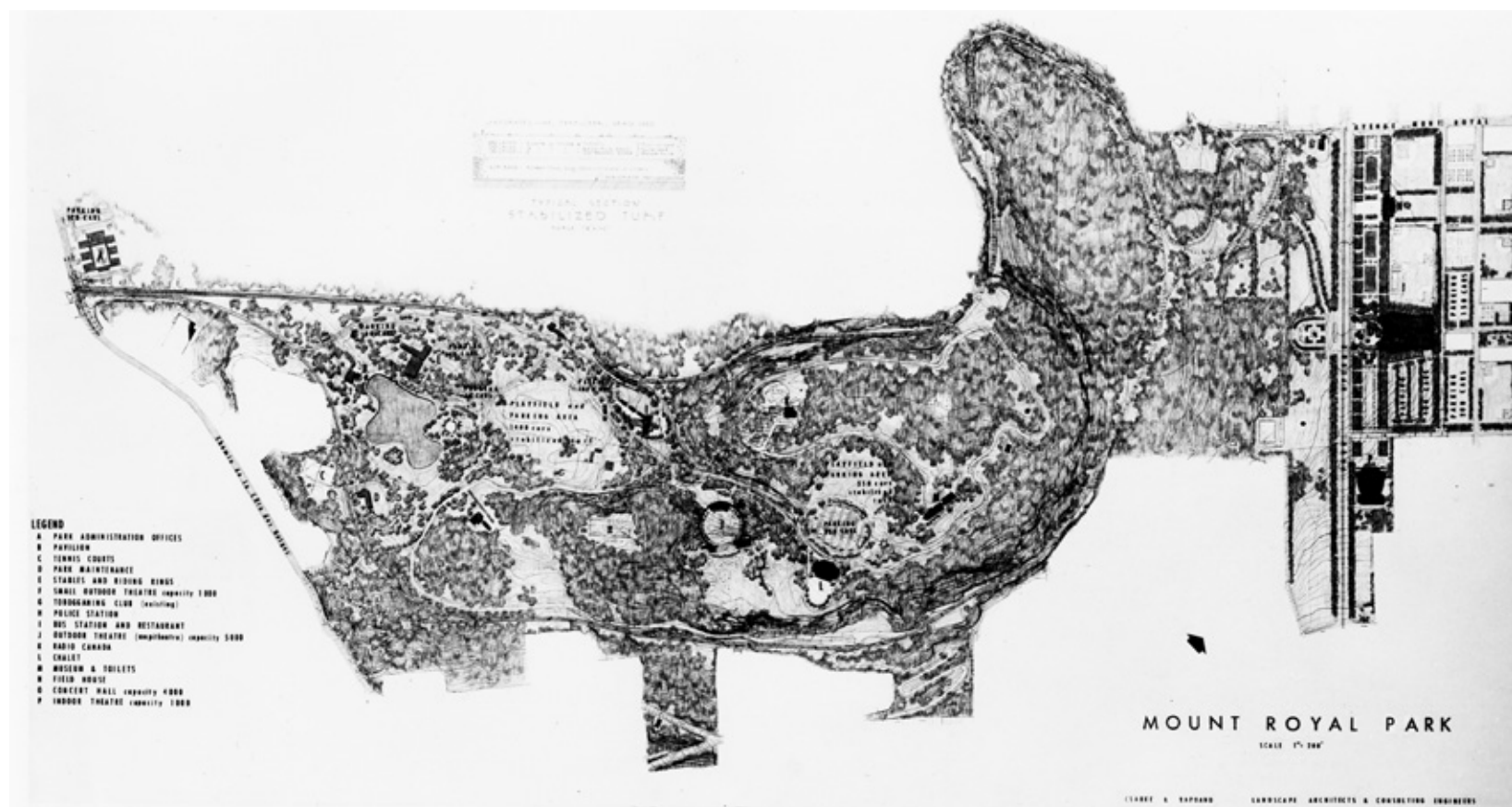
<sup>2</sup> Le 11 février 1960. Clarke & Rapuano. *Report on the Redevelopment of Mount Royal Park and Fletcher Field*. Service des parcs, du verdissement et du Mont-Royal, p. 1.

<sup>3</sup> Ibid. p 1.

<sup>4</sup> Ibid., p. 4.



8 1957. Gilmore G. Clarke & Michael Rapuano. *Master Plan of Mount Royal Park. General Site*. BANQ. G\_3452-M6535-1957-C53 CAR\_10764\_1.



9 1957. Clarke & Rapuano. Mount Royal Park. AVM.



with occasional architectural embellishments designed to fit comfortably into the terrain as though these elements grew on the sites on which they are situated. These architectural elements will contribute greatly to the interest of the park be they filled with people or dormant, awaiting use.

Your designers opine that they have created, on the matrix of the design created by Olmsted almost eighty-five years ago, a pattern for the use of Mount Royal Park that fulfils your program and, at the same time, adheres to those principles which seem to us to govern in the development of this preeminently distinguished park area, an area outstanding among the large city parks on this continent if not in the world. We believe that the fulfillment of the plan will give much pleasure to thousands of the citizens of Montreal and to the many who visit this great city on the St. Lawrence River.

The portion of this report on vehicular and pedestrian circulation would not be complete without some reference to the details that must be developed to care for those thousands who, over the years, will enjoy this park area on foot. The pedestrian should be encouraged to leave his car in one of the automobile parking areas and then to seek out the most delightful views, both intimate and broad, that await him who walks. Whereas the automobile drives, the carriage roads and the bridle paths provide many broad and distant views for those who ride, the pedestrian only mounts to the very tops of the several summits in this mountain park, to elevations of 750 near the Radio Canada, to 740 in the picnic area near the Geologic Museum, to 665 at the Summit Reservoir. In the quiet of these summit areas broad views over the bustling City may be enjoyed in a reverent quiet amid an immediate rural environment.

Those who are restricted to the use of motor cars may enjoy views from the several overlooks along the drives and from the several larger car parking areas, particularly from the one for 350 cars near the Chalet, this is at an elevation of 665 to 675, or 400 feet above junction of Pine with Park Avenue. Along the carriage roads there are many places where the horses may rest so that those behind may look longer through the trees over the hiss in all directions. What a privilege it will be for those in this generation to be able to take a leisurely drive behind a black, a gray of a bay horse over the hills and dales of a great park; to be behind a team or a four-in hand is even more thrilling<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Ibid. p. 4 et 5.

Sans doute pour répondre aux voix qui se sont élevées pour s'opposer fortement à une route de ceinture, ils expliquent, dans ce bref document, ce qui les a motivés à proposer une route de ceinture de plus de 11 kilomètres

In order to afford the greatest pleasure to motorists who use the park, it is recommended that automotive traffic moving in opposite directions be separated and to that end we design a circumferential system of driveways, generally following the periphery of Mount Royal Park<sup>6</sup>.

Tous les chemins de promenade dans le parc sont réservés aux autos de particuliers. Seront aussi accessibles aux autos, les différents bâtiments qui, grâce à des entrées véhiculaires, seront reliées à des stationnements « that are situated in a manner best to fit the topography; they are fashioned in a manner so that they may readily be screened from view from the other areas of the park<sup>7</sup>. » Le plan qu'ils proposent prévoit des places pour 1378 autos. Par exemple, trois stationnements desservent le théâtre extérieur et celui du chalet compte 350 places.

## 1957\_LA POSITION DE LA MPPA

Alors que la Ville s'apprête à voter des budgets pour la construction d'un segment de la voie de ceinture, la *Montreal Parks and Playgrounds Association (MPPA)*, qui s'était opposée aux différents projets de routes sur la montagne et dans le parc du Mont-Royal, ne montre plus d'opposition quant à la construction du tronçon Nord qui suit la voie des tramways, empiétant peu ou pas sur le parc<sup>8</sup>. Par ailleurs, la MPPA annonce qu'elle « will strenoudsly oppose construct of any roads on the mountain. [...] We don't like the idea of an east—west motor road over the mountain, but there's not much we can do about it [...] We will, however, make certain it won't go any further<sup>9</sup> ». La présidente de la MPPA, Mrs O'Neil Gallery, espère que les abords de cette nouvelle route « would be embellished and landscaped so as not to detract from the natural beauty of the mountain. The new highway will perhaps serve a useful purpose in bringing

<sup>6</sup> Ibid., p.2.

<sup>7</sup> Ibid., p 3.

<sup>8</sup> Mathieu Caron, *Modernizing Mount Royal Park: Montreal's Jungle in the 1950s*, p. 74.

<sup>9</sup> Le 26 février 1957. « Mountain Road Plan Unopposed », dans *The Montreal Star*. AVM. Dossier de presse

more people in the mountain than the present tramline<sup>10</sup>. » Elle prend soin aussi de mentionner que le « Mount Royal is a unique and beautiful part of ever-growing Montreal and every foot of space that is taken away is gone forever<sup>11</sup> ».

## LES BUDGETS SONT VOTÉS

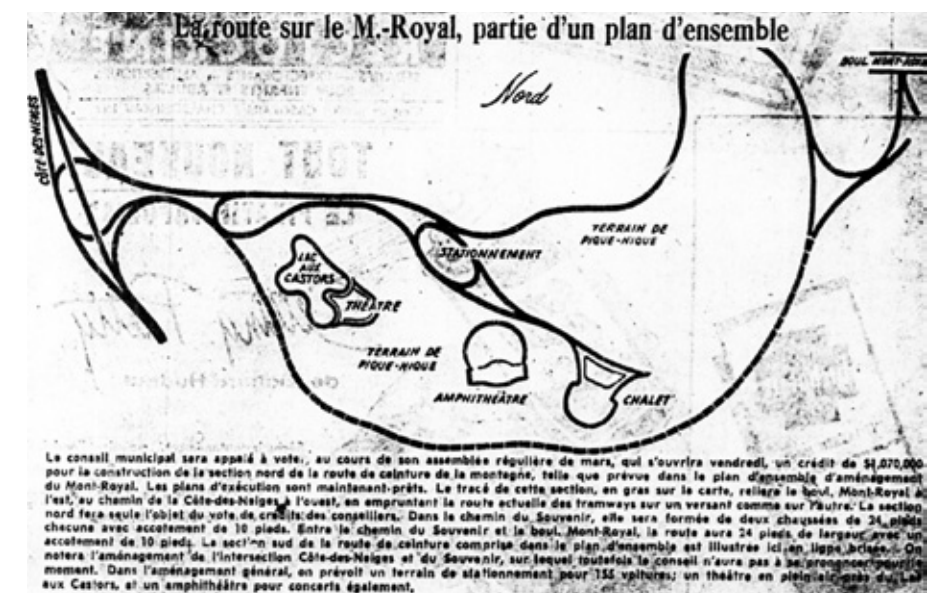
Le 19 mars 1957, la Ville vote un budget de 1 070 000 \$ pour construire cette route de la montagne (à noter que ce chemin n'est pas encore nommé), qui suit le tracé de l'ancien tramway. L'échangeur prévu à l'intersection des chemins Remembrance et de la Côte-des-Neiges n'est pas inclus dans ce budget.

## LES RÉACTIONS RESTENT VIVES À LA VOIE DE CEINTURE

Comme promis, la MPPA se manifeste à nouveau en juin et juillet 1957 pour protester contre l'achèvement de la route de ceinture. Ce sujet soulève les passions comme en font foi les journaux. Bien que la Ville semble très incertaine quant à l'avenir de ce projet, les opposants reprennent le flambeau, considérant ce chemin trop envahissant pour le parc. En effet, il longe le lac aux Castors et le secteur d'Hill Park Circle (ill. 10 et 11), pour devenir parallèle aux avenues Cedar et des Pins, pour passer ensuite derrière l'hôpital Royal Victoria et enfin se terminer près de l'intersection des avenues du Parc et du Mont-Royal, encerclant ainsi les limites du parc.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Le 26 février 1957. « But Park Must Be Preserved, Road Across Mountain Not Opposed This Time », dans *The Montreal Gazette*. AVM. Dossier de presse.



<sup>10</sup> Le 28 février 1957. Tiré de *La Patrie*. AVM. Dossier de presse.



La MPPA estime que cette route de ceinture est un désastre pour le parc du Mont-Royal puisqu'il isolera le secteur Ouest et créera « a sort of gasoline curtain which will prove to be a psychological as well as an actual barrier to full pedestrian use of the park, no matter how many footbridges or tunnels are provided for safe crossing<sup>12</sup>. » On craint aussi que cette voie ne devienne une artère qui détournerait le flot de la circulation environnante et isolerait certaines parties du parc qui deviendraient alors inaccessibles aux piétons. La MPPA demande donc une révision complète du plan d'aménagement proposé, protestant énergiquement contre tout nouvel empiètement dans le parc du Mont-Royal.

Dans cette foulée, certains conseillers municipaux emboîtent le pas et expriment leur désaccord quant à cet empiètement sur le territoire du parc entraîné par la construction d'une route de ceinture. Hugh Hanson, qui siège au Comité exécutif, explique toutefois qu'aucune décision n'est prise concernant le tronçon Sud et que si cela advenait, il s'y opposerait. La voie de ceinture meurt au feuilleton.

### LES PARTISANS

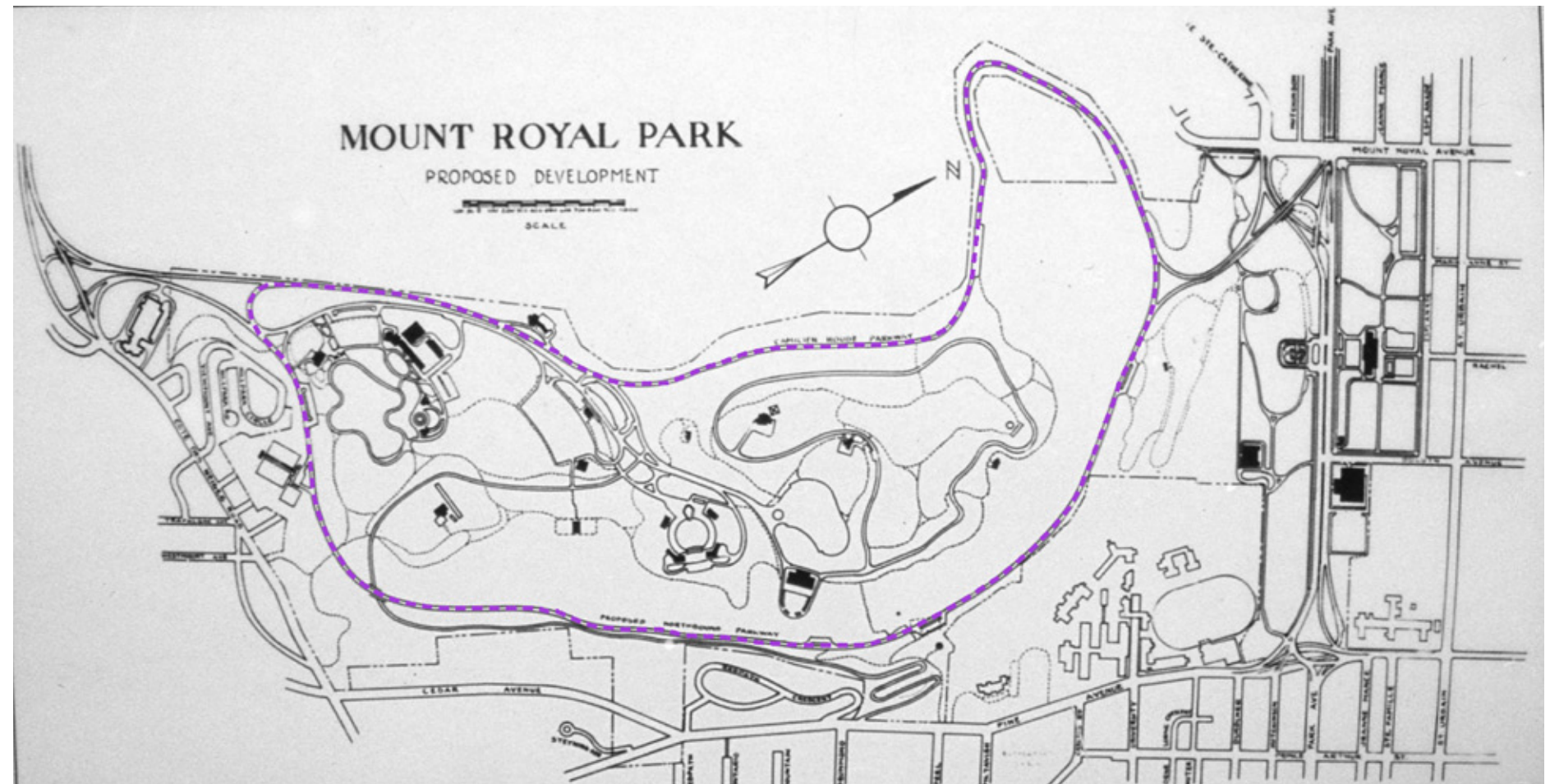
Si les opposants expriment leurs inquiétudes quant au projet de route de contour, d'autres se réjouissent que ce projet de route carrossable dans l'axe Est-Ouest se réalise enfin. Alonzo Cinq-Mars s'exprime dans le journal *La Patrie* : « La nécessité de cette route s'impose. Montréal a le bonheur de posséder là un magnifique parc naturel dont ses citoyens ont raison d'être fiers. Il ne suffit cependant pas de l'aménager le mieux possible. Il faut en faciliter l'accès<sup>13</sup>. » Dans un même souffle, il sonne l'alarme sur l'urbanisation rapide de la montagne.

Ce qu'il faut toutefois regretter, c'est qu'une partie considérable de la montagne qui fait l'orgueil des Montréalais ait été transformée en quartier d'habitation. Les partisans de l'urbanisme déplorent avec raison que l'on n'ait pas eu la sagesse de réserver la partie ouest de cette montagne aux fins auxquelles elle était naturellement destinée, c'est-à-dire d'en faire la prolongation du parc du Mont Royal.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Le 1er juin 1957. « *City's Project Spells Disaster for Mount Royal* », dans *The Herald*. AVM. Dossier de presse.

<sup>13</sup> Le 28 février 1957. « La route sur le Mont-Royal », dans *La Patrie*. AVM. Dossier de presse.

<sup>14</sup> Ibid.



11 Sans date. Surligné en tirets violets : la route de ceinture. *Mount Royal Park. Proposed development*. AVM. VM105-Y-1\_0827-021



Dans les années qui suivront, cette problématique sera exacerbée par des grands projets de développement immobiliers au pourtour du parc. Un de ceux-ci est prévu sur le site de l'ancien hôpital *Children's Memorial* qui devient la propriété du *Mountain Village Incorporated*, le 30 décembre 1958. Cette entreprise prévoit alors un grand développement immobilier sur ce site situé sur l'avenue Cedar aux limites Sud du parc. Des personnalités reconnues dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture (les Van Ginkle, Hazen Sise et autres) joignent leurs voix à des organismes déjà actifs dans la sauvegarde du mont Royal. Tous s'inquiètent de ces empiètements sur le mont Royal et ils recommandent fortement à la Ville que ce terrain soit incorporé au parc du Mont-Royal. Leurs pressions et influences seront suffisamment fortes pour qu'en 1956- la Ville dresse des plans pour exproprier ce site, en vue d'agrandir le parc du Mont-Royal<sup>15</sup> (ill. 3, p. 175). Toutefois, ce n'est qu'en 1964 qu'il sera acquis et intégré au parc du Mont-Royal.

## LES ÉCHANGEURS/LES ENTRÉES DU PARC

Les échangeurs ne sont pas spécifiquement mentionnés dans le programme de la Ville lorsqu'elle engage Clarke & Rapuano. Ces derniers les présentent toutefois dans leur rapport comme des éléments facilitateurs d'entrée et sortie du parc. Pour contribuer à la fluidité de la circulation, l'échangeur de la Côte-des-Neiges/Remembrance est conçu pour éviter les virages à gauche, que l'on entre ou sorte du parc. Celui-ci constitue selon eux, l'une des deux principales entrées du parc<sup>16</sup> (ill. 13). L'entrée par le chemin Remembrance (ill. 12) n'est pas touchée par les travaux de la première phase, toutefois, les bâtiments qu'on y voit seront rapidement démolis.

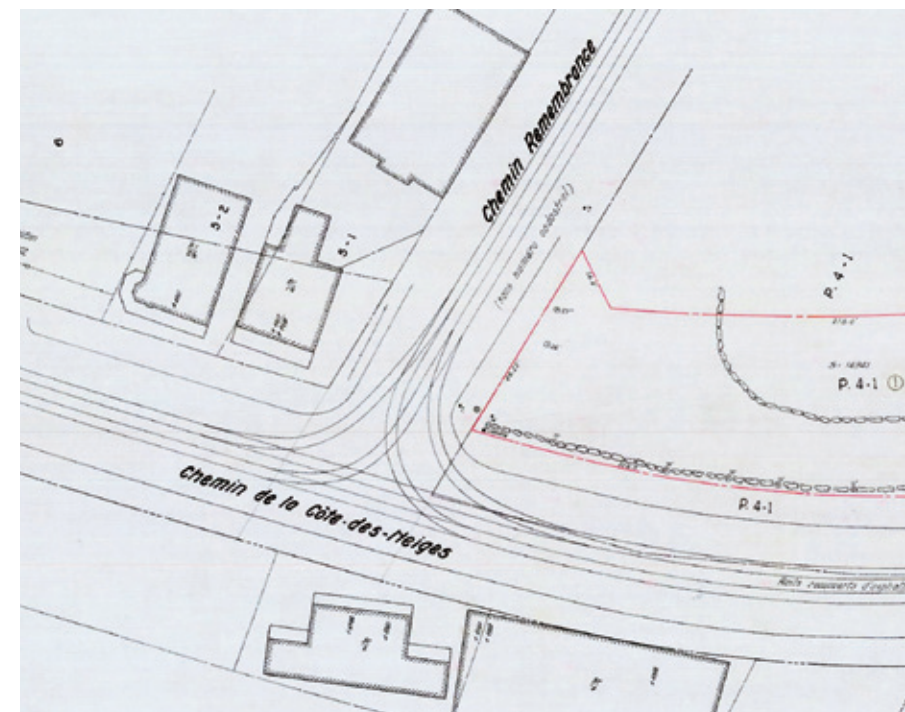
<sup>15</sup> Le 22 juillet 1959 est révisé le 27 juin 1960. Plan montrant certains terrains situés du côté Nord de l'avenue Cedar à l'Est du chemin de la Côte-des-Neiges dont l'expropriation est projetée pour l'agrandissement du parc Mont-Royal. VM. Bureau de la géomatique. AP12698\_C-235\_AT\_3327.

<sup>16</sup> Le 11 février 1960. Clarke & Rapuano. *Report on the Redevelopment of Mount Royal Park and Fletcher Field*. VM. SGPVMR, p. 1. Ibid., p. 2.

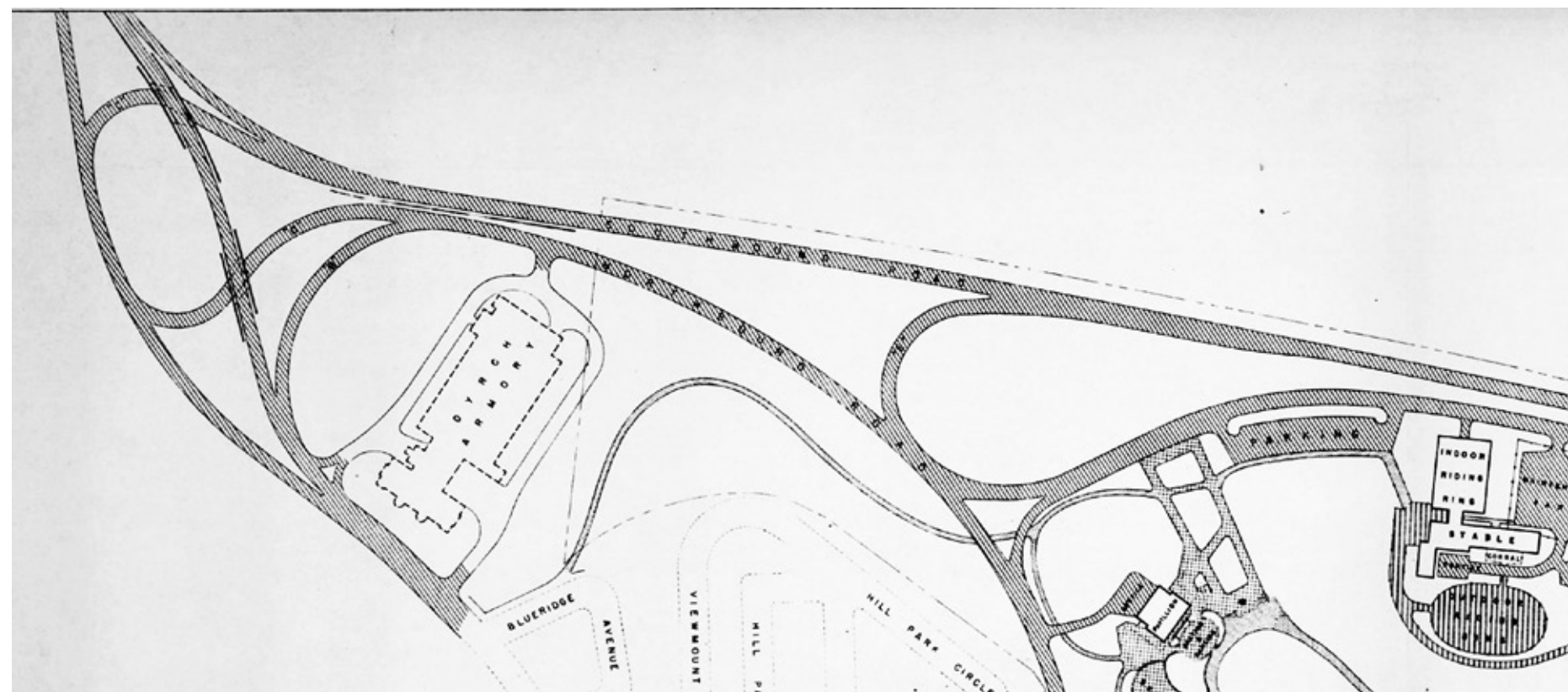
À l'est, au point de jonction entre le chemin de promenade et la trame urbaine (ill. 14), ils estiment nécessaire « to divide Park Avenue for a distance east of Mount Royal Avenue and to depress both the separated lanes of Park Avenue under Mount Royal Avenue.<sup>17</sup> » Selon eux, la séparation de ces voies faciliterait les déplacements à cette intersection particulièrement achalandée. Ce rapport ne traite pas de l'échangeur Parc/Pins.

L'entrée Est, qui est réalisée à partir de l'avenue du Mont-Royal (ill. 14, 15 et 16), contraste avec l'échangeur à plusieurs niveaux qui avait été projeté en 1957 dans le plan de développement du parc élaboré par les architectes paysagistes Clarke & Rapuano. Les travaux pour réaliser ce raccordement avec la voie Camillien-Houde commencent le 25 juillet 1958 et se terminent un mois plus tard.

<sup>17</sup> Ibid., p. 2.

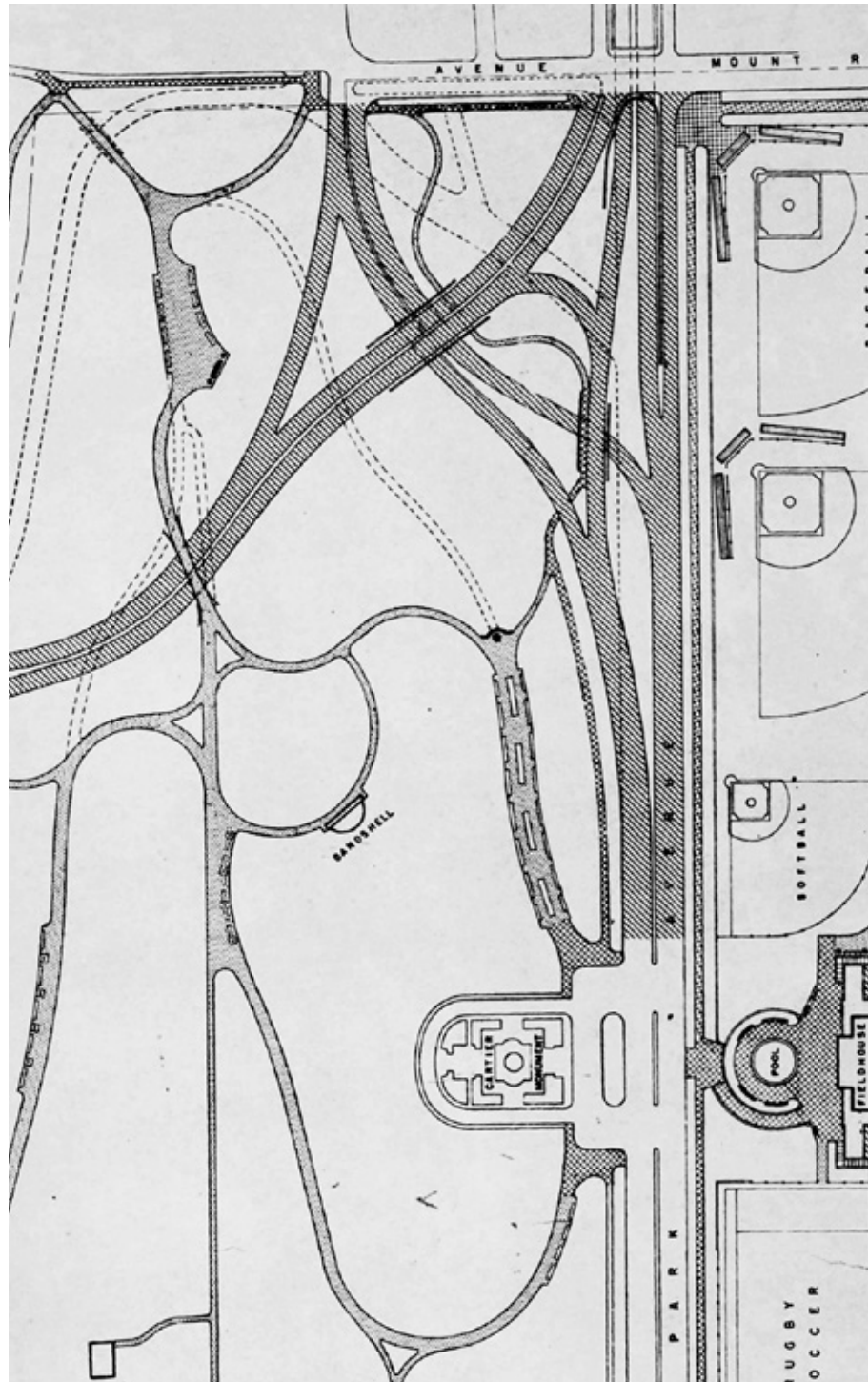


**12** Le 17 mai 1957 mis à jour le 2 novembre 1957. Plan montrant les terrains dont l'expropriation est projetée pour l'élargissement du chemin de la Côte-des-Neiges entre le chemin Remembrance et l'avenue Trafalgar. VM. Division de la géomatique. AP7272\_C-53\_MR\_00000.

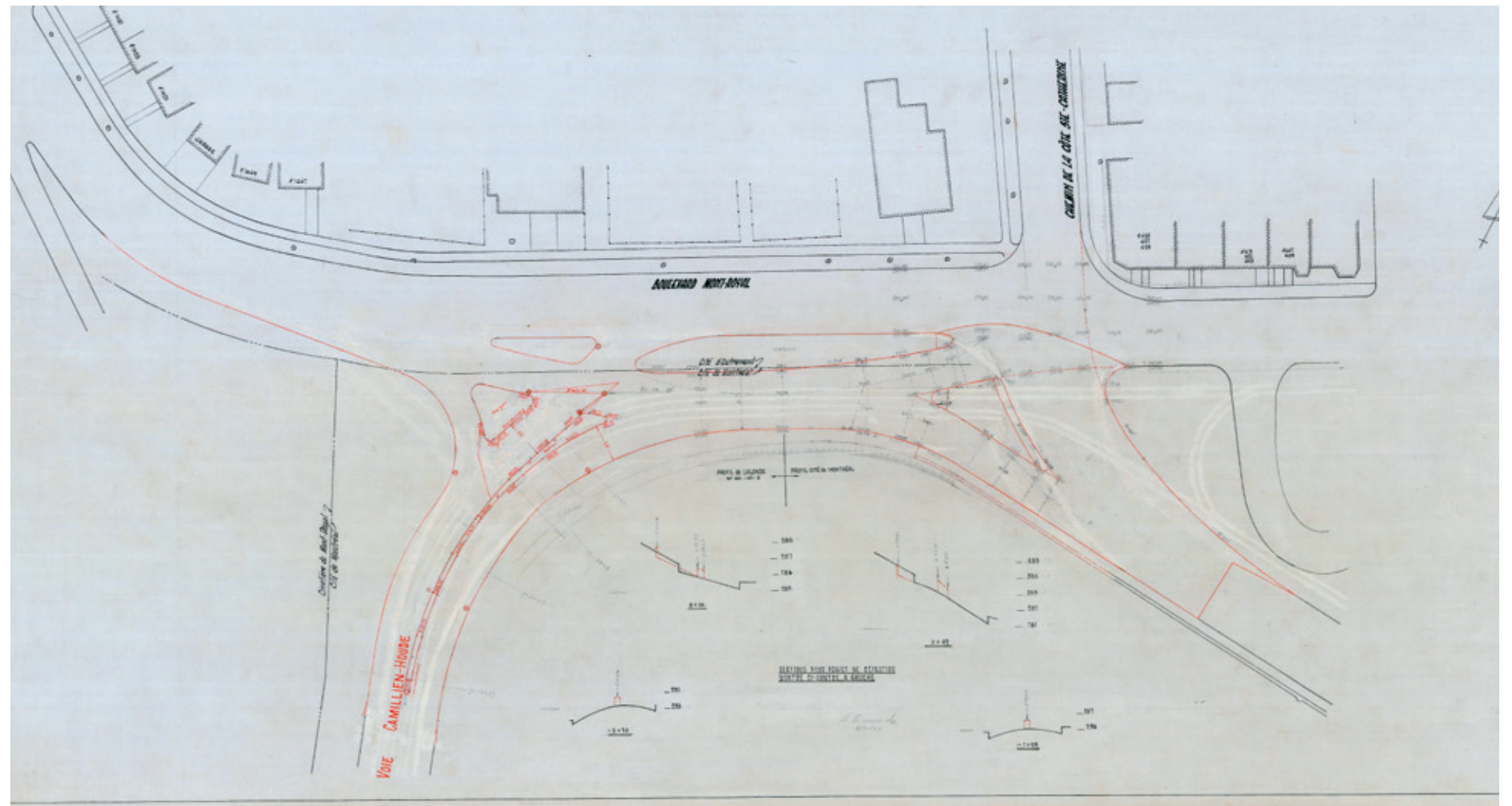


**13** 1957. L'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance. Gilmore G. Clarke & Michael Rapuano. *Master Plan of Mount Royal Park. Paving Plan*. BANQ. G\_3452-M6535-1957-C53. CAR\_107641\_3.

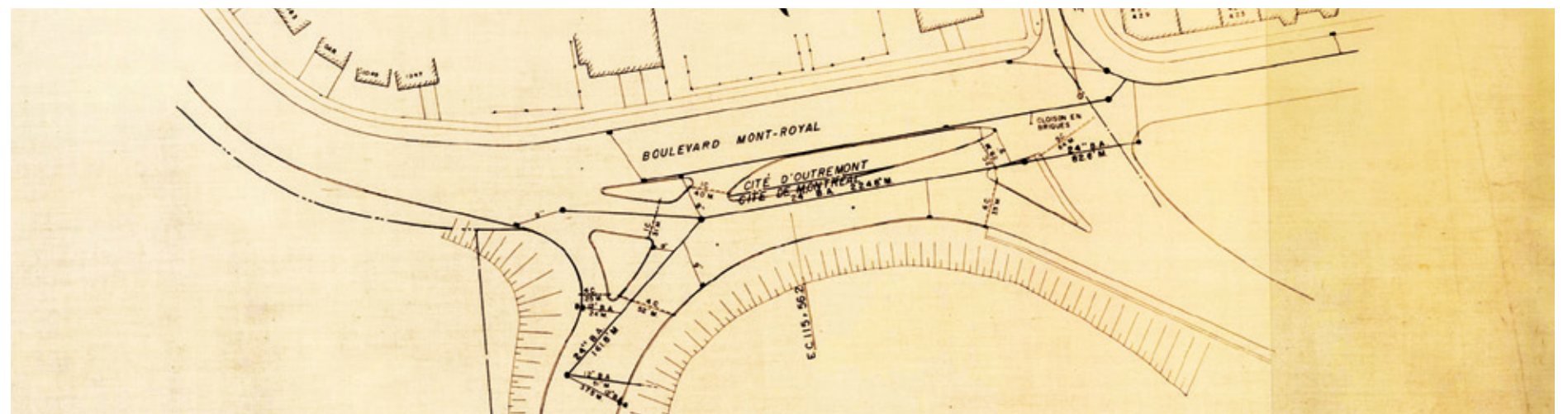




14 1957. L'échangeur Mont-Royal/Parc (non réalisé). Gilmore G. Clarke & Michael Rapuano. *Master Plan of Mount Royal Park. Paving Plan*. BAQ. G\_3452-M6535-1957-C53. CAR\_107641\_3.



15 Le 17 juin 1958, révisé en 1958 et 1976. Ce plan montre les modifications qui seront apportées à l'entrée Est du parc. Les lignes blanches permettent de voir où étaient les rails de tramways de la ligne no 11 qui menait au sommet du parc. *Plan montrant le raccordement projeté de la route de la montagne avec le boulevard du Mont-Royal et la diagonale Parc*. VM. Division de la géomatique. AP13494\_M-227\_AT\_00000



16 Août 1956 révisé novembre 1958. Ce plan, presque identique, au précédent est plus récent. J.A. Lalonde, L. Girouard, L. Letendre, ingénieurs conseils. *Cité de Montréal. Parc Mont-Royal route sur la montagne du chemin de la côte des neiges au boulevard Mont-Royal*. VM. SGPVMR. 0225-021\_1956-08-01\_C-282 St-Antoine\_Plan\_Parc du Mont-Royal - Route sur la montagne\_Du chemin de la côte des Neiges au boulevard Mont-Royal\_GP414.



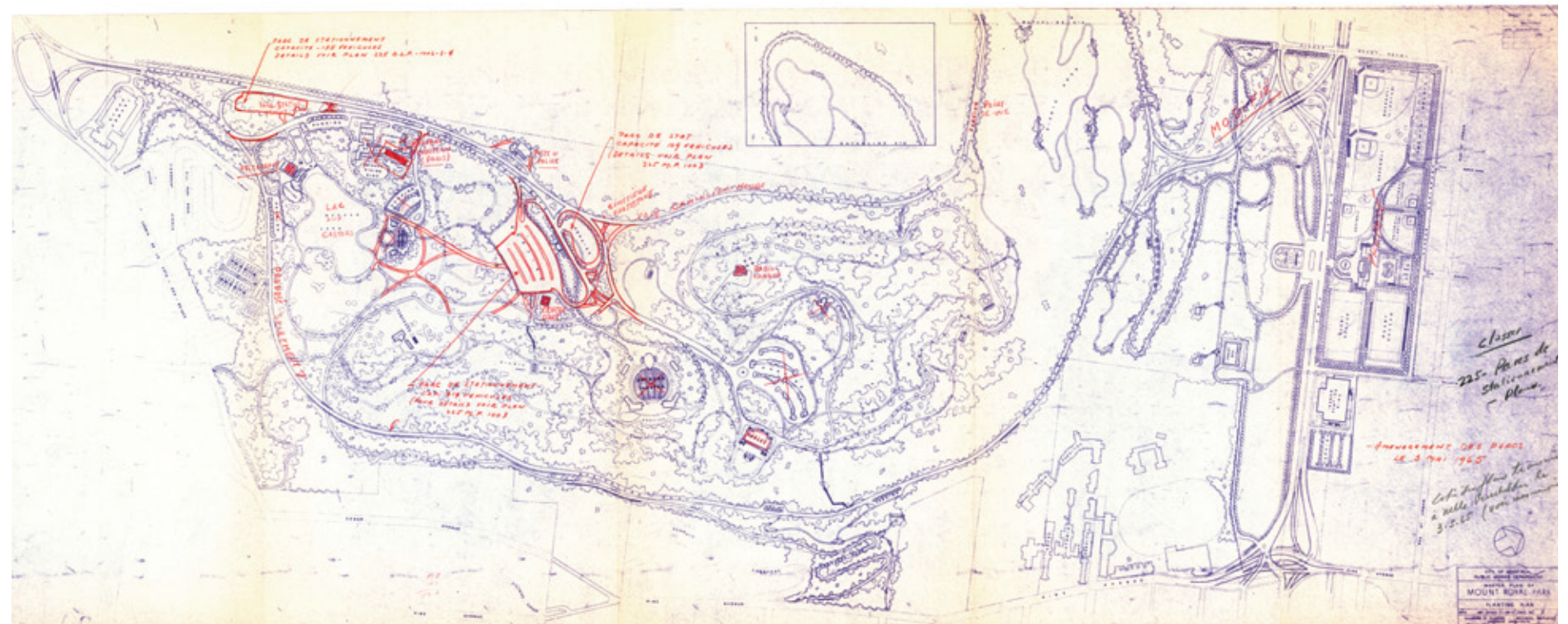
## 6.5 QU'EST-IL ADVENU DU PLAN D'ENSEMBLE ?

En 1957, la Ville s'apprête à réaliser une partie du plan d'aménagement proposé par Clarke & Rapuano. La route de la montagne deviendra un chemin pour les autos et sera reliée au chemin Remembrance qui sera reconfiguré. Cet axe Est-Ouest qui traverse le parc du Mont-Royal constitue une partie seulement de la route de ceinture que Clarke & Rapuano avaient planifiée.

Dans l'ensemble, la Ville n'ira pas dans le sens des propositions présentées dans les plans d'aménagement et le rapport. En fait, du plan d'ensemble soumis à la Ville par Clarke & Rapuano, seuls quelques éléments ont tenu la route. Le tronçon Nord de la voie de ceinture, quelques stationnements et deux des trois échangeurs seront construits. Le plan propose la construction de plusieurs bâtiments. Certains d'entre eux seront érigés à l'emplacement approximatif planifié dans le plan, comme le pavillon du Lac-aux-Castors, œuvre de Hazen Sise et Guy Desbarats architectes, et le poste de police qui sera construit avec une écurie. Quant au bâtiment d'entretien (*maintenance* dans le plan), il ne sera pas construit à l'endroit prévu par Clarke & Rapuano. De facture très différente du pavillon du Lac-aux-Castors, ces deux derniers bâtiments seront l'œuvre de l'architecte Paul H. Lapointe.

Lorsque seront construits les échangeurs Parc/Pins et Côte-des-Neiges/Remembrance, l'idée de construire l'échangeur Parc/Mont-Royal meurt au feuilleton. Cet immense territoire à l'extrémité Nord de la côte Placide aurait détruit tout aménagement existant dans ce secteur, dont une partie de l'actuel chemin Olmsted. De plus, les grandes infrastructures sportives prévues surtout à l'Est du parc du Mont-Royal (le parc Jeanne-Mance) ne verront pas le jour non plus, sauf pour les courts de tennis dans le parc Jeanne-Mance.

Un fond de plan de Clarke & Rapuano, annoté et commenté, donne des indications quant au sort de certains des éléments proposés (ill. 1). Par ailleurs, une photo aérienne prise peu après l'ouverture du chemin Camillien-Houde donne l'emplacement des installations et bâtiments érigés dans le parc (ill. 2). La route de ceinture était prévue à l'origine pour être



1 1957, annoté en 1965. VM. SGPVMM. DOCS1-#186573-v1-0224-000\_1957\_5\_Planting\_Plan\_Master\_Plan\_of\_Mount\_Royal\_Park. VM. SGPVMM.

à sens unique. Dans un tel cas le tronçon Nord, la voie Camillien-Houde, aurait été à sens unique d'Est en Ouest. En rejetant l'idée d'un chemin de ceinture, la voie Camillien-Houde, qui est resté à double sens, demeure toujours accessible d'Ouest en Est. Maintenant, revenons en arrière afin de voir l'impact de la construction de cette voie dans le parc du Mont-Royal.











## LA SEPTIÈME PARTIE

# 1955-1989 LE FEU VERT À L'AUTOMOBILE DANS LE PARC

En 1957, les plans de Clarke & Rapuano sont déposés et très tôt des voix s'élèvent. Malgré l'opposition, certains éléments importants de leurs plans seront retenus. C'est le cas de la route de la montagne (voie Camillien-Houde) et du chemin Remembrance ainsi que de deux des trois échangeurs (du Parc/des Pins et Côte-des-Neiges/Remembrance) qui bouleverseront les approches du parc alors que le tracé de la route de la montagne ([voie Camillien-Houde](#)) et du chemin Remembrance ira de l'avant. Mais au bout du compte, peu des éléments planifiés tiendront la route !

En 1957, les dés sont jetés, la Ville de Montréal enclenche le processus de démolition de la voie ferrée pour reconstruire, sur les traces de cette voie de tramway, une route carrossable plus large, à laquelle s'ajoutent des stationnements. Pour cela, plusieurs bâtiments sont détruits, des arbres abattus et le roc creusé. Le paysage est alors en pleine transformation. Le chantier sera de taille et le tunnel, qui devait être conservé, est démoli lui aussi. La voie Camillien-Houde s'arrime au chemin Remembrance devant la porte d'entrée du cimetière Mont-Royal. Elle sera inaugurée en août 1958 et aura un vif succès. Malgré quelques hésitations au début, l'ouverture de cette voie rendra le *sommet* de la montagne facilement accessible à tous.

Cette septième partie se conclut par une action citoyenne s'opposant à la construction d'un imposant ensemble domiciliaire planifié pour être construit hors du parc du Mont-Royal, mais de part et d'autre de la voie Camillien-Houde. L'opposition à ce projet est telle que le promoteur l'abandonne et que la Ville de Montréal exproprie ce vaste terrain pour l'intégrer au parc du Mont-Royal. Les événements qui entourent cette expropriation changeront l'approche de la Ville concernant le parc du Mont-Royal.



## 7.1 1955-1957 LA FIN DES TRAMWAYS DANS LE PARC DU MONT-ROYAL

Le tramway qui traverse le parc du Mont-Royal se développe en deux phases. À l'Ouest, le plus simple des trajets suit le chemin Remembrance et est ouvert en 1924. À l'Est, la construction d'une voie est une entreprise beaucoup plus complexe, en particulier en raison d'une topographie plus accidentée du parc dans ce secteur. Ce projet est mis en branle en 1928 et cette ligne de tramway est inaugurée en 1930. Pendant une trentaine d'années, les citoyens et les visiteurs ont emprunté ce moyen de transport public qui leur a donné accès au *sommet* de la montagne. Les séries de photos qui suivent illustrent les derniers moments des paysages qui se découvraient le long de ce parcours.

Le mois de mai 1955, sonne le glas de l'utilisation des tramways dans la partie Ouest du parc du Mont Royal. Rapidement, les rails sont condamnés et la route est pavée pour minimalement couvrir les rails (ill. 1 et 2). Dans le processus de démantèlement des lignes de tramways à Montréal, les véhicules électriques sont remplacés par des autobus. Ce sera le cas pour la ligne numéro 93 (chemin Remembrance). Quant à la partie Est, le service de tramway continue jusqu'en octobre 1957. L'année suivante, la route de la montagne, qui prendra le nom de la voie Camillien-Houde, sera en construction alors qu'on entreprendra la reconfiguration du chemin Remembrance.



1 Avant 1958. La boucle du *sommet* est transformée alors que les rails sont enlevés lors du démantèlement de la ligne 93 sur le chemin Remembrance. À droite, l'abri, qui semble aussi servir de restaurant, est situé à l'intérieur de la boucle du *sommet*. AVM. VM94-U0739-022.



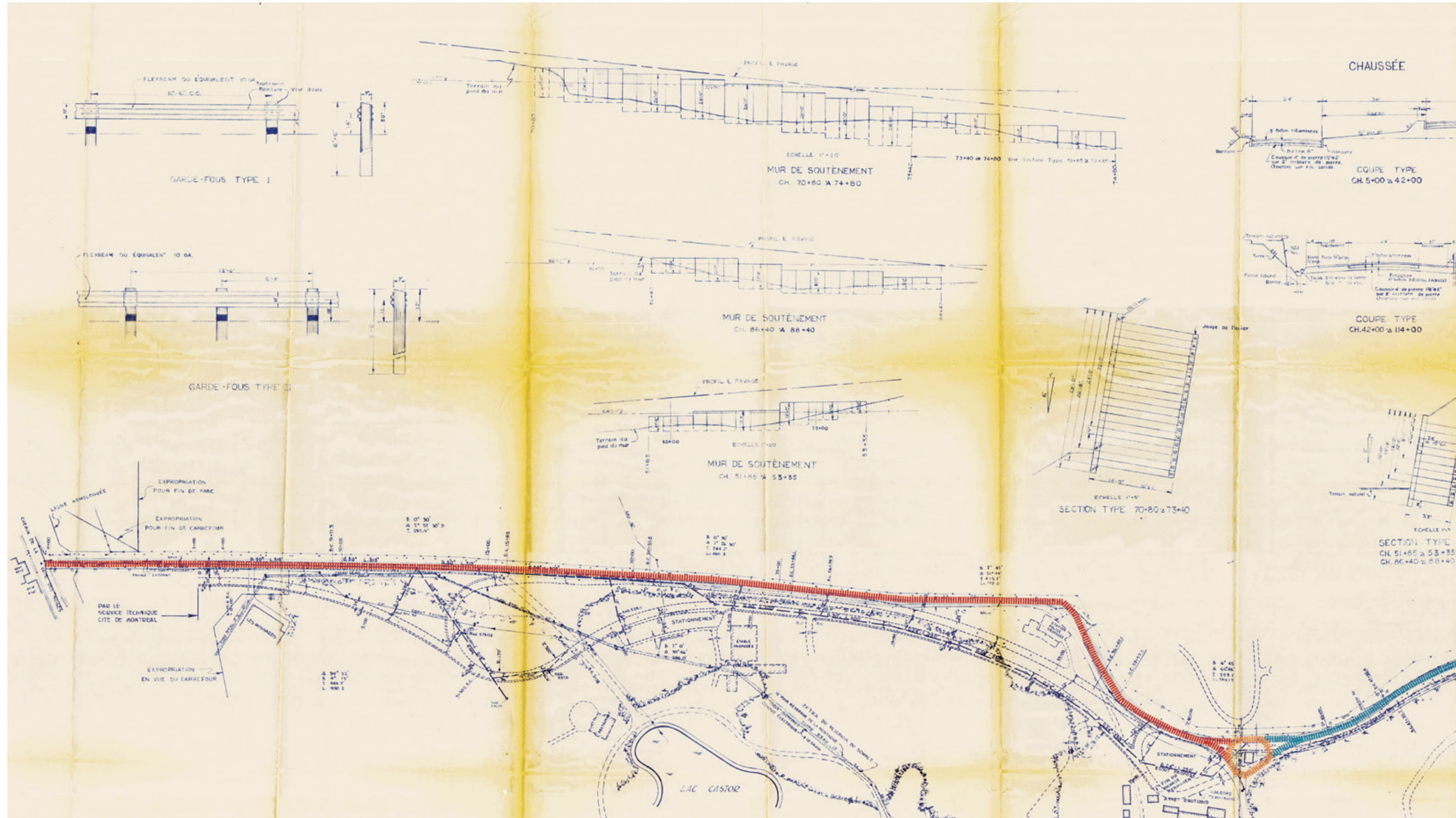


2 Avant 1958. Le chemin Remembrance pavé temporairement. AVM. VM94-U0739-026.



# L'ÉTAT DES LIEUX

Ce plan en date d'août 1956 montre le tracé de la route de la montagne superposée à l'ancienne route du tramway (surligné). Ce plan est réalisé par la firme d'ingénieurs Lalonde, Girouard et Letendre engagée pour dessiner les plans de la future voie.



3 Août 1956. Révisé 24 novembre 1956, mai 1957 et juillet 1957. Surligné en marron : le tracé de la ligne no 93 (chemin Remembrance). Surligné en orange : la boucle du *sommet* et celle située à l'angle des avenues du Mont-Royal et du Parc. Surligné en bleu : le tracé de la ligne no 11 (Mountain/Montagne). J.A. Lalonde, L. Girouard, L. Letendre ingénieurs-conseils. *Cité de Montréal. Parc Mont-Royal. Route proposée du chemin de la Côte des Neiges au boul. Mont-Royal. AVM. VM1-3-2-116013-1.*







## LES VUES AÉRIENNES

Les photos qui suivent montrent l'état du paysage au moment où la Ville s'apprête à transformer la voie de tramway en route carrossable ouverte à l'automobile (ill. 4 à 7).



4 Le 7 décembre 1956. Vue aérienne. AVM. VM105-Y-3-2-116113-2.





5 Le 29 mai 1957. Vue oblique de l'ensemble du mont Royal. AVM. VM105-Y-1\_0490-009.





6 Le 29 mai 1957. Vue oblique sur le chemin Remembrance, le chemin de la Côte-des-Neiges, le parc du Mont-Royal et le cimetière Notre-Dame-des-Neiges. On y remarque, au bas de la photo à droite, un stationnement au Sud du chemin Remembrance et au Nord, une nouvelle entrée du cimetière Notre-Dame-des-Neiges. AVM. VM105-Y-1\_0490-004.





7 Le 29 mai 1957. Vue oblique sur le tracé des deux lignes de tramway, les deux cimetières et le parc du Mont-Royal. AVM. VM105-Y-1\_0490-008.



## LE PARCOURS DES LIGNES DE TRAMWAY

Cette série de photos suit le tracé des lignes de tramway avant leur démantèlement complet. Les photos suivent la logique de ce parcours (ill. 8 à 23).



8 Avant 1958. Vue vers l'Ouest à partir de la boucle Parc/Mont-Royal. À droite, l'avenue Mont-Royal. AVM. VM94-U0739-010.



9 Avant 1958. Vue vers l'Ouest au sortir de la boucle Parc/Mont-Royal. À gauche, le parc et à droite l'avenue Mont-Royal à l'angle du chemin de la Côte-Sainte-Catherine. AVM. VM94-U0739-011.





10 Avant 1958. Vue vers l'Est à partir de la montée vers le *sommet*. Au loin, on voit l'avenue du Mont-Royal. À l'extrême gauche, on y remarque une caisse de sable en bois. AVM. VM94-U0739-017.





11 Avant 1958. Vue vers l'Est. Le tunnel construit en 1928. La future voie Camillien-Houde suivra ce tracé, mais sera beaucoup plus large. Étant donné l'étroitesse de la voie, la végétation et la pente abrupte prennent une place importante dans le paysage. AVM. VM94-U0739-007.





**12** Avant 1958. Vue vers l'Ouest dans la courbe qui mène à la boucle du *sommet*. À droite, le cimetière Mont-Royal. On remarque que les rails ne sont pas encore enlevés. AVM. VM94-U0739-021.



**13** Avant 1958. Vue vers l'Ouest, au-delà de la boucle du *sommet* et de la porte d'entrée du cimetière Mont-Royal. À droite, le cimetière Mont-Royal et à gauche, le stationnement au bout du chemin Remembrance. On remarque que ce tronçon est pavé. AVM. VM94-U0739-023.





14 Avant 1958. Vue vers l'Est à partir du chemin Remembrance en direction de la boucle du *sommet*. À gauche, la clôture du cimetière Notre-Dame-des-Neiges. En perspective, la tour de communication de la compagnie Bell. AVM. VM94-U0739-010.



15 Avant 1958. Vue vers l'est à partir du chemin Remembrance, en direction du stationnement et de l'antenne de télécommunication. AVM. VM94-U0739-010.



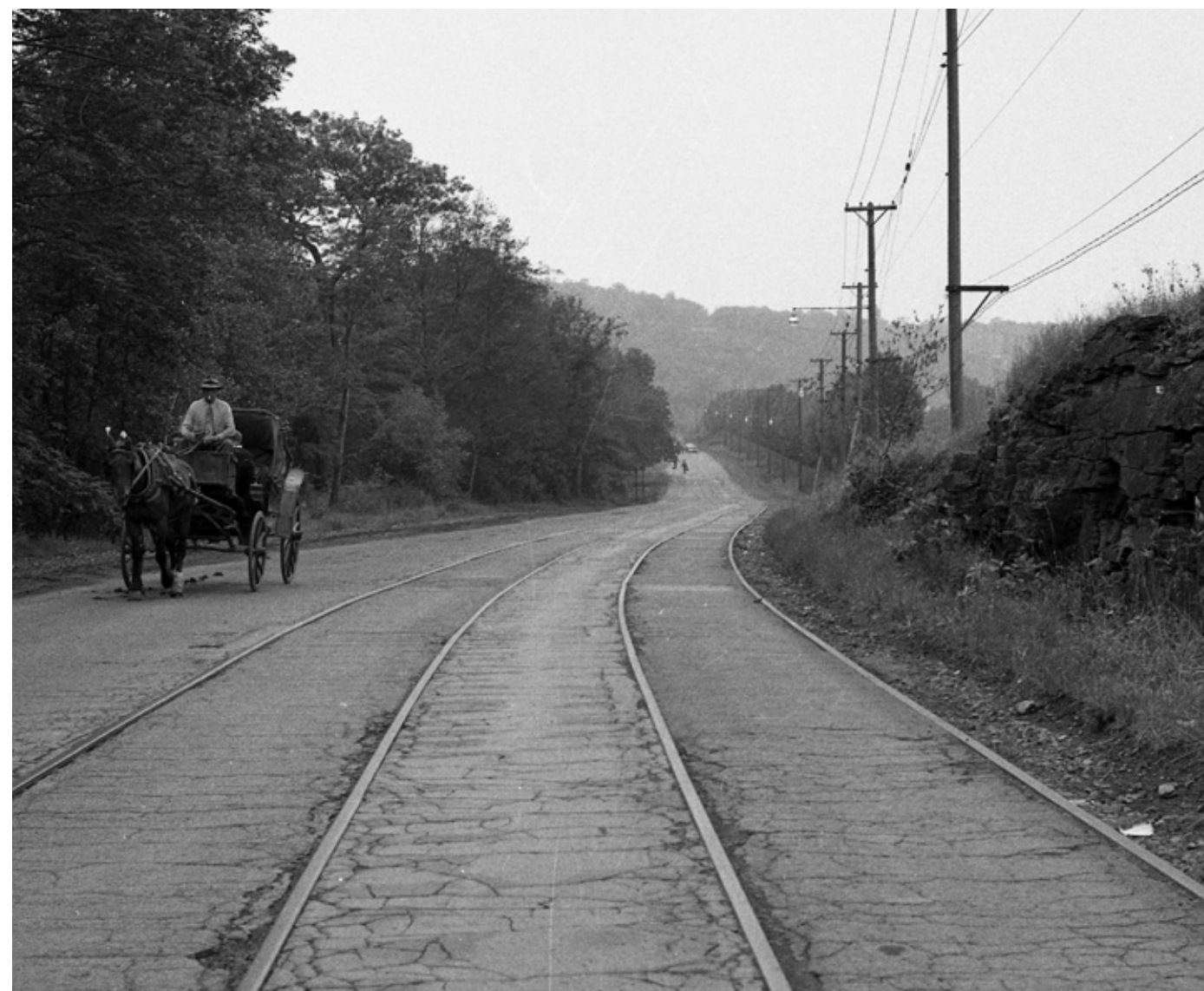


16 Avant 1958. Le chemin Remembrance vers l'Est. À gauche, le cimetière Notre-Dame-des-Neiges bordé par une rangée d'arbres à l'intérieur de la clôture. AVM. VM94-U0739-010.





17 Avant 1958. Le chemin Remembrance vers l'Ouest. À gauche, le parc et à droite le cimetière Notre-Dame-des-Neiges. AVM. VM94-U0739-027.



18 Avant 1958. Le chemin Remembrance en direction l'Ouest. À gauche, le parc et à droite le cimetière Notre-Dame-des-Neiges. AVM. VM94-U0739-028.





**19** Avant 1958. Le chemin Remembrance dans la descente vers l'Ouest. À gauche, le parc et à droite le cimetière Notre-Dame-des-Neiges. On y remarque une rangée d'arbres plantée à l'intérieur du cimetière. AVM.VM94-U0739-024.



**20** Avant 1958. Le chemin Remembrance vers l'Ouest avec en perspective le chemin de la Côte-des-Neiges et la colline de Westmount. À droite, le cimetière Notre-Dame-des-Neiges. AVM. VM94-U0739-025.





21 Le 2 février 1954. L'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance. AVM. VM105-Y-1\_0089-05.





22 Le 2 février 1954. Les bâtiments construits à l'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance. AVM. VM105-Y-1\_0089-02.



23 Avant 1958. Vue vers l'Ouest du chemin Remembrance à partir du chemin de la Côte-des-Neiges. AVM. VM94-U0739-026.



## 7.2 1957-1958 LE CHANTIER DE CONSTRUCTION CHANGE LE PAYSAGE

Les photos du chantier qui suivent sont éloquentes. Elles montrent l'ampleur des transformations que cette entreprise apporte au paysage. Les travaux qui commencent en octobre 1957 se terminent un an plus tard sur une longueur de près 3,5 kilomètres. Ils entraînent des modifications parfois importantes dans l'environnement immédiat du tracé. C'est ainsi que, l'ensemble de bâtiments construits à l'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance disparaîtront. Il en sera de même des dépendances conservées jusque-là autour de la maison Smith. Ces bâtiments seront remplacés par des stationnements qui auront pour effet d'éliminer le caractère champêtre de l'environnement de la maison qui, seule, subsistera. Toutefois, ce chantier n'est pas le seul à être entrepris sur la montagne. À cette même époque, le chemin de la Côte-des-Neiges est également en mutation.

### LE CARREFOUR REMEMBRANCE/CÔTE-DES-NEIGES

Dans le but de construire l'échangeur Remembrance, la Ville exproprie plusieurs terrains le 22 janvier 1958 au Nord du chemin Remembrance (ill. 3 à 5). Les bâtiments qui y sont déjà érigés seront rapidement démolis. Quant au Sud du chemin Remembrance (ill. 1 et 2), le terrain qui appartient à la Couronne est rétrocédé à la Ville le 8 octobre 1958.



1 Le 2 mars 1954. L'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance vers le Sud avant les travaux. AVM.VM105-Y-1\_0089-05.

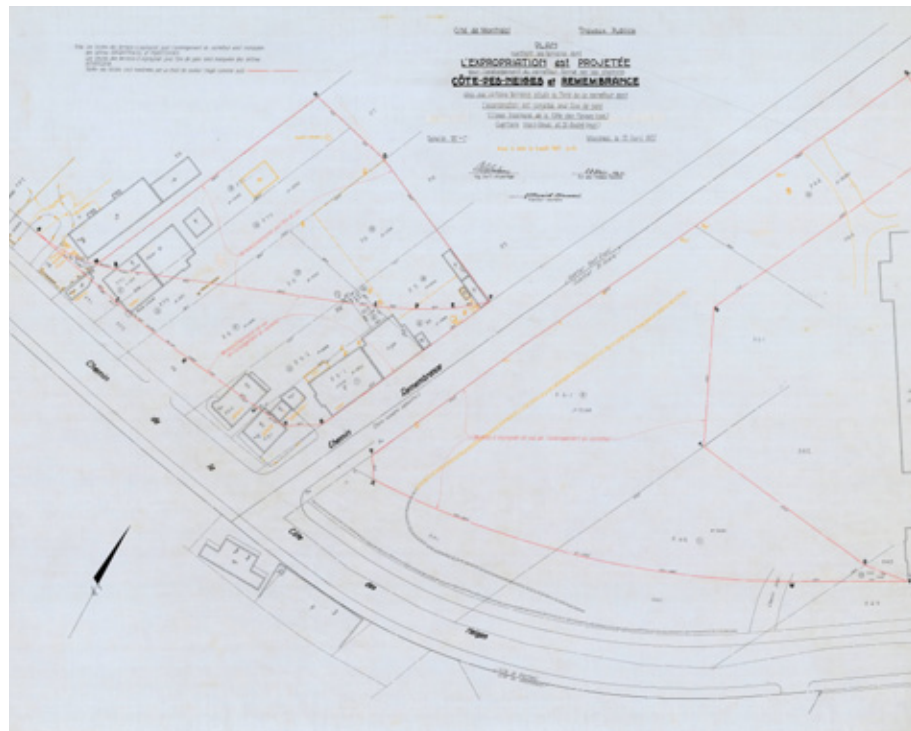


2 Le 10 juillet 1958. Les travaux de déblaiement au Sud du chemin Remembrance à l'angle du chemin de la Côte-des-Neiges. À l'arrière, on voit les bâtiments du manège militaire du chemin de la Côte-des-Neiges construits en 1934-1935. Les travaux de reconfiguration du chemin Remembrance n'ont pas affecté ces bâtiments. AVM.VM105-Y-2\_213-07.





3 Le 2 mars 1954. L'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance, vers le Nord. AVM. VM105-Y-1\_0089-002.

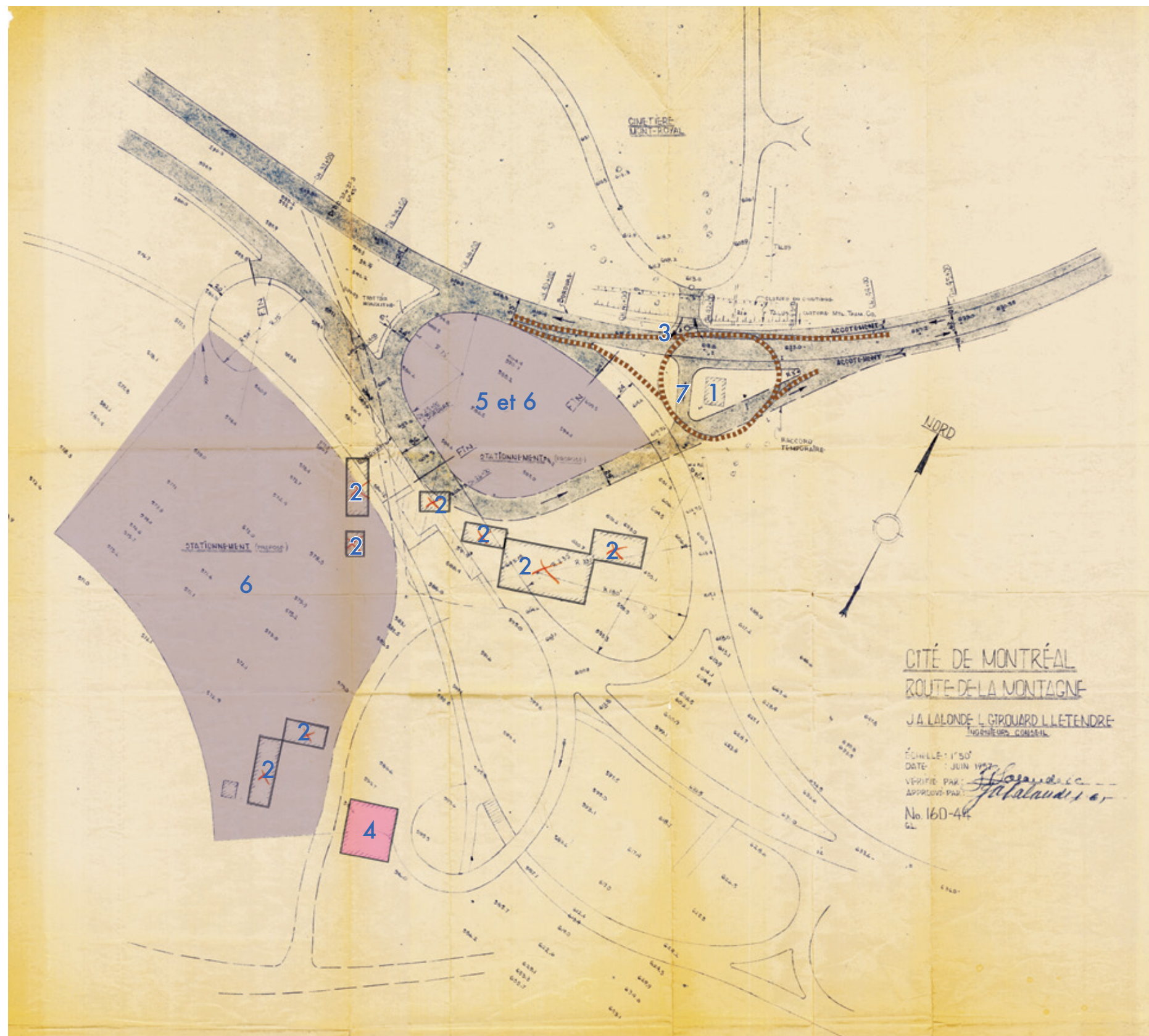


4 Le 3 août 1957, mise à jour le 3 août 1957. Ce plan montre les terrains qui seront expropriés ainsi que les bâtiments qui seront démolis. Plan montrant les terrains dont l'expropriation est projetée pour l'aménagement du carrefour formé par les chemins Côte-des-Neiges et Remembrance ainsi que certains terrains situés au Nord de ce carrefour dont l'expropriation est projetée pour fins de parc. VM. Bureau de la géomatique. AP7271\_C-51\_MR\_00000.



5 Le 10 juillet 1958. L'intersection des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance vers le Nord. AVM.VM105-Y-2\_213-02.





**6** Juin 1957. **Les éléments qui disparaîtront.** 1. L'abri du tramway situé à l'intérieur de la boucle du *sommet*. 2. Les dépendances de la maison Smith. 3. Les rails de l'ancienne boucle du *sommet*. **Les éléments qui subsistent.** 4. La maison Hosea Ballou Smith. **Les nouvelles installations.** 5. La nouvelle boucle du *sommet* qui relie le chemin Remembrance à la future voie Camillien-Houde. 6. Les stationnements projetés. 7. Tronçon qui donne accès au cimetière Mont-Royal. J.A. Lalonde, L. Girouard, L. Letendre, ingénieurs-conseils. *Cité de Montréal. Route de la montagne.* AVM.VM1-3-2\_117558-003.

## LA BOUCLE DU SOMMET

La nouvelle boucle du *sommet* (ill. 13 à 17) occupe maintenant un plus grand espace à la jonction des deux voies : le chemin Remembrance et la route de la montagne (voie Camillien-Houde). À cela s'ajoutent les stationnements qui occupent une superficie encore plus importante. Dans les plans de Clarke & Rapuano, ce vaste stationnement devait desservir, entre autres, la clientèle qui aurait fréquenté l'amphithéâtre extérieur qui devait être construit à proximité (p. 102, ill. 6). Même si l'amphithéâtre n'est pas construit, le stationnement reste.

Pour réaliser ce projet, il faut démolir l'ensemble agricole (ill. 7 à 12) qui entoure la maison Smith, et une maison adjacente (ill. 11 et 12). Le plan détaillé de cette boucle (ill. 6) montre le lien qui est établi avec le cimetière Mont-Royal. Un court tronçon y est construit afin de lui donner un accès direct en provenance de l'Ouest.



**7** Le 3 juin 1955. AVM.VM105-Y-1\_0272-005.



LES DÉPENDANCES DE LA MAISON SMITH\_LES PHOTOS



8 Le 3 juin 1955. AVM.VM105-Y-1\_0272-003.



9 Le 3 juin 1955. AVM.VM105-Y-1\_0272-004.





10 Le 3 juin 1955. AVM.VM105-Y-1\_0272-006.





11 Le 3 juin 1955. AVM.VM105-Y-1\_0272-001.



12 Le 3 juin 1955. AVM.VM105-Y-1\_0272-002.





**13** Le 1<sup>er</sup> septembre 1961. La boucle qui remplace celle du tramway. Les dépendances de la maison construite par Hosea Ballou Smith et autres bâtiments sont voués à la démolition. Vue vers le cimetière Mont-Royal. AVM. VM105-Y-1\_0910-005





14 Le 1<sup>er</sup> septembre 1961. Vue générale vers le cimetière Mont-Royal. AVM. VM105-Y-1\_0910-001



15 Le 1<sup>er</sup> septembre 1961. Vue vers l'Est. AVM. VM105-Y-1\_0910-002





16 Le 1<sup>er</sup> septembre 1961. Les terrains sont dégagés pour les futurs stationnements. AVM. VM105-Y-1\_0910-004.





17 Le 1<sup>er</sup> septembre 1961. Vue en direction du nouveau poste de police et écurie (encerclé). AVM. VM105-Y-1\_0910-003.



## 7.3 1958 EN MARCHÉ VERS L'INAUGURATION DE LA ROUTE DE LA MONTAGNE

C'est le 11 août 1958 qu'est inaugurée la nouvelle route carrossable dans le parc du Mont-Royal. Depuis 1924, le tramway circule sur le chemin Remembrance. Ce dernier sera ouvert aux automobiles à la fin des années 1930 et il sera par la suite, desservi par un stationnement. Mais tel n'est pas le cas à l'Est, puisque les citoyens n'auront accès au *sommet* de la montagne qu'en 1930, et ce, grâce au tramway. Il faut attendre la fin des années 1950, moment où l'auto se démocratise et devient LE moyen de transport privilégié, pour que la route de la montagne (voie Camillien-Houde) réponde ainsi aux besoins de l'époque. En effet, ce n'est qu'avec l'ouverture de la voie Camillien-Houde en 1958, que la voie en provenance de l'Est devient accessible aux automobiles et que le chemin Remembrance est doublé par un tronçon indépendant et sinueux au Sud de l'ancienne voie. Un climat d'euphorie accompagne l'inauguration de cette route, si on se fie aux journaux. Pour la première fois, l'arrivée de l'automobile permet à tous d'atteindre le *sommet* de la montagne, facilement et en toute saison.

### LA VOIE DE CEINTURE : DEUX VISIONS SUBSISTENT

En mai 1958, alors que la construction de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance avance à grands pas, Claude Robillard, directeur des parcs de la Ville de Montréal donne une conférence au club Rotary de Montréal. Le journal *The Montreal Gazette* est sur les lieux et rapporte que cette nouvelle voie fait partie d'un plan plus large sur lequel des opinions fort différentes ont été émises. Selon le journal, Robillard estime que cette route qui prend forme actuellement « ... is all that is contemplated, although the development plan provided for a belt road which would be a one-way scenic drive around the whole park.<sup>1</sup> » Il rappelle le plan de développement dessiné par les architectes paysagistes Clarke & Rapuano. Selon lui, ce plan « envisions a mountain park in which rugged beauty remains unspoiled but is made accessible in a much larger number of people than are able to enjoy it now. This does not mean that the Mountain will be crowded. Rather it means that new and delightful sections will be opened up<sup>2</sup> ».

L'article continue en intégrant l'opinion de la *Montreal Parks and Playgrounds Association (MPPA)* sur le tronçon Sud de la voie de ceinture. La MPPA a déjà émis de très grandes réserves à ce sujet. Le tracé de ce tronçon « would bring traffic through the Beaver Lake bowl, quite close to the lake itself<sup>3</sup>. » La MPPA estime que

this part of the plan [is] a 'disaster' for Mount Royal. It was convinced that it would isolate a potentially important area of the park by a sort of gasoline curtain. This would prove to be a psychological as well as an actual barrier to the full use of the park by pedestrians, no matter how many foot-bridges or tunnels were provided for safe crossing<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Le 22 mai 1958. « It Is In The Plan », dans *The Montreal Gazette*. AVM. Dossier de presse.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Ibid.



<sup>1</sup> Le 10 juillet 1958. La route de la montagne en construction. Au bas de la route en construction, à l'entrée de l'ancien tunnel, et en contrebas, le cimetière Mont-Royal. AVM. VM105-Y-2\_213-12.



L'article se conclut en soulevant l'ambiguïté quant au sort réservé au tronçon Sud de la voie de ceinture : « if not yet to be carried out, has certainly not been rejected<sup>5</sup>. » Le *Montreal Star* quant à lui, doute que la limite de vitesse de 20 milles à l'heure (30 km/h), que la Ville veut imposer, ne soit respectée, puisqu'elle ne l'est nulle part ailleurs dans les rues de Montréal.

Any road built on the mountain and opened to motor traffic is bound to become, if not a speedway, at least just another traffic artery with all its dangers and problems. To call the loop road a scenic drive and justify its building on that ground is specious<sup>6</sup>.

Bref, deux visions opposées qui semblent difficiles à réconcilier.

## UNE INAUGURATION ANNONCÉE

Le 10 juillet 1958, une photo montre que la route de la montagne (voie Camillien-Houde) n'est pas encore terminée (ill. 1). Quelques mois auparavant, l'on apprenait que le tunnel situé le long de cette voie serait démolli (ill. 3). À cet endroit, la route de la montagne sera donc à ciel ouvert et prendra l'apparence d'un couloir longeant le roc dont les parois peuvent atteindre plus de 20 mètres.

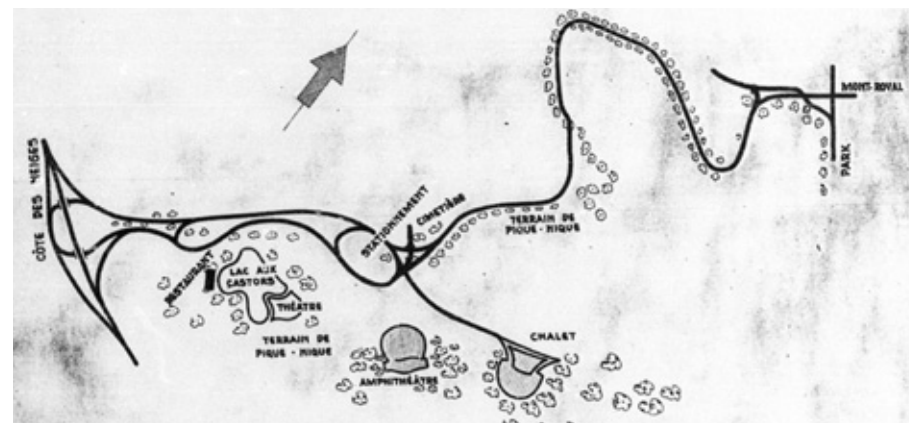
Dès le mois de mai, les journaux annoncent que la nouvelle voie sera inaugurée le 21 juillet. Toutefois la pluie reportera l'évènement au 11 août suivant. Malgré cela, les journaux, plutôt enthousiastes, en parlent régulièrement jusqu'à cette date.

Le journal *La Patrie* explique que le parcours de la route de la montagne (voie Camillien-Houde) sera à double sens en attendant que la route de ceinture soit complétée<sup>7</sup>, ce qui ne se produira pas. *The Montreal Gazette* sous titre dans

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> Le 2 juin 1958. «The Mountain Road», dans *Montreal Star*. AVM. Dossier de presse.

<sup>7</sup> Cette route de ceinture devait être à sens unique sur toute sa longueur, selon les plans de Clarke & Rapuano.



<sup>2</sup> Le 12 août 1958. Le tracé de la nouvelle route. AVM. Dans *La Presse*. AVM. Dossier de presse.



<sup>3</sup> Juillet 1960. Couloir dans la courbe de l'ancien tunnel. Jean-Paul Gill, photographe. AVM. VM94-A0047-002.



un article <sup>8</sup> « New Scenic Drive Equals 'Palissades'<sup>9</sup> » alors que *Le Devoir* utilise plutôt le terme *auto-route*<sup>10</sup>. Le 6 juillet, *La Patrie* titre pour sa part que « Le nouveau chemin de la montagne gardera son caractère promenade. » L'introduction de l'article semble faire le point quant à son usage : le nouveau chemin de la montagne « ne sera pas une voie à circulation rapide ni une rue de jonction entre l'Est et l'Ouest. Les autos seront même limitées à une vitesse de 15 à 20 milles à l'heure<sup>11</sup> (25 à 30 km/h) et le camionnage si petit soit-il n'y aura pas accès<sup>12</sup>. »

Selon Pierre DesMarais, ancien président du Comité exécutif sous Drapeau, ce chemin est destiné à rendre accessible la montagne « pour les touristes et les Montréalais qui désirent faire une promenade confortable et rafraîchissante<sup>13</sup>. » Les journaux parlent également de points d'observation aménagés le long de cette route : « des élargissements ont même été aménagés à différents endroits panoramiques du chemin de la montagne pour permettre les arrêts à ces véhicules<sup>14</sup> », sans que l'on parle encore de belvédère (ill. 5 et 6). À cela, le journal prend la peine de spécifier que le chemin sera accessible jour et nuit « car un système d'éclairage y sera installé aussitôt que possible<sup>15</sup>. » D'ailleurs, dix jours plus tard, la Ville vote des crédits pour l'éclairage du chemin en construction.

Pour sa part, le *Montreal Star* décrit la nouvelle route avec enthousiasme : « The extension of the mountain road from Memorial (chemin Remembrance) to Park Avenue will take the driver from east to west through rock and shrub and bush, as though in the Northland instead of the heart of the city<sup>16</sup>. » Après toutes ces attentes entretenues par les journaux, la route de la montagne est enfin inaugurée le 11 août 1958 (ill. 4). En ce même jour, le nouveau pavillon du Lac-aux-Castors est également inauguré.

## LE JOUR DE L'INAUGURATION

Lors de cet évènement, le président du Comité exécutif, J.-M. Savignac anticipe que l'aménagement de cette route carrossable deviendra un attrait touristique qui sera très profitable pour la métropole. Quant au maire Sarto

<sup>8</sup> Le 5 juillet 1958, « Chic Cafe Opening In Scenic Setting. », dans *The Montreal Gazette*. AVM. Dossiers de presse.

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> Le 5 juillet 1958, « L'ouverture de l'auto-route du Mont-Royal », dans *Le Devoir*. AVM. Dossiers de presse.

<sup>11</sup> En fait, la limite de vitesse sera limitée à 30 milles à l'heure (50 km/h).

<sup>12</sup> Le 6 juillet 1958. Hervé Lépine. « Le nouveau chemin de la montagne gardera son caractère promenade », dans *La Patrie*. AVM. Dossier de presse.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Ibid.

<sup>16</sup> Le 29 juillet 1958. « High Up and Far Away. Few Discover Loveliest 'Country Road in the City », dans *The Montreal Star*. AVM Dossier de presse.

Fournier, il signale que « l'homme a triomphé des obstacles de la montagne que l'on pourra admirer dans toute sa beauté, de même que la ville étendue à ses pieds<sup>17</sup>. »

Cette route de promenade longue de plus de trois kilomètres est ponctuée d'un poste d'observation à peine en chantier (ill. 5 et 6) dont les travaux d'aménagement s'étendront quant à eux, de 1960 à 1962 (belvédère Camillien-Houde). Pour desservir les automobilistes qui désirent fréquenter le cœur du parc, plusieurs journaux rappellent que 155 places de stationnements seront bientôt disponibles au *sommet*.

En ce lendemain d'inauguration, les journaux relatent qu'un service d'autobus permettra d'atteindre le *sommet*, mais seulement à partir du chemin Remembrance, « la Commission de Transport n'a pas jugé à propos de remplacer l'ancien service du tramway sur le versant est<sup>18</sup>. » Après l'inauguration, automobilistes, cyclistes et piétons se sont rapidement aventurés sur cette nouvelle voie.

## LES PREMIERS COMMENTAIRES

Au lendemain de l'inauguration, les commentaires des journaux sont plutôt enthousiastes : « Nouvelle voie permettant d'admirer davantage les splendeurs de Montréal » (*La Presse*), New Mountain Road Opens, Shows City 'In Full Splendor' » (*The Montreal Gazette*), une route majestueuse mène à l'oasis du Mont-Royal » (*Montréal-Matin*). Le *Montreal Star* présente la route de façon plus mitigée : « Scenic Traffic Link. 'Over-the mountain' Roadway is Opened » explique que l'objectif de cette nouvelle route est de soulager la circulation sur les rues Sherbrooke, Van Horne et l'avenue des Pins.

## LA ROUTE EST FERMÉE

Quelques jours après l'inauguration, la future voie Camillien-Houde sera fermée à la circulation. « Certains escarpements dangereux seront pourvus de garde-fous protecteurs et des enseignes indicatrices réfléchissantes seront installées afin de bien diriger les automobilistes le soir<sup>19</sup>. » Elle est rouverte le 30 août. À partir de ce moment, les camions y seront interdits et la vitesse maximum réduite à 30 milles à l'heure (ill. 7,50 km/h). Par ailleurs, pour des raisons de sécurité, les vélos ne seront pas admis sur la future voie Camillien-Houde, les fortes pentes étant jugées trop dangereuses<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> Le 12 août 1958. « Sur le Mont-Royal. Nouvelle voie permettant d'admirer davantage les splendeurs de Montréal », dans *La Presse*, AVM. Dossier de presse.

<sup>18</sup> Le 12 août 1958. Sans titre, légende sous une photo. *Le Devoir*. AVM. Dossier de presse.

<sup>19</sup> Le 17 août 1958. « Fermeture de la route sur la montagne », dans *Dimanche-Matin*. AVM. Dossier de presse.

<sup>20</sup> Le 30 août 1958. « Route du Mont-Royal ouverte pour de bon », dans *La Presse*, AVM. Dossier de presse.

## ENFIN UN TOPONYME POUR LA ROUTE DE L'EST

Le 11 septembre 1958, un mois après l'inauguration de la route de la montagne, le maire Camillien Houde meurt. Entre 1928 et 1954, il aura été maire de la Ville de Montréal, et ce, pour quatre mandats non consécutifs. Il abandonnera la vie politique en 1954. Camillien Houde est une des figures emblématiques de l'histoire de Montréal.

Durant ses mandats, il s'est opposé énergiquement à une voie carrossable sur la montagne, croyant un tel projet irréalisable<sup>21</sup>, le mont Royal étant alors considéré comme infranchissable par certains. C'est le 17 septembre 1958 que la route de la montagne<sup>22</sup> devient officiellement la voie Camillien-Houde.

<sup>21</sup> Le 24 août 1958. « Camillien Houde doit se mordre les pouces », dans *Dimanche-Matin*. AVM. Dossier de presse.

<sup>22</sup> Ce toponyme de *chemin de la montagne* n'a jamais été officiel.

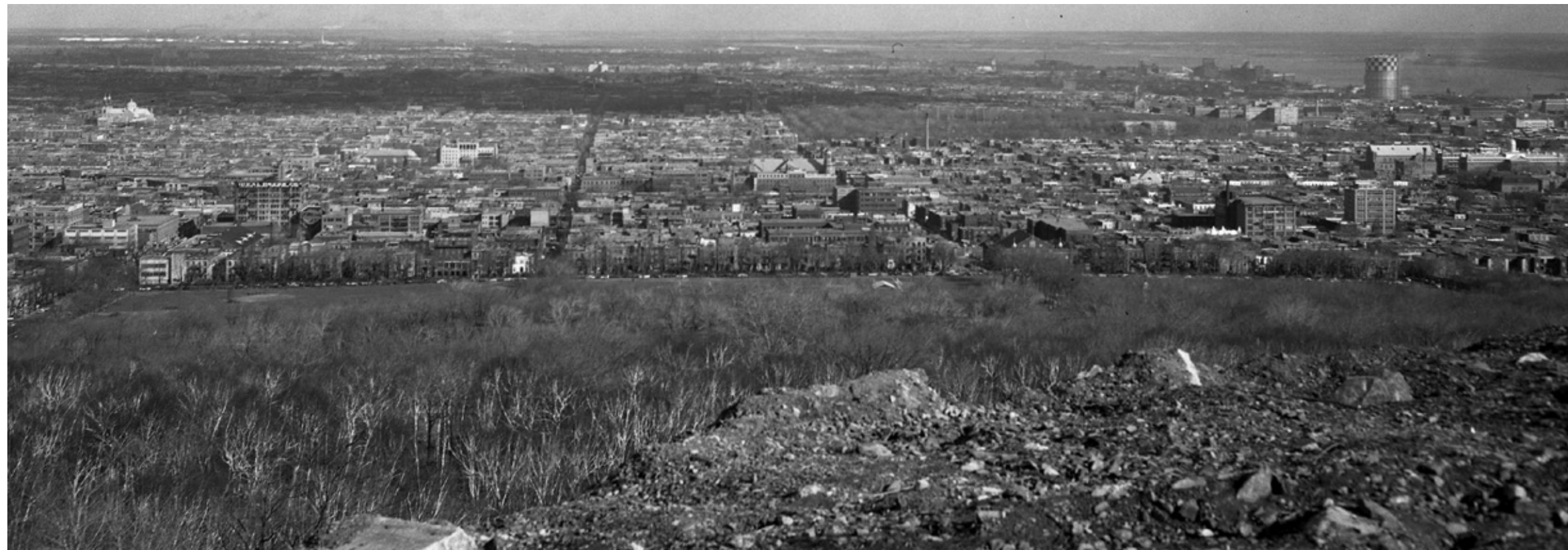


<sup>4</sup> Le 11 août 1958. Les invités lors de l'inauguration de route de la montagne (voie Camillien-Houde). À l'arrière, les abords de cette voie laissent voir que le chantier n'est pas encore terminé. Même si cette nouvelle route suit le tracé du tramway, elle est beaucoup plus large, 24 pieds de route et 10 pieds d'accotement de part et d'autre la route. Jean-Paul Gill, photographe. AVM. VM94-Z733-10.





5 Le 12 novembre 1958. La vue vers le Sud-Est à partir du site du futur belvédère Camillien-Houde. Au loin, on voit le pont Jacques-Cartier. Jean-Paul Gill, photographe. AVM. VM94-Z747-5.



6 Le 12 novembre 1958. La vue vers l'est, à partir du site du futur belvédère Camillien-Houde. Au loin, on voit le parc La Fontaine. Jean-Paul Gill, photographe. AVM. VM94-Z747-4.



## L'ACCÈS LIMITÉ ?

Jusqu'à maintenant, le *sommet* du parc du Mont-Royal n'était pas accessible en tout temps par transport en commun. Le funiculaire au 19<sup>e</sup> siècle et par la suite le tramway, en service depuis 1924, cessaient complètement leurs activités durant la saison froide. Qu'en sera-t-il pour l'accès de la nouvelle route carrossable ? En 1958, le Service de la voie publique recommande aux élus de fermer cette voie durant l'hiver par mesure de sécurité. En novembre 1958, le Comité exécutif va à l'encontre de cette recommandation et décide plutôt de la garder ouverte à l'année, rendant le *sommet* de la montagne facilement accessible en toutes saisons à partir de l'Est. Une première.

Et quel sera le sort réservé à l'autobus ? Poursuivra-t-on la politique de suspendre le service de transport en commun l'hiver ? Le 21 septembre 1958, le journal *La Patrie* titre : « Pas d'autobus sur la Voie Camillien-Houde ». Selon ces informations, la Commission des transports de Montréal (CTM) ne possède pas d'autobus équipés pour affronter les pentes de la voie Camillien-Houde. Le 26 juillet 1959, ce problème n'est toujours pas résolu puisque le journal *Dimanche Matin* titre « Quand les 'gens de l'Est' pourront-ils monter en autobus sur le Mt-Royal ? ». Cette fois-ci, le Comité exécutif réagit. Une résolution est votée qui exprime la vision de la Ville concernant la voie Camillien-Houde :

La voie Camillien-Houde est l'une des plus belles routes de promenade de la cité et les Montréalais tiennent à la parcourir de plus en plus. Cette route constitue également un attrait particulier pour les touristes qui peuvent de là obtenir une vue magnifique de la ville et elle peut être utilisée par ceux qui désirent aller assister aux concerts ou autres manifestations qui ont lieu au chalet<sup>23</sup>.

Cette résolution demande donc à la CTM de « prendre les mesures voulues en vue d'équiper ses autobus de façon à offrir à la population un service de transport en commun convenable et sûr dans la voie Camillien-Houde, de l'avenue Mont-Royal au chemin du Souvenir ([chemin Remembrance](#))<sup>24</sup>. »

Cette absence de service touche les résidents venant de l'Est de la montagne qui n'ont pas de véhicules automobiles. En février 1960, le *Dimanche-Matin* reprend le flambeau et constate qu'il n'y a toujours pas de service de transport en commun pour les résidents de l'Est qui veulent se rendre au cœur du parc du Mont-Royal.

<sup>23</sup> Le 29 juillet 1959, « L'Exécutif demande un service d'autobus sur le Mont-Royal », dans *Montréal Matin*. AVM. Dossier de presse.

<sup>24</sup> Le 29 juillet 1959. « L'Exécutif demande un service d'autobus sur le Mont-Royal », dans *Montréal-Matin*. AVM. Dossier de presse.



<sup>7</sup> Le 17 juillet 1961. Le chemin Remembrance, avec indications de limites de vitesse dans le parc du Mont-Royal. Le panneau de signalisation à l'entrée du chemin Remembrance indique que la vitesse autorisée d'un maximum de 30 milles à l'heure ([50 km/h](#)) est contrôlée. AVM. VM105-Y-3\_573-02.

Il faut attendre le mois de juin 1960 pour que la CTM annonce qu'un service d'autobus entrera en vigueur à partir du 11 juin. Contrairement aux deux lignes de tramway, la CTM opte pour un service d'une seule ligne d'autobus entre l'avenue du Parc et le chemin de la Côte-des-Neiges soit la ligne de la Montagne qui portera le numéro 11.

Toutefois, la CTM annonce que, sur le mont Royal, le service quotidien ne sera offert que de juin à la fête du Travail, et par la suite seulement les fins de semaine jusqu'en octobre. En septembre 1961, *La Presse* titre « Service

d'hiver sur la montagne » affirmant que « pour la première fois depuis les 100 ans d'existence du transport en commun à Montréal, les usagers pourront se faire véhiculer sur le Mont-Royal, en hiver<sup>25</sup>. »

Si la CTM hésite à s'engager dans le parc du Mont-Royal, il en va tout autrement des services d'autobus privés. En mai, soit quelques mois

<sup>25</sup> Le 14 septembre 1961. « Service d'hiver sur la montagne », dans *La Presse*. AVM. Dossier de presse.



auparavant, le Comité exécutif permettait à une compagnie « d'exploiter un service d'autobus à circuits touristiques (sightseeing tour) avec parcours dans les rues de Montréal », ce grand circuit à travers la ville inclut une virée dans le parc du Mont-Royal en suivant la nouvelle voie Camillien-Houde et en continuant sa route jusqu'au chemin de la Côte-des-Neiges. Comme anticipé, le parc devient déjà une attraction touristique.

## LES DANGERS DE LA ROUTE

Selon *The Montreal Gazette*<sup>26</sup>, un des problèmes sur cette voie est de prévenir les excès de vitesse, en particulier pour ceux qui s'en servent comme raccourci et qui circulent rapidement dans les courbes prononcées de la route. À cet effet, le juge en chef de la Cour municipale avertit les automobilistes qu'il ne tolérera pas les excès de vitesse sur cette voie.

D'autres dangers guettent l'automobiliste. La courbe de l'ancien tunnel maintenant à ciel ouvert est un couloir bordé de parois rocheuses d'une hauteur allant jusqu'à une vingtaine de mètres (ill. 8). Au printemps de 1959, des « éboulements » s'y produisent. Le roc ayant été ébranlé par le dynamitage, rendu nécessaire pour ouvrir le tunnel l'année précédente, et les effets du dégel font en sorte que des blocs de pierre se sont détachés de la paroi obligeant la Ville à en interdire la circulation. « Tout indique que pour éviter les éboulements dans ces couches rocheuses désagrégées et éviter tout accident aux automobilistes comme aux piétons, il faudra construire un mur de soutènement en béton armé<sup>27</sup>. » Cela ne semble pas avoir été fait, puisque les photos de 1960 et 1962 montrent une clôture qui empêche les débordements rocheux (ill. 9 et 10, p. 153). La route est rouverte en mai. Ce problème semble récurrent puisque la voie Camillien-Houde sera à nouveau fermée en décembre 1962.

<sup>26</sup> Le 20 octobre 1958. « Scenic Route Must Not Be A Death-Trap », dans *The Montreal Gazette*. AVM. Dossier de presse.

<sup>27</sup> Le 25 avril 1959. *La Presse*. AVM. Dossier de presse.



8 Le 22 octobre 1958. Le tunnel pour les tramways, une fois démoli, fait place à une courbe d'entrée très prononcée. Le chemin est alors bordé de hautes parois rocheuses très dégagées à cette date. AVM. VM105-Y-2\_0242-014.



## LA VOIE CAMILLIEN-HOUDE \_ LES PHOTOS

Cette série de photos (ill. 9 à 13) montre le paysage créé entre 1957 et 1958. Cette nouvelle voie carrossable rend facilement accessible le *sommet* du parc du Mont-Royal en tout temps. Cette route sinueuse est particulièrement spectaculaire, offrant des paysages, panoramas et ambiances variés au détour d'une courbe. De plus, la démolition du tunnel pour les tramways permet d'entrer dans un couloir entouré de parois rocheuses qui constituent l'essence même de la montagne.



9 Le 22 octobre 1958. L'entrée Est de la voie Camillien-Houde. Le passage pour piétons au-dessus de la voie de tramway est disparu et la route sinueuse s'enfonce dans la montagne (ill. 12, p. 57). AVM. VM105-Y-Y-1\_0638-002.





10 Le 22 octobre 1958. La vue du couloir (le tunnel des tramways démolis) limité par les parois rocheuses. Vue vers l'Est. À gauche, on voit des stèles du cimetière Mont-Royal. AVM. VM105-Y-1\_0638-001.





11 Juillet 1960. Vue panoramique sur le Nord-Ouest de l'île. Au premier plan, le garde-fou au *sommet* de la paroi rocheuse, puis la voie Camillien-Houde vers l'Ouest et le cimetière Mont-Royal en contrebas de la route. À l'arrière-plan, l'oratoire domine le paysage et au fond le lac des Deux-Montagnes. Jean-Paul Gill, photographe. AVM. VM94-A0047-001.





12 Le 12 juin 1962. Vue aérienne. AVM. VM105-Y-1\_0968-02.



## LE CHEMIN REMEMBRANCE \_ LES PHOTOS

Ce chemin, beaucoup plus ouvert, est aménagé comme un *parkway* (ill. 13 à 17). Deux voies indépendantes forment maintenant le chemin Remembrance et offrent de larges panoramas sur le Nord-Ouest de l'île. Chacune de ces voies épouse des courbes douces autonomes qui sont séparées par un terre-plein végétal parsemé de bosquets d'arbres. Les niveaux différents de chacun des tracés et la limite de vitesse réduite pour profiter de ce chemin de promenade complètent le portrait.



13 Le 10 juillet 1958. Le chemin Remembrance à peine terminé. Vue en direction de la boucle du *sommet*. AVM. VM105-Y-2\_0213-10



14 Le 16 octobre 1959. Le chemin Remembrance à deux voies. Vue vers l'Ouest. AVM. VM105-Y-1\_0721-002.



15 Le 10 juillet 1958. Le chemin Remembrance avec le cimetière Notre-Dame-des-Neiges à droite. Vue vers l'Ouest. On y voit l'oratoire Saint-Joseph au loin. AVM. VM105-Y-2\_0213-009.





16 Le 16 octobre 1959. Le chemin Remembrance. Vue vers l'Ouest, avec en arrière-plan l'oratoire Saint-Joseph. AVM. VM105-Y-1\_0721-001.



17 Le 16 octobre 1959. Le chemin Remembrance. Vue vers l'Ouest vers le chemin de la Côte-des-Neiges. AVM. VM105-Y-1\_0721-007.



## 7.4 1947-1989 LE BELVÉDÈRE CAMILLIEN-HOUE ET LE TALUS\_LES PHOTOS

Les séries de photos et de plans qui suivent illustrent l'évolution du talus et du belvédère Camillien-Houde situé à son sommet (ill. 1 à 13). Les photos montrent l'état des lieux de la fin des années 1940 jusqu'à la fin des années 1980. Elles permettent de comprendre l'évolution du site et de constater l'importance du remblai qui accompagne la construction du belvédère Camillien-Houde. Ce dernier est une importante excroissance de la voie Camillien-Houde qui a été fréquentée depuis sa construction par des dizaines de millions de visiteurs. On peut penser que la configuration la plus ancienne du talus est construite à l'époque de l'ouverture de la voie de tramway de 1928 à 1930 (ill. 1 à 4). La construction du belvédère au tournant des années 1960 entraîne donc des transformations très importantes au talus et à l'aménagement du site (ill. 5 à 12).



1 1947-1949. Cette vue aérienne surplombe la voie de tramway au sortir du tunnel. Le talus est situé très près de la voie ferrée et il n'y a aucun espace pour un belvédère. AVM. VM97-3\_7P11-33.

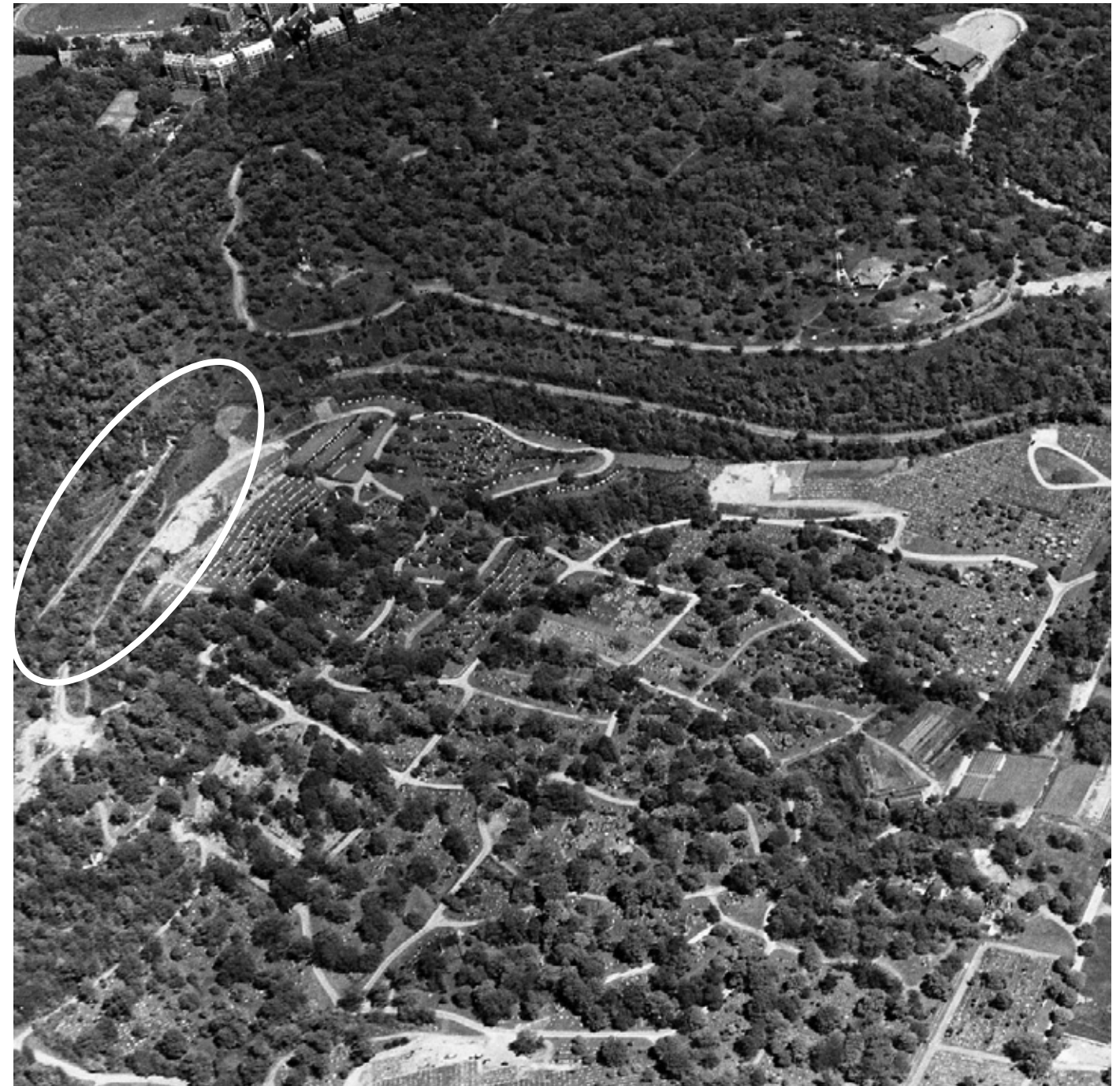


2 La fin des années 1950. La sortie du tunnel avant la construction du belvédère Camillien-Houde. À droite, les poteaux longent le sommet du talus confirmant ce que montrent les photos aériennes et obliques. AVM. VM94-U739-001.



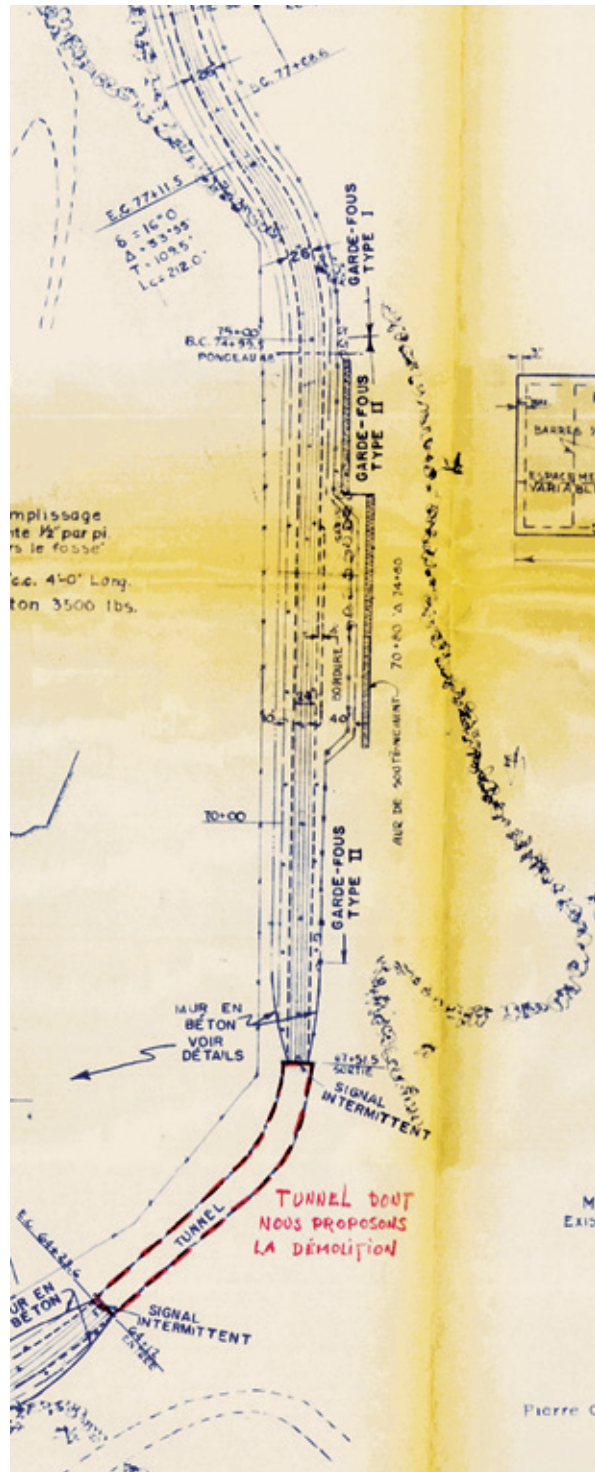


3 Le 29 mai 1957. La zone encerclée montre une vue oblique vers le talus de la voie de tramway à la sortie du tunnel à l'endroit où le belvédère Camillien-Houde sera construit. Les pierres tombales alignées du cimetière Mont-Royal sont visibles à gauche. AVM. VM105-Y-1\_0490-009.

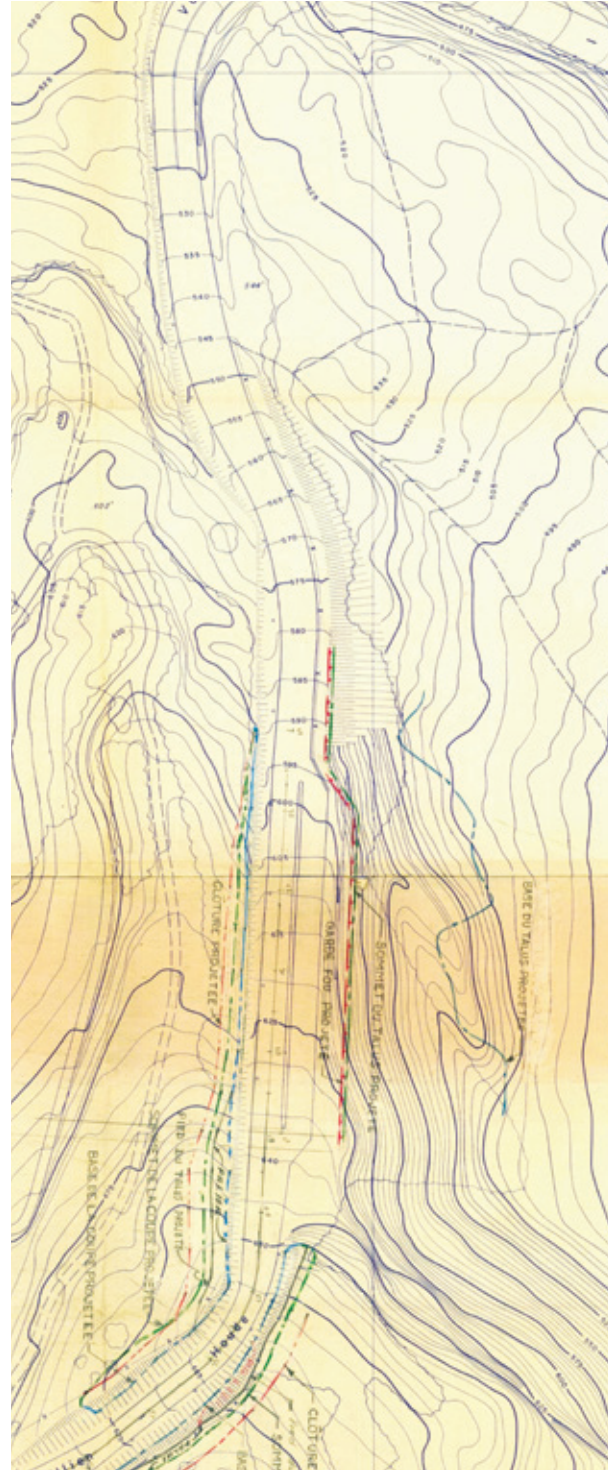


4 Le 29 mai 1957. La zone encerclée montre une vue oblique du site du futur belvédère sous un autre angle. On voit l'ouverture du tunnel et le peu de marge entre le talus très prononcé et la partie rectiligne de la voie ferrée. Sous cet angle, le cimetière Mont-Royal est situé à droite de la voie ferrée. AVM. VM105-Y-1\_0490-008.

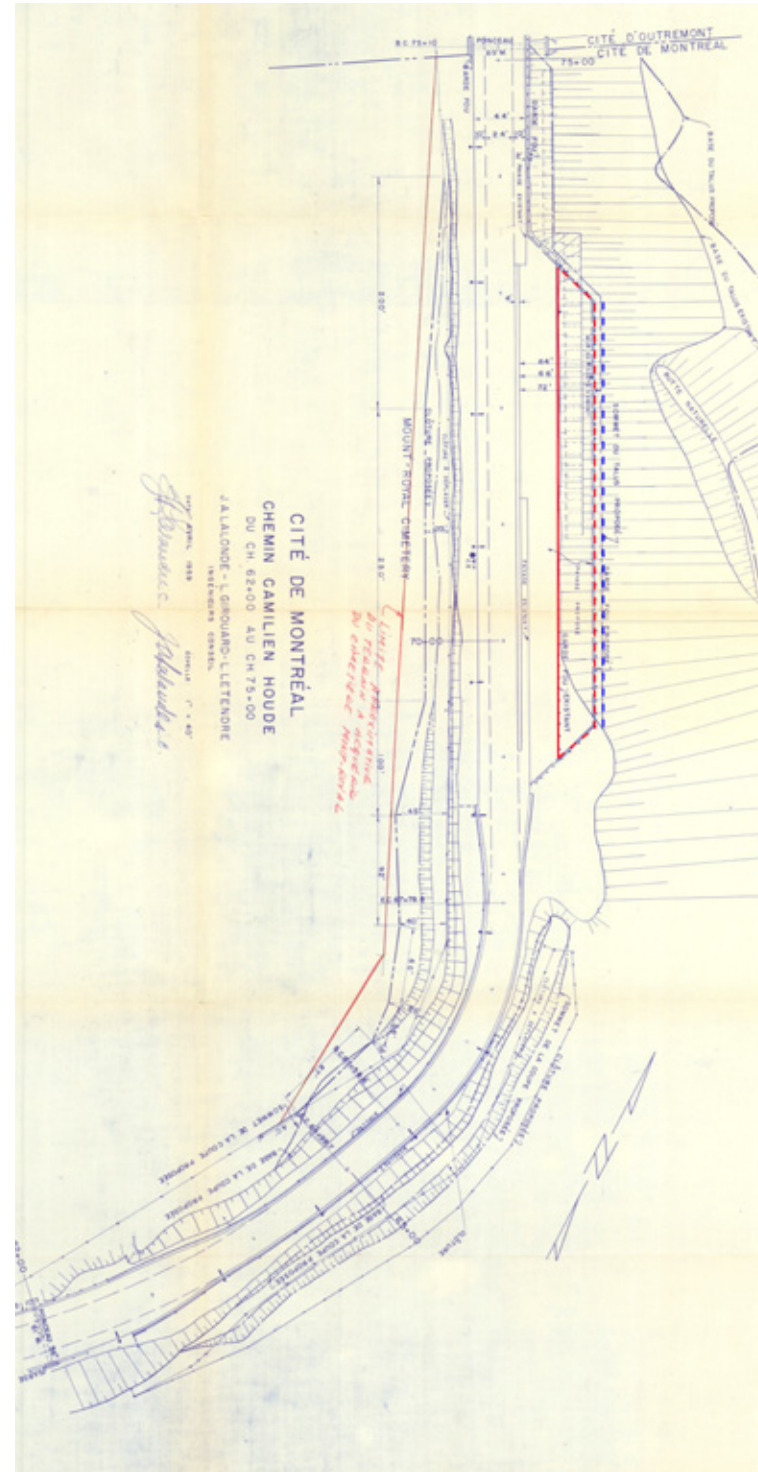




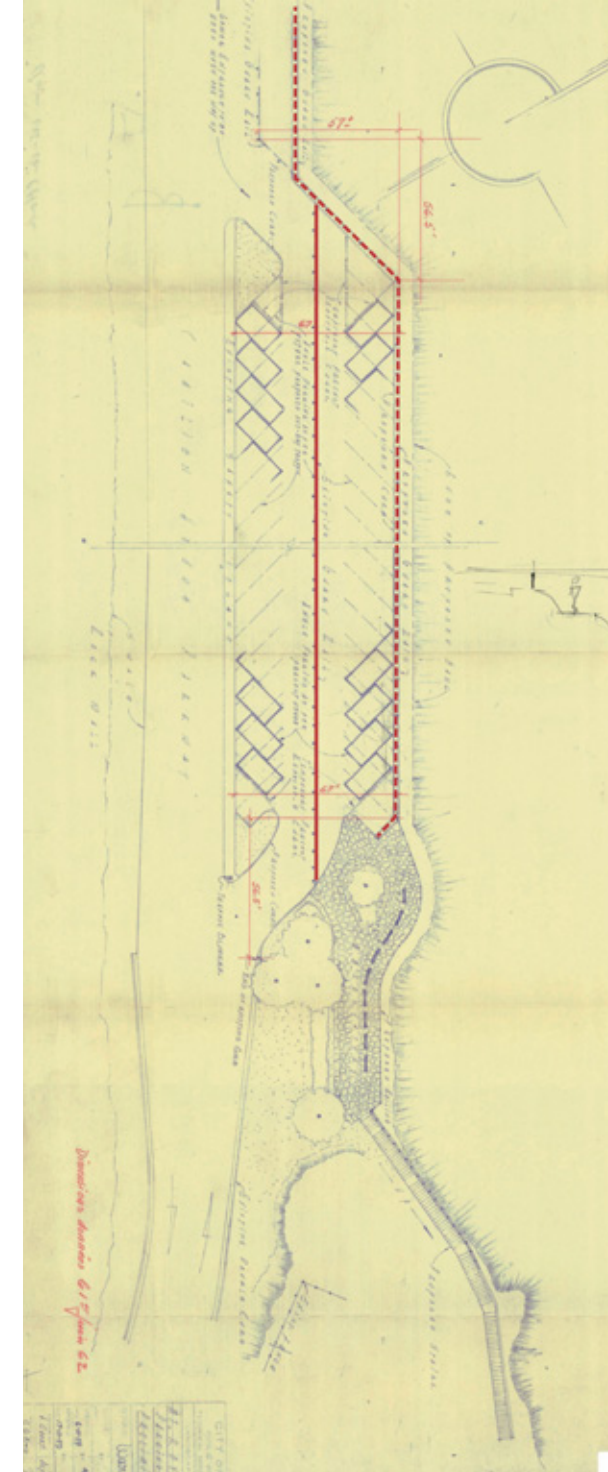
5 Août 1956. Le belvédère tel que planifié à cette date. Détail du belvédère sur un plan préliminaire avec la voie de tramway et le tunnel encore en place. J.A. Lalonde, L. Girouard, L. Letendre, ingénieurs-conseils. *Parc Mont-Royal. Route proposée du chemin de la Côte-des-Neiges au boul. Mont-Royal.* AVM. VM1-3-2-116013-2.



6 Vers 1960. La zone projetée pour construire le belvédère se superpose au plan topographique. À l'Est du belvédère, en pointillé vert, on indique la base et le sommet du talus projeté. À l'Ouest, on indique en pointillé rouge le garde-fou projeté.



7 Avril 1959. Ligne rouge : garde fou existant. Surligné en rouge pointillé : le garde-fou proposé. Surligné en pointillé bleu : le sommet du talus proposé. J.A. Lalonde, L. Girouard, L. Letendre, ingénieurs-conseils. *Cité de Montréal. Chemin Camilien-Houde.* VM. SGPVMR. 0225-021\_1959-04\_160-123\_Plan\_Voie Camillien-Houde du ch\_ 62+00 au ch\_ 75+00\_GP2327.

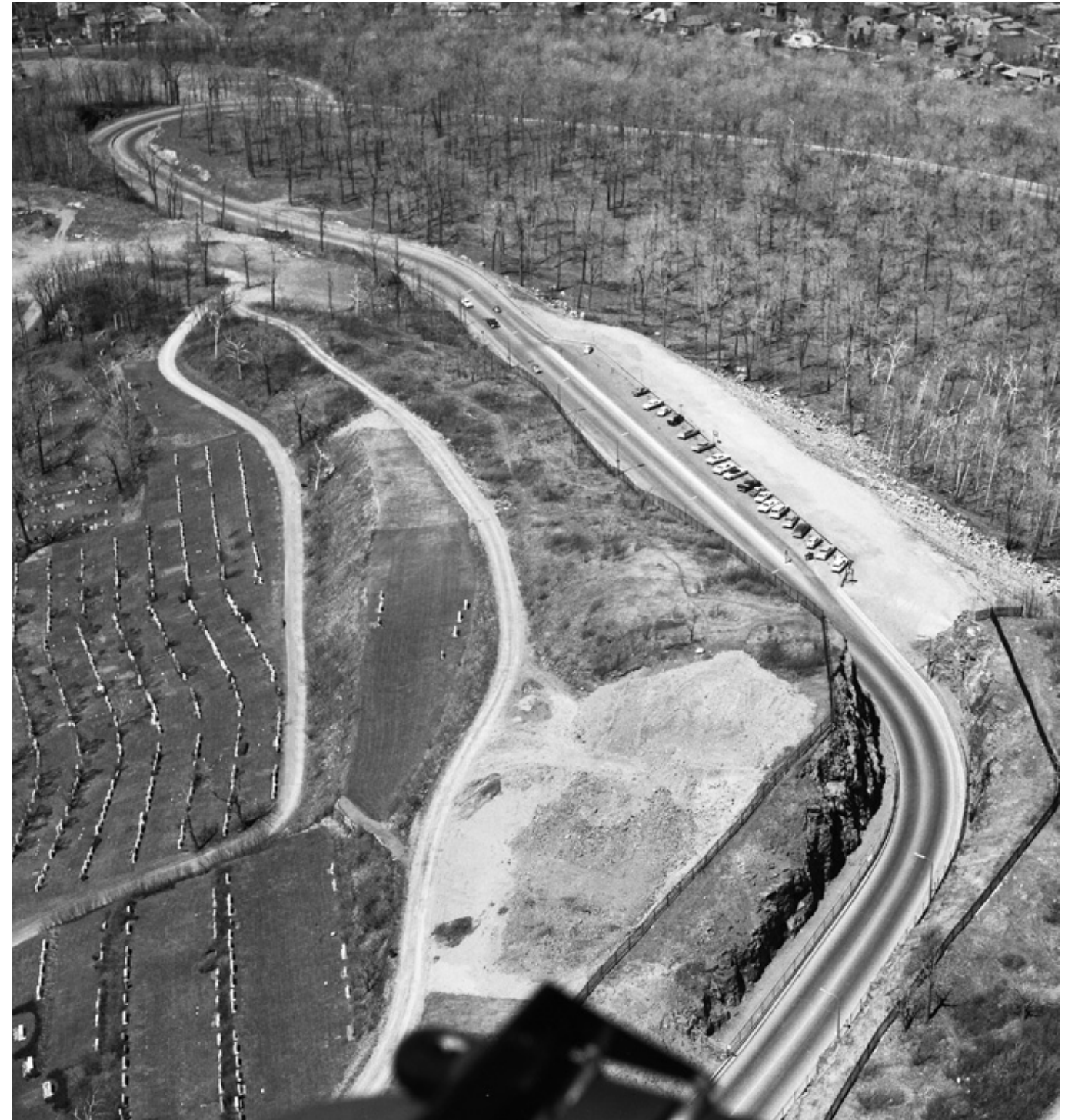


8 Le 21 octobre 1959. Ce plan montre l'organisation projetée du stationnement. Surligné en rouge : garde-fou existant. Surligné en pointillé rouge : le garde-fou proposé. VM. SPVMR. DOCS1-#184964-v1-0225-102\_1959-10-21\_P\_S\_1\_Plan\_Mt\_Royal\_Park\_Parking\_&\_Overlook\_Preliminary\_Study\_No\_1\_GP2035.





**9** Juillet 1960. Des travaux sont en cours au belvédère Camillien-Houde. On remarque deux camions. Le premier encore sur la voie Camillien-Houde s'apprête à entrer sur le belvédère en chantier et le second est situé près du sommet du talus. On remarque aussi des tas de terre (ou de pierre) derrière ce camion et des ouvriers qui y travaillent. Jean-Paul Gill, photographe. AVM. VM94-A47-004.



**10** Le 10 mai 1962. Une vue oblique du belvédère Camillien-Houde en cours d'aménagement. On remarque l'absence de végétation au sommet des parois rocheuses autant du côté du cimetière Mont-Royal que du parc du Mont-Royal. À gauche de la voie Camillien-Houde, les alignements de pierres tombales dans le cimetière Mont-Royal et des espaces recouverts de terre qui semble être du remblai. AVM. VM94-B-009-003.





11 Le 3 mars 1966. Une vue oblique du belvédère et du talus. Maurice Macot, photographe. AVM. VM94-B020-005.



12 1971. Une vue aérienne du belvédère Camillien-Houde, maintenant terminé. On y remarque deux rangées de stationnements organisées en épi. AVM. VM97-3\_10-074.





13 Le 12 juin 1989. Une vue oblique du belvédère et du talus. Réjean Martel, photographe. AVM. VM94-B272-035.



# 7.5 1958-1959 L'ÉCHANGEUR CÔTE-DES-NEIGES/REMEMBRANCE

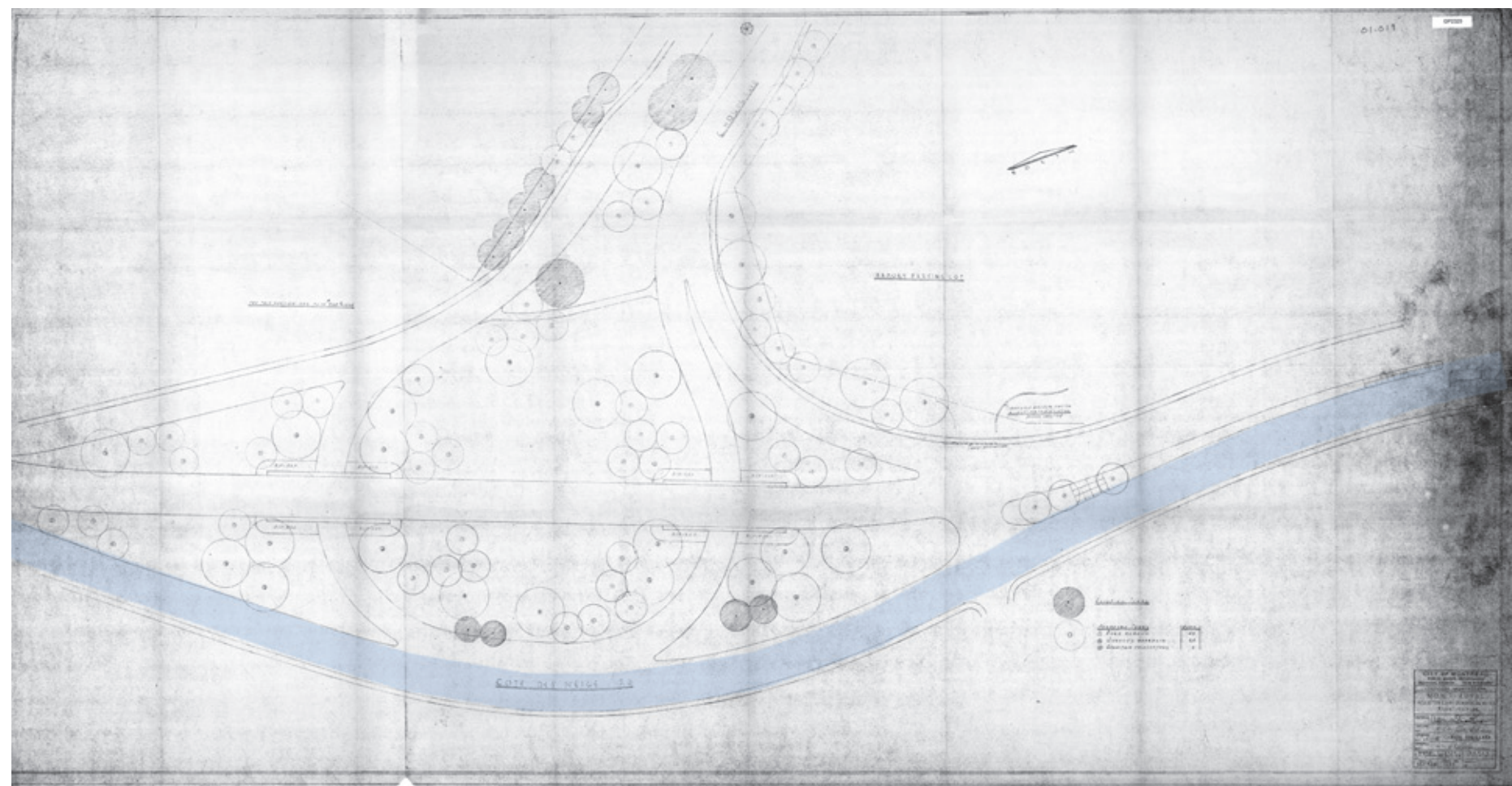
L'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance fait partie des grands travaux d'élargissement entrepris par la Ville le long du chemin de la Côte-des-Neiges à la fin des années 1950. Ces travaux visent à améliorer la fluidité de la circulation. La configuration de cette intersection change alors radicalement.

Des échangeurs planifiés par Clark & Rapuano aux limites du parc, celui-ci est le moins complexe. Les deux autres sont situées sur l'avenue du Parc, à une faible distance l'un de l'autre, l'un étant au carrefour de l'avenue des Pins et l'autre au carrefour de l'avenue du Mont-Royal, ce dernier n'étant pas réalisé. Dans le cadre de l'élargissement du chemin de la Côte-des-Neiges et de la reconfiguration du chemin Remembrance en *parkway*, cet échangeur permet d'éviter tout ralentissement de la circulation sur la grande artère que devient le chemin de la Côte-des-Neiges. Pour commencer les travaux, les terrains, situés de part et d'autre du chemin Remembrance, doivent être acquis par la Ville. Ce qui est fait en 1958.

Cet échangeur est conçu pour éviter les virages à gauche qui sont considérés comme étant un frein à la fluidité de la circulation. De plus, les « difficultés et les dangers inhérents aux croisements au même niveau sont évités au moyen de deux ponts qui enjambent l'entrée et la sortie de la route, à son point de jonction avec le chemin de la Côte-des-Neiges<sup>1</sup>. »

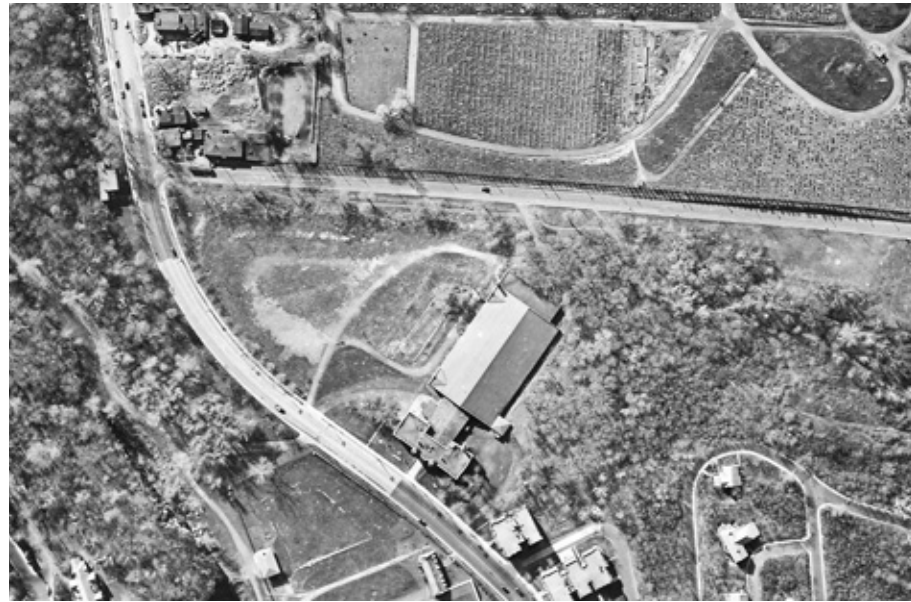
Dans ce projet, le chemin de la Côte-des-Neiges se divise en deux voies à sens unique. La première contourne l'échangeur et l'autre est quasi rectiligne (ill. 1, 4 et 5). Cette dernière portion enjambe à deux endroits la voie circulaire (ill. 4 et 6) qui elle, passant sous les viaducs permet d'atteindre différentes directions. De plus, les bretelles d'entrées et de sorties sont indépendantes sur le chemin Remembrance. Les travaux sont terminés en 1959 (ill. 4 à 7). Cet échangeur conserve toutefois le tracé primitif du chemin de la Côte-des-Neiges, un des tracés fondateurs au cœur de l'organisation du territoire montréalais (ill. 1, surligné en bleu et 3). De cette nouvelle configuration, seuls subsistent ce tronçon et la voie Nord du chemin Remembrance. Par ailleurs, les plans de l'échangeur (ill. 1) ainsi que celui du parc triangulaire (ill. 3) montrent tous deux les plantations projetées pour chacun des sites.

<sup>1</sup> Octobre 1961. «La voie Camillien-Houde sur le Mont-Royal», dans *Architecture - bâtiments - construction*.

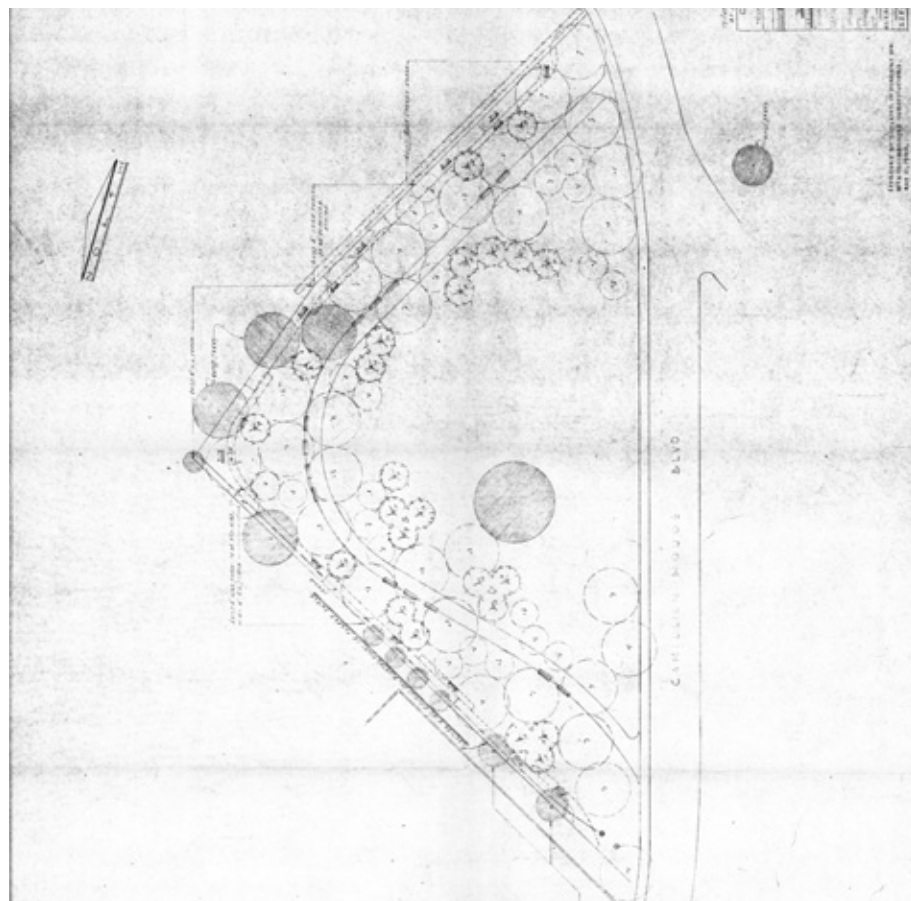


<sup>1</sup> Le 22 septembre 1960. Surligné en bleu : le tracé de l'ancien chemin de la Côte-des-Neiges. Plantations projetées dans le secteur de l'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance. VM. SGPVMR. 0225-021\_1960-09-22\_1005\_Planting Plan\_Intersection Camillien-Houde & Côte-des-Neiges\_GP2320.





2 1947-1949. Vue aérienne donnant sur la longue courbe du chemin de la Côte-des-Neiges et le rectiligne chemin Remembrance. On y voit une concentration de bâtiments. AVM. VM97-11-28.



3 Le 25 avril 1960. *Mont-Royal Planting Plan\_Triangle North of Intersection of Camillien Houde Blvd & Cote des Neiges Road*. VM. SGPVMR. 0225-021\_1960-04-25\_1005 CC\_Planting Plan\_Triangle North of Intersection of Camillien Houde Blvd & Cote des Neiges Road\_GP2321.



4 Le 25 mai 1959. Le chemin Remembrance. Vue oblique vers l'Est. L'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance est encore en chantier. AVM. VM105-Y-1\_0699-05.





5 Le 16 octobre 1959. Vue vers le Sud de l'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance dans l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges. AVM. VM105-Y-1\_0721-004.





6 Le 16 octobre 1959. Une vue vers l'Est qui montre les viaducs situés dans l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges. Sous les viaducs passe la voie circulaire qui permet d'atteindre le chemin Remembrance et d'éviter les virages à gauche. AVM. VM105-Y-1\_0721-005.



7 Le 9 juin 1971. Vue vers le centre-ville de l'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance. AVM. VM94-B093-004.



## 7.6 LES CONSTRUCTIONS À PROXIMITÉ DE LA ROUTE\_ LES PHOTOS

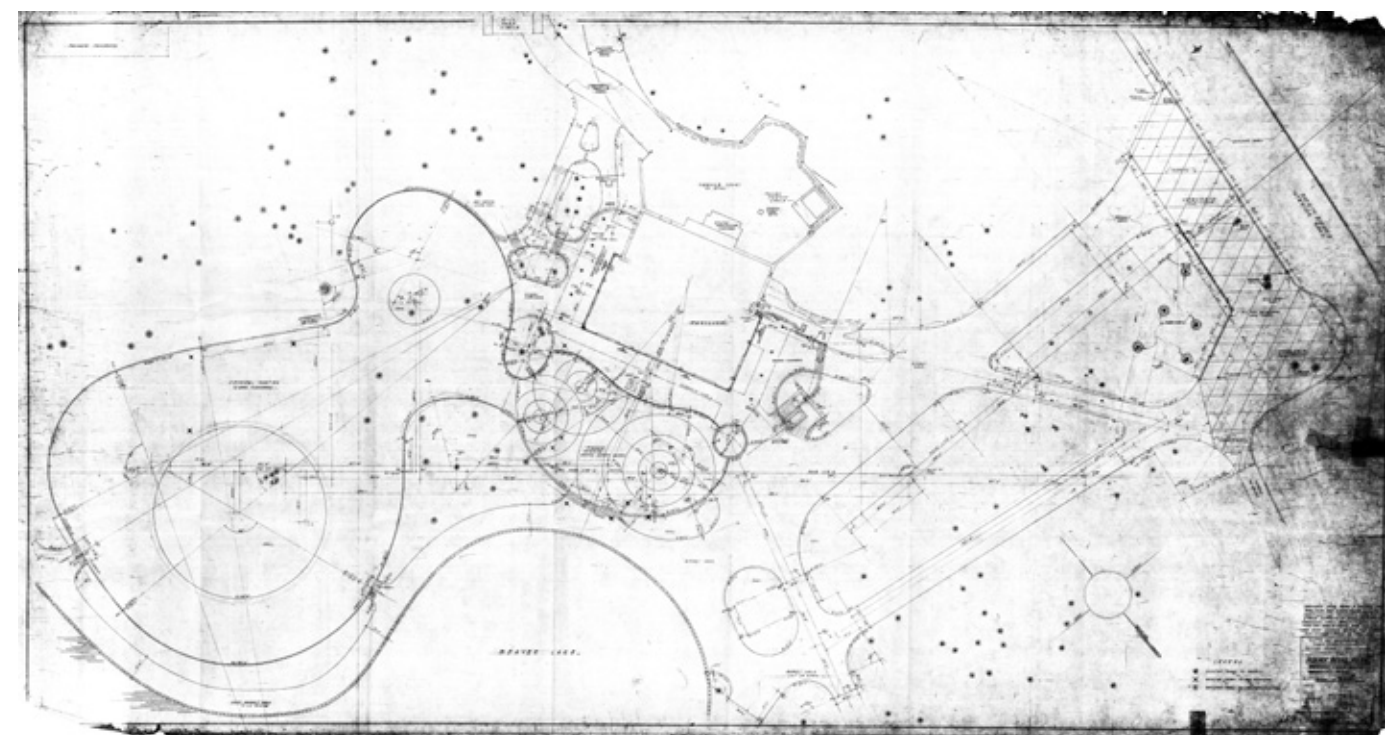
Au moment où la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance deviennent une nouvelle route d'accès pour les véhicules automobiles, des bâtiments sont construits à ses abords. Le premier, ouvert au public en 1958, est le pavillon du Lac-aux-Castors qui est conçu par les architectes Hazen Sise et Guy Desbarats. Ce bâtiment affirme la modernité de l'architecture sur la montagne, utilisant la légèreté des murs de verre pour faire pénétrer une abondante lumière et permettre aussi d'apprécier, à partir de l'intérieur du bâtiment, le paysage environnant. À l'opposé, le poste de police/écurie et le bâtiment d'entretien sont de facture plus traditionnelle et discrète, utilisant la pierre comme revêtement. À cela, s'ajoutent, le long de cette voie, les antennes de communication.

### LE PAVILLON DU LAC-AUX-CASTORS

Ce pavillon est conçu par Hazen Sise et Guy Desbarats (ill. 1). Ce bâtiment et son environnement sont construits entre 1957 et 1959 (ill. 2 à 4).



1 Le 4 avril 1956. Hazen Sise et Guy Desbarats, architectes. Pavillon du Lac-aux-Castors. AVM. VM105-Y-1-0416-01.



2 1958. Le plan d'aménagement autour du pavillon du Lac-aux-Castors. Warner S. Goshorn, architecte paysagiste. VM. SGPVMR.





3 Le 3 octobre 1958. Le pavillon du Lac-aux-Castors et son aménagement. Hazen Sise et Guy Desbarats AVM. VM105-Y-1-0640-02.



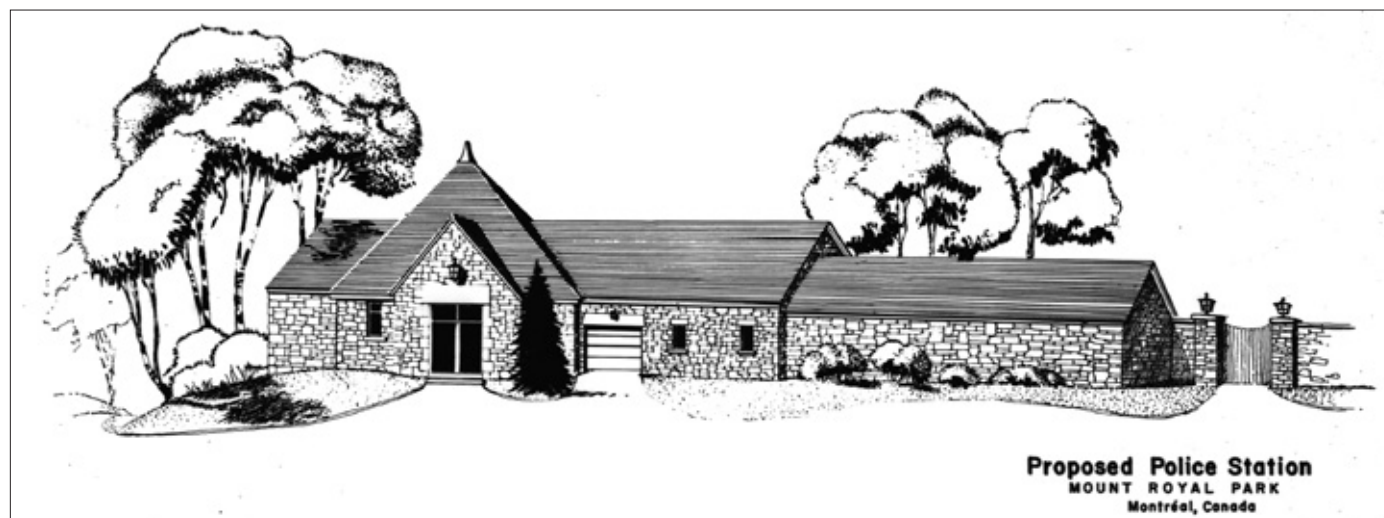
4 Le 26 août 1959. Le pavillon du Lac-aux-Castors et son aménagement. Hazen Sise et Guy Desbarats, architectes. AVM. VM105-Y-1-0713-002.



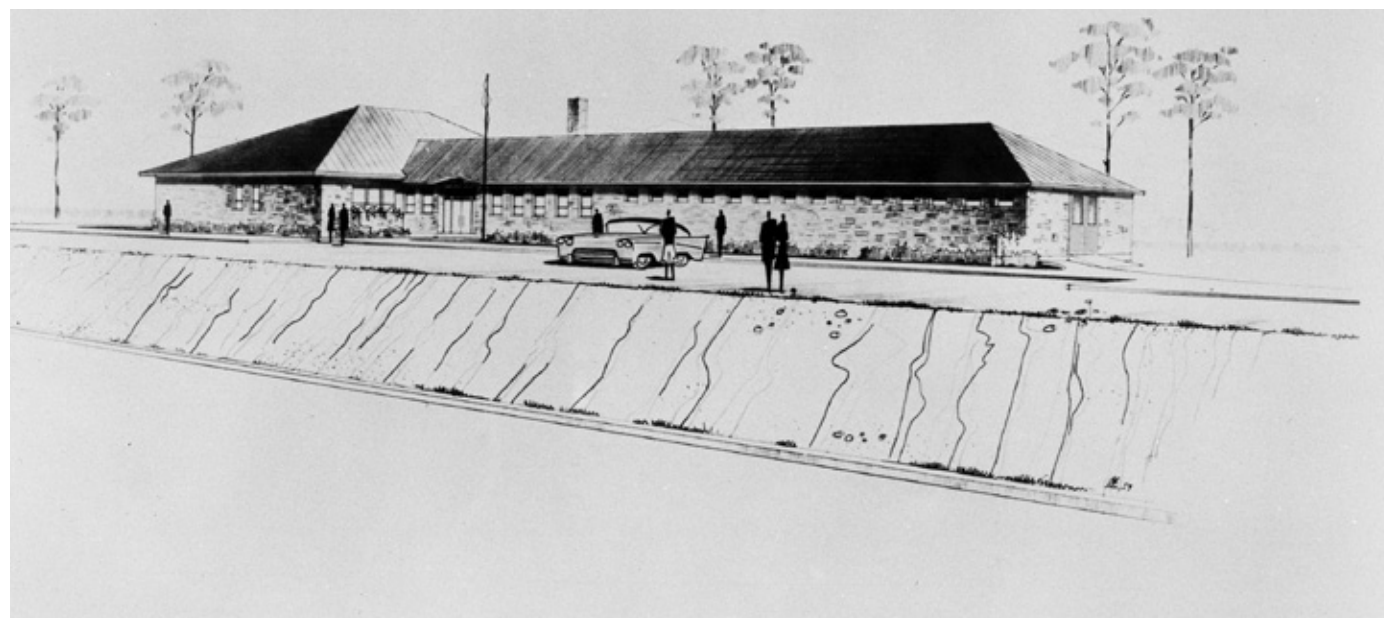
## LE POSTE DE POLICE ET SON ÉCURIE

Les plans de ce bâtiment sont conçus par l'architecte Paul H. Lapointe pour le service des travaux publics de la Ville de Montréal. Les illustrations montrent l'évolution du bâtiment entre 1957 (ill. 5) et 1960 (ill. 6). C'est en 1961 que la Ville vote des budgets pour la construction du poste de police et d'une écurie adjacente destinée aux « chevaux de la police montée<sup>1</sup> » de la Ville (ill. 7 à 9). Le poste de police et l'écurie qui le prolonge mesurent 188 pieds de long.

<sup>1</sup> Le 9 septembre 1960. « Sur le mont Royal. Soumissions pour la construction d'un poste de police et d'écuries », dans *Le Devoir*. AVM. Dossier de presse



5 Vers 1954. Sans nom. Première esquisse du poste de police. AVM. VM105-Y-1-0524-01.



6 Le 20 septembre 1960. Esquisse de l'architecte Paul H. Lapointe. AVM. VM105-Y-1-0812-01.



7 Le 17 juillet 1961. Le poste de police et son écurie en construction. AVM. VM105-Y-3-573-12.





8 Le 15 février 1962. Le poste de police et son écurie à droite. L'écurie, moins large que le poste de police, se distingue aussi de celui-ci par un toit à deux versants (plutôt qu'un toit à quatre versants au poste de police) et une fenestration plus petite. À l'arrière, l'antenne trapue de la compagnie de téléphone Bell occupe une place importante dans le paysage. AVM. VM105-Y-3-632-01.



9 Le 15 février 1962. Le poste de police et l'écurie terminée. AVM. VM105-Y-3-632-08.



## LE BÂTIMENT D'ENTRETIEN DU PARC DU MONT-ROYAL

Durant cette même période, les plans d'un bâtiment d'entretien dans le parc du Mont-Royal sont dessinés par l'architecte Paul H. Lapointe pour le service des travaux publics de la Ville (ill. 10). Ce bâtiment de deux étages est dissimulé dans les arbres et est situé en face du poste de police/écurie. De facture semblable, il est long de 147 pieds (ill. 11 et 12).



10 Le 20 septembre 1960. Esquisse de l'architecte Paul H. Lapointe. VM105-Y-1-0812-01.





11 Le 21 février 1962. VM105-Y-3-632-03.



12 Le 21 février 1962. VM105-Y-3-632-04.



## LES ANTENNES DE COMMUNICATION

Le mont Royal est un promontoire idéal pour installer des antennes de communications. Dès 1944, la Ville de Montréal accorde le droit d'installer « sur le point le plus élevé du Mont-Royal, un poste de radiodiffusion à modulation de fréquence et de télévision et d'ériger un édifice à cette fin, ainsi qu'une antenne<sup>1</sup> » (ill. 13 et 15). En 1960, « une nouvelle et unique tour de transmission et de

réception de télévision et de radio<sup>2</sup> » (ill. 14, 16 à 18 et 21) est autorisée par la Ville sous réserve de l'approbation par la Législature. Non loin de là, en 1952, la compagnie du cimetière Mont-Royal (CCMR) vend une parcelle de son terrain à la compagnie de téléphone Bell. Cette dernière y élèvera par la suite une antenne pour ses propres besoins (ill. 19 à 21).

<sup>2</sup> Le 25 août 1960. *Procès-verbal du Comité exécutif*. AVM. VM74-6\_1960.

<sup>1</sup> Le 3 novembre 1944. *Extrait du procès-verbal de la séance régulière ajournée du Conseil municipal de Montréal*. AVM. Série 3, dossier 97551.

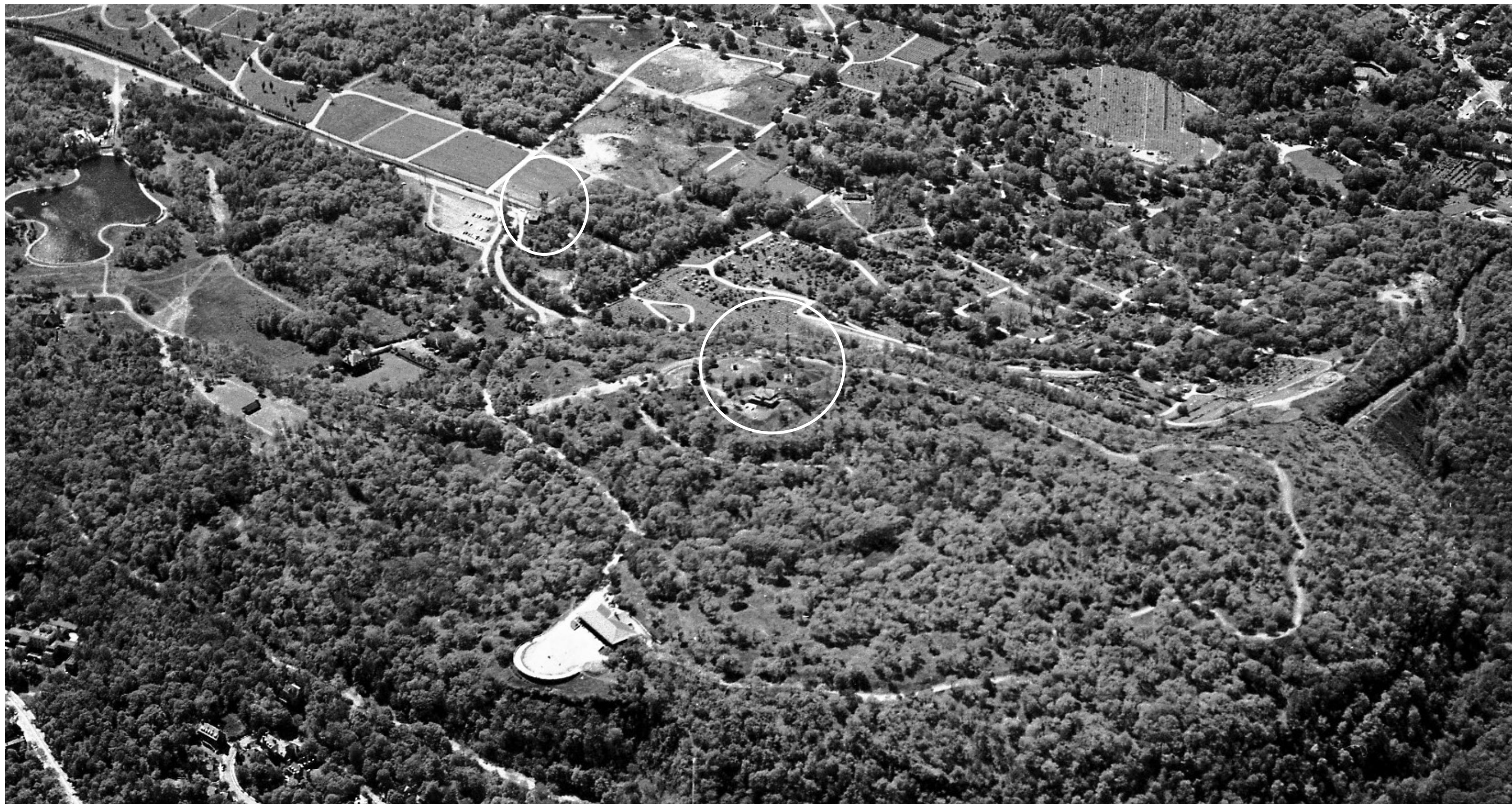


**13** Avant 1958. La boucle du *sommet* non loin de l'entrée du cimetière Mont-Royal à gauche de la photo. À l'arrière-plan, l'antenne de Radio-Canada. AVM. VM94-U0739-022.



**14** Le 10 mai 1962. Deux antennes de Radio-Canada se côtoient, à leurs pieds, les bâtiments qui les accompagnent. AVM. VM94-B009-006





15 Le 29 mai 1957. À gauche encerclé : l'antenne de la compagnie de téléphone Bell située à la limite des cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal. À droite : l'antenne de Radio-Canada qui s'élève encore seule. AVM. VM105-Y-1\_0490-009.





16 Le 10 septembre 1963. Les deux antennes de Radio-Canada sont toujours debout. Marcel Houle, photographe. AVM. VM94-V009-003.



17 Le 3 mars 1966. L'antenne maintenant unique de la Société Radio-Canada. Marcel Macot, photographe. AVM. VM94-B020-005.



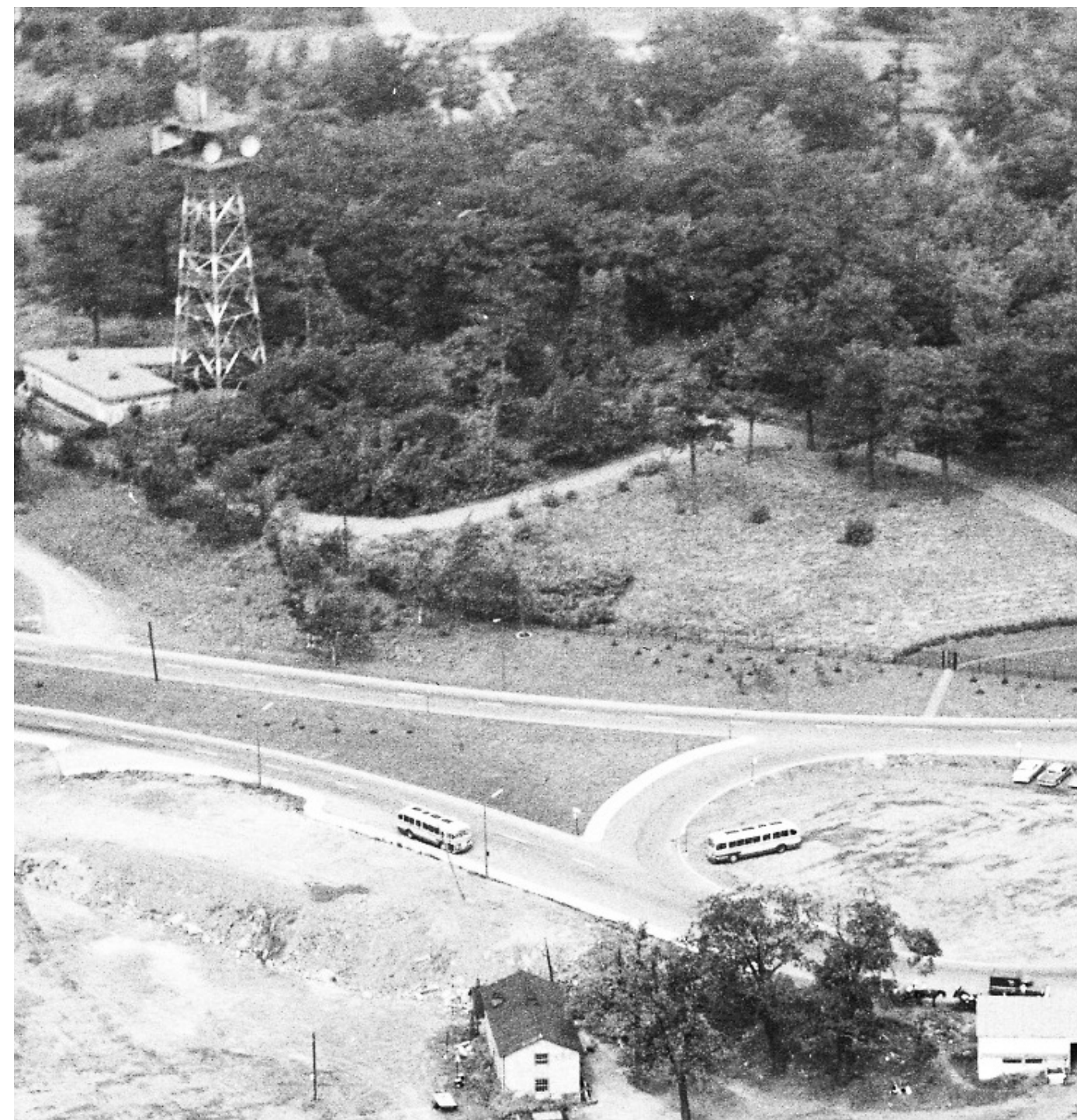


18 Le 3 mars 1966. L'antenne unique domine la montagne. Marcel Macot, photographe. AVM. VM94-B020-011.



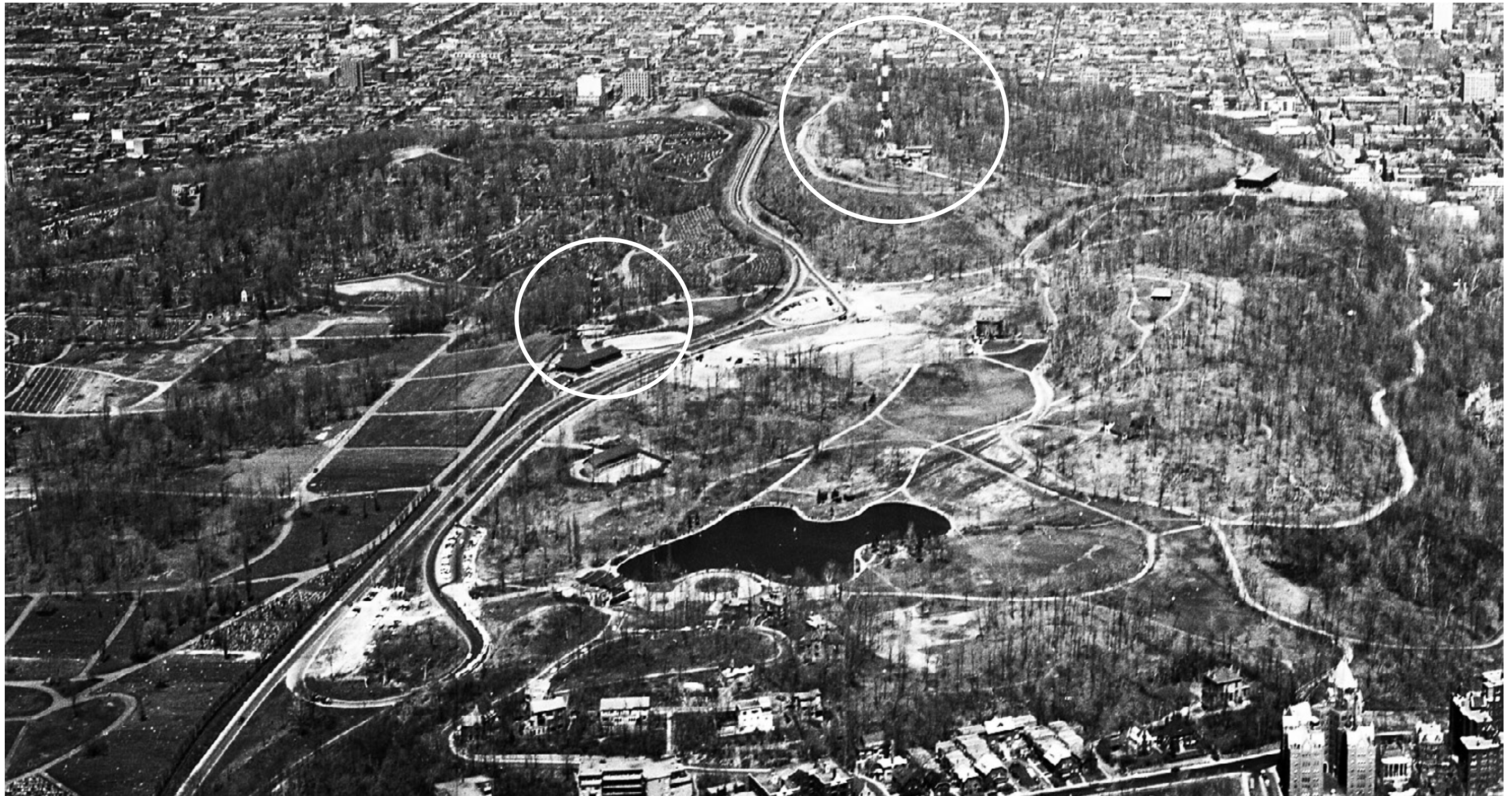


19 Avant 1958. L'antenne de la compagnie de téléphone Bell dans l'axe du chemin Remembrance. AVM. VM94-U0739-020.



20 Le 1<sup>er</sup> septembre 1961. L'antenne de la compagnie Bell alors que les stationnements à proximité de la maison Smith sont encore en chantier. AVM. VM105-Y-1-0910-01.





21 Le 2 mai 1964. Encerclée à gauche du chemin Remembrance : l'antenne de la compagnie de téléphone Bell. Encerclée à droite du chemin Remembrance : les deux antennes de Radio-Canada. La plus ancienne tour sera éventuellement démantelée. Elle n'apparaît plus sur les photos en 1966. Philippe Meunier, photographe. AVM. VM94-B-12-033.



## 7.7 1958-1965 UN PARC EN EXPANSION

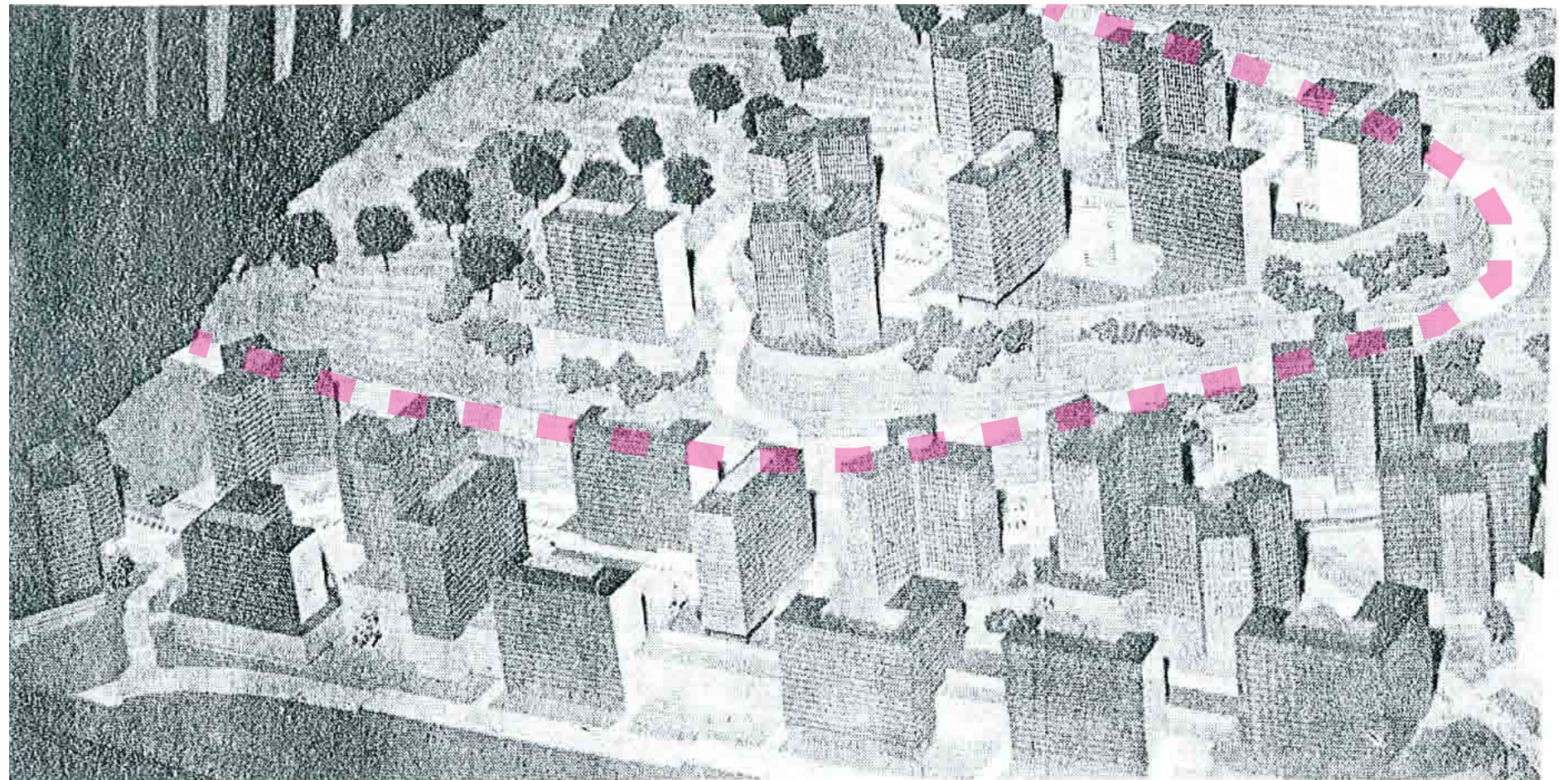
Au moment où la voie Camillien-Houde rend le *sommet* du parc du Mont-Royal accessible à un plus grand nombre, deux grands terrains appartenant à la compagnie du cimetière Mont-Royal deviennent la propriété de la Ville de Montréal et sont intégrés au parc du Mont-Royal. Le segment de la voie Camillien-Houde, qui pénètre profondément dans le cimetière depuis 1928, est maintenant bordé en grande partie par le parc du Mont-Royal (ill. 2). Les événements qui entourent cette expropriation marquent un tournant dans l'histoire du parc du Mont-Royal. Ils mènent à un changement d'attitude de la part de la Ville en regard du parc du Mont-Royal.

### DEUX PROJETS D'ENSEMBLES RÉSIDENTIELS

À la fin des années 1950, deux importants projets résidentiels sont planifiés par des promoteurs immobiliers. Très bien situés à flanc de montagne, ces vastes terrains sont mitoyens avec le parc du Mont-Royal. L'un est situé au Sud-Ouest du parc, dans le site de l'ancien hôpital Children's Memorial, lequel donne sur l'avenue Cedar (ill. 2). Le second est situé dans le cimetière Mont-Royal, à l'autre extrémité du parc.

Dans un premier temps (1956), la Ville souhaite acheter le terrain de l'hôpital *Children's Memorial*. Toutefois, le Comité exécutif rejette cette option qu'il juge trop onéreuse. Le 30 décembre 1958, le site est vendu à la *Mountain Village Incorporated* pour la somme de 1 500 000 \$ dans le but d'y construire un complexe résidentiel. Sur le site de l'ancien hôpital pour enfants, bien perché au-dessus de l'avenue Cedar, 5 tours d'habitation de 11 étages, les *Cedar Towers* sont planifiées.

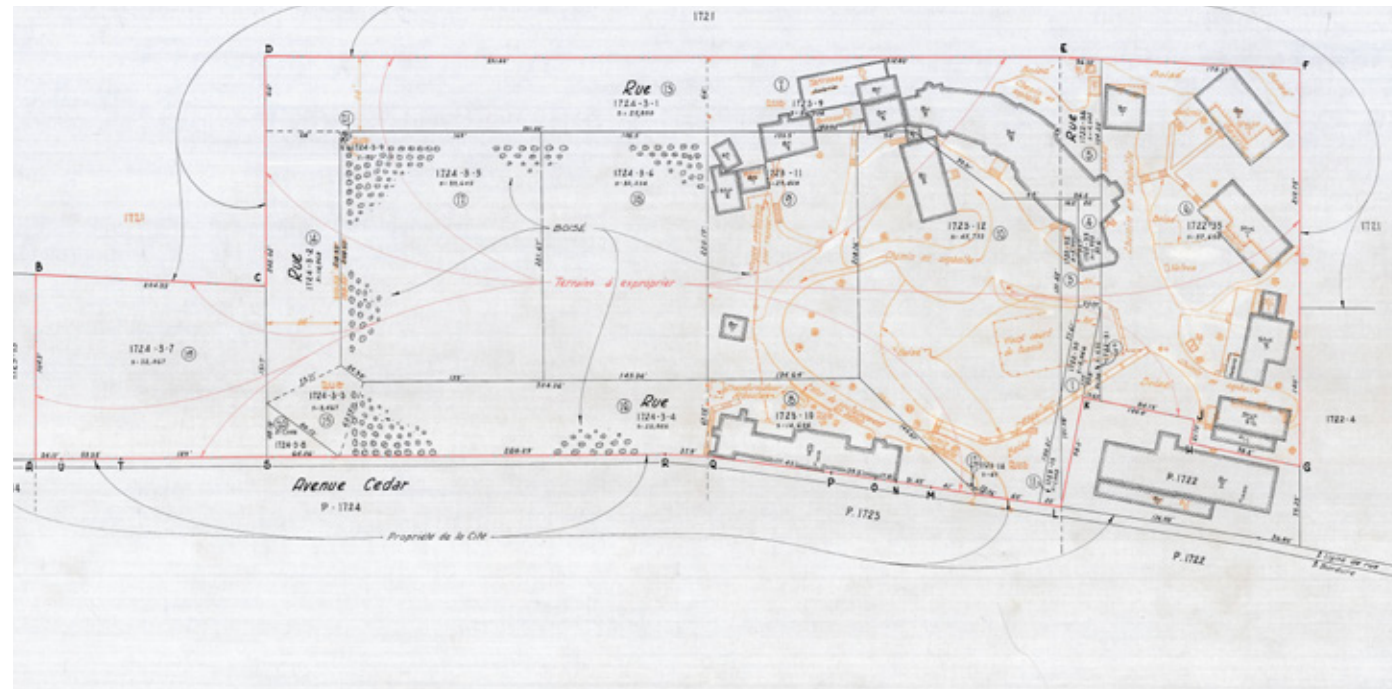
Au même moment, un autre projet, beaucoup plus important, fait surface dans Outremont, à la limite Est du parc du Mont-Royal. Il met en cause la *Mount Royal Cemetery Company (MRCC)*. Il s'agit d'un territoire trop rocheux pour convenir à l'inhumation. Le 7 janvier 1959, Gregory Javith offre à la CCMR d'acheter deux immenses terrains situés de part et d'autre de la voie Camillien-Houde (ill. 3). La *MRCC* accepte cette offre le 9 janvier. Cet imposant projet (ill. 1), constitué de 26 tours de 12 à 16 étages, est nommé le *Outremont Heights*.



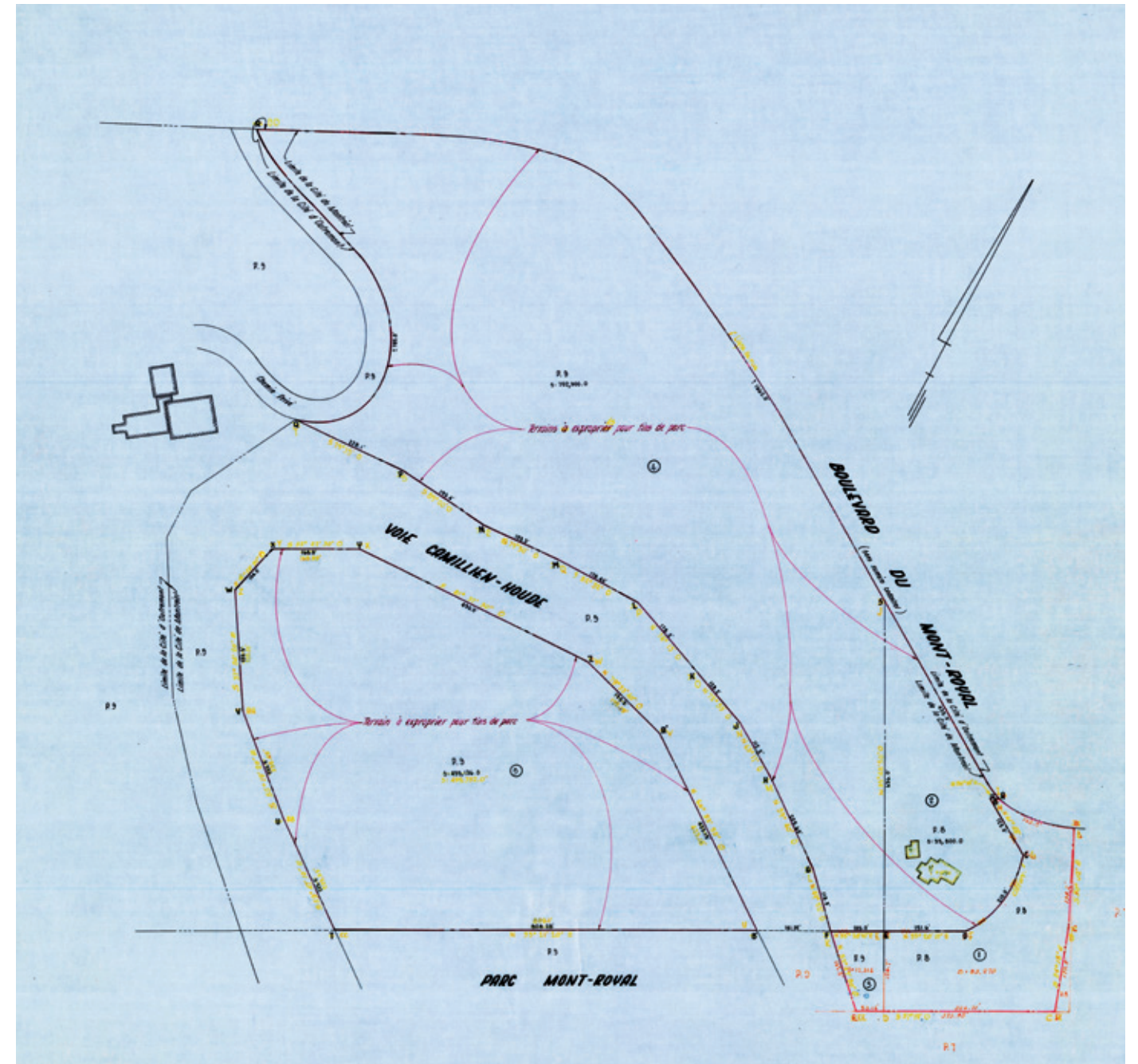
1 Sans date. Le projet *Outremont Heights*. Surligné en pointillé rose : la voie Camillien-Houde. Des rues qui y donnent accès et desservent les tours. Tiré de Pierre-Richard Bisson, *Outremont et son patrimoine. Inventaire et mise en valeur du patrimoine d'Outremont*, p. 138.



Dans ce cas, ainsi que pour le site de l'hôpital pour enfants, un concert de protestations s'élève à propos du surdéveloppement et du manque de planification sur la montagne, et ce, autant de la part de groupes que de personnalités connues (*Montreal Citizens' Committee, Civic Improvement League, save-the-mountain, Van Ginkel Associates, etc.*). De plus, la presse, autant francophone qu'anglophone, manifeste son opposition et les articles hostiles sont nombreux et soutenus. À la suite des protestations du public et des journaux ainsi que des actions prises par les Villes de Montréal et d'Outremont, l'acheteur se désiste.



2 Le 27 juin 1960. Le site de l'ancien hôpital *Children's Memorial*. On y remarque que l'emplacement des nouvelles rues projetées par le promoteur *Mountain Village Incorporated* est superposé aux bâtiments et aménagements de l'hôpital. VM. Bureau de la géomatique. AP12698\_C-235\_AT\_3327.



3 Le 5 février 1962. Plan montrant certains terrains situés à l'extrémité Nord du parc Mont-Royal dont l'expropriation est projetée pour les fins du susdit parc. VM. Bureau de la géomatique. AP12361\_A-122\_AT\_4715.



## LES LOIS ET LES MODIFICATIONS À LA CHARTE

Des lois sont sanctionnées afin d'empêcher le site du cimetière Mont-Royal de passer entre les mains de promoteurs immobiliers. La première est datée du 10 mars 1960, elle est intitulée *Loi concernant la cité de Montréal, la cité d'Outremont et la Compagnie du Cimetière du Mont-Royal*<sup>1</sup>. Elle stipule que les Villes de Montréal ou d'Outremont « peuvent acquérir de gré à gré ou par expropriation, une partie du terrain dont ladite compagnie [du cimetière du Mont-Royal] est propriétaire sur le versant nord du Mont-Royal<sup>2</sup>. »

Les pressions s'expriment souvent par la voie des journaux et leurs propos font les manchettes. Leurs demandes répétées insistent, entre autres, sur une protection de la montagne afin d'en contrer les menaces de densification par des projets immobiliers. La Ville de Montréal se doit de réagir plus énergiquement. Le 9 juin 1960, une résolution proposée par le conseiller Gagliardi s'énonce ainsi :

Il est résolu que le contentieux municipal soit chargé de préparer un projet d'amendement à la charte de la Cité à l'effet d'accorder à cette dernière droit de regard ou juridiction sur toute l'étendue du territoire connu sous le nom de Montagne du Mont-Royal, au-delà des limites actuelles du parc Mont-Royal, ledit droit de regard ou juridiction devant surtout viser à assurer la conservation de la montagne du Mont-Royal, selon un plan topographique et territorial à être préparé par le service d'urbanisme, comme parc récréatif pour toute la population régionale montréalaise et à lui conserver son attrait naturel tant sur le plan esthétique qu'architectural.

Qu'il soit également stipulé par ce projet d'amendement que tout terrain et les bâtiments dessus érigés ne faisant pas partie intégrale du parc Mont-Royal, mais étant compris dans les limites du territoire désigné dans le plan à être préparé par le service d'urbanisme, ne pourront être ni construits, ni aménagés, ni modifiés à moins qu'ils ne soient conformes au plan général préparé par le service d'urbanisme<sup>3</sup>.

Le 22 février 1961, une loi modifiant la charte de la Ville de Montréal<sup>4</sup> stipule que la Ville doit acquérir le terrain du cimetière d'ici le 1<sup>er</sup> mars 1962. Cette loi mentionne également que « le territoire compris dans les limites lisérées en rouge sur le plan M-247 St-Antoine (ill. 5), dressé par le service des travaux publics de la cité en date du 25 novembre 1960, est réservé pour constituer un parc public sous le nom de Parc Mont-Royal<sup>5</sup>. » Par cet amendement, la

Ville agrandit potentiellement le territoire du parc (ill. 5). Toutefois, ce vaste territoire n'est pas versé automatiquement dans le parc du Mont-Royal. Pour ce faire, « tout tel immeuble, dès qu'il est acquis par la cité, fait partie du Parc Mont-Royal<sup>6</sup>. »

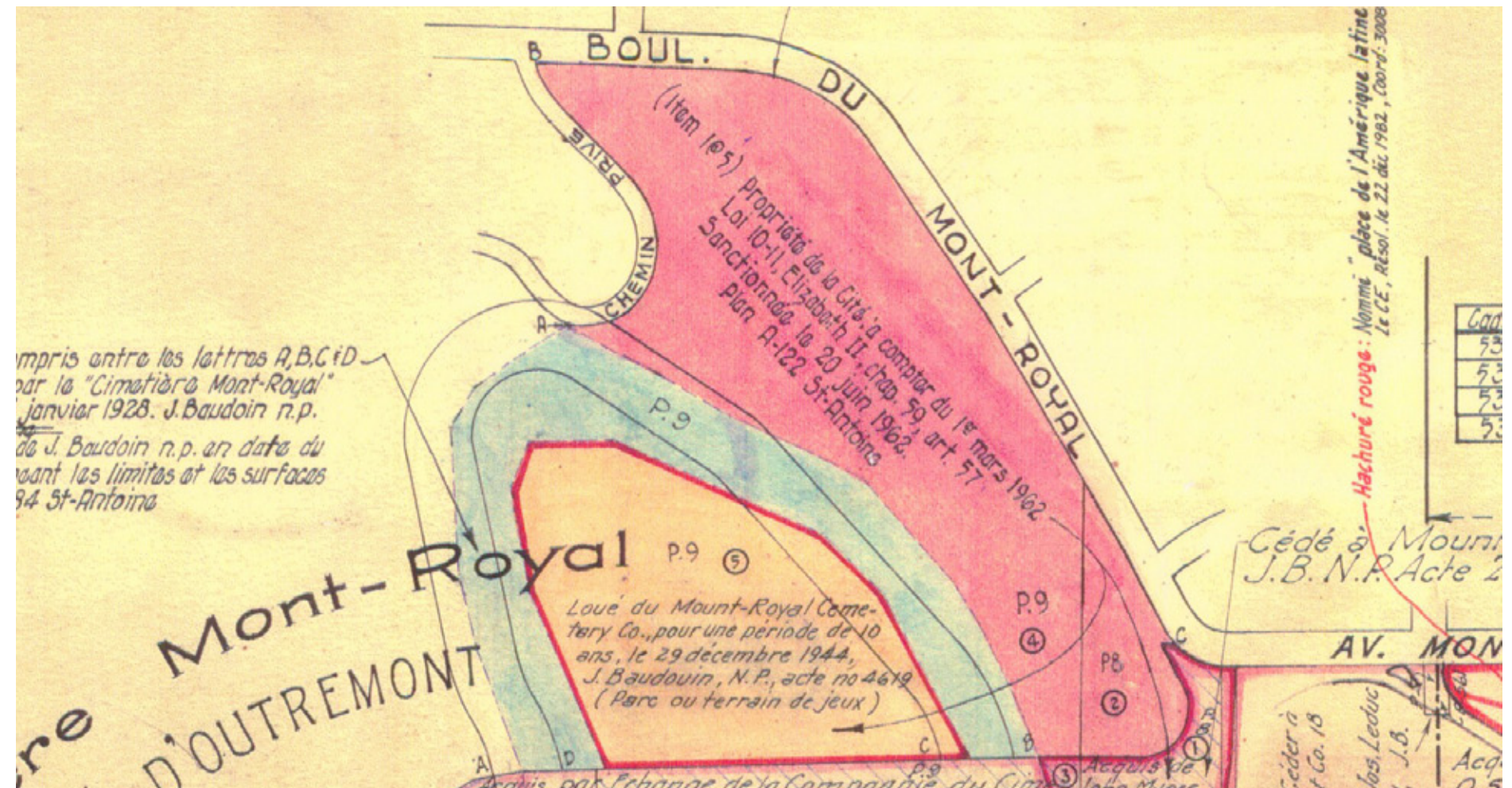
Cette loi est le premier grand geste de protection de la montagne qui va au-delà du périmètre du parc. Il vise à inclure toute nouvelle acquisition de la Ville dans ce périmètre. À cela, on y ajoute que la Ville de Montréal « doit conserver et maintenir à perpétuité comme parc public tout territoire dont elle est ou devient propriétaire dans les limites décrites au plan<sup>7</sup> ». Ce nouveau territoire projeté et potentiel (ill. 5) s'étend entre la rue Maplewood (boulevard Édouard-Montpetit) et l'avenue des Pins, d'une part, et entre le chemin de la

Côte-des-Neiges et l'avenue de l'Esplanade, d'autre part. Les deux terrains litigieux sont situés à l'intérieur de ce périmètre. Dès que la Ville acquiert une propriété dans ce périmètre, elle devient automatiquement incorporée au parc du Mont-Royal. Par la suite, des modifications à la charte apporteront des changements à ce périmètre dont le dernier date de 1975 (ill. 6 et 7).

À la suite des protestations du public et des journaux et des actions des Villes de Montréal et d'Outremont, l'acheteur se désiste. La Ville de Montréal devient propriétaire des terrains du cimetière Mont-Royal à partir du 1<sup>er</sup> mars 1962 et du site de l'ancien hôpital *Children's Memorial*, le 1<sup>er</sup> mars 1965.

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Ibid.



4 Compilation. La plus grande superficie des terrains acquis par la Ville de Montréal est située dans le territoire de la Ville d'Outremont. La voie Camillien-Houde à cet endroit est maintenant bornée pour une partie de son périmètre par le parc du Mont-Royal, ce qui n'était pas le cas auparavant. AVM. VM-1-20B.

<sup>1</sup> 8-9 Elizabeth II, chap. 96. En ligne. [www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr](http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr).

<sup>2</sup> Ibid.

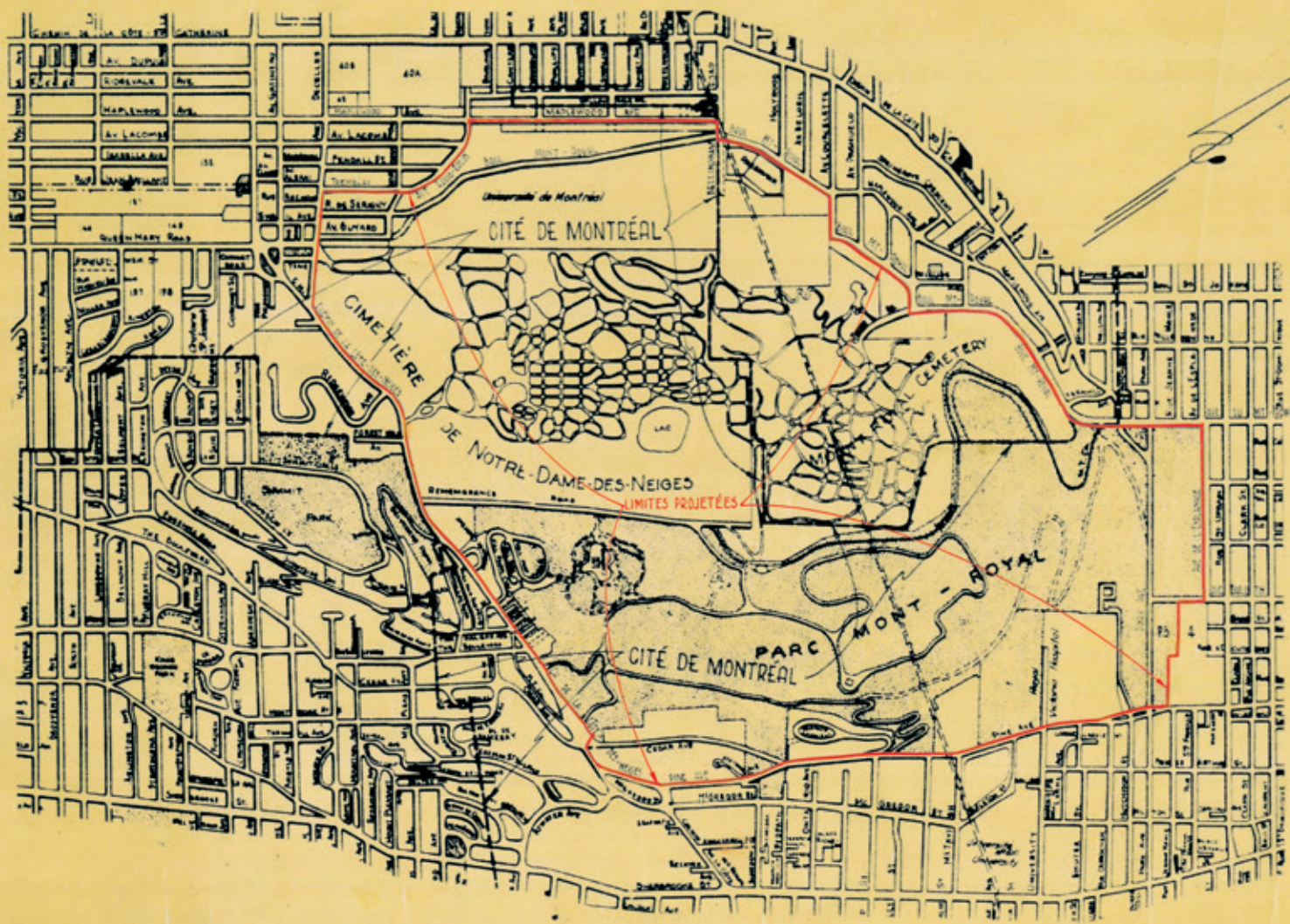
<sup>3</sup> Le 9 juin 1960. Cette proposition sera modifiée le 13 septembre 1960, la dernière phrase « à être préparé par le service d'urbanisme » est changée pour « à être préparé par le service des travaux publics ». AVM. VM074-6\_1960.

<sup>4</sup> 9-10 Eliz.II. 1960-1961. chap. 97. En ligne. [www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr](http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr).

<sup>5</sup> 9-10 Eliz.II. 1960-1961. chap. 97. En ligne. [www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr](http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/fr).



AP13507



CITÉ DE MONTRÉAL TRAVAUX PUBLICS

**PLAN**  
 montrant les limites projetées du  
**PARC MONT-ROYAL**

Quartiers St-Antoine et St-Laurent, Village Inc. de la Côte-des-Neiges  
 Mun. de la Paroisse de Montréal, Village Inc. St-Jean-Baptiste (cad)  
 Montréal le 25 novembre 1960. Échelle: 1000' = 1" (m.a.)

Note: Les limites projetées du Parc Mont-Royal  
 sont montrées par une ligne de couleur rouge

*C.A. Boileau ing. a.g.*  
 Ing. sur t. d'arpentage

*Emment*  
 Dir. des Travaux Publics

Homologué pour une période de 10 ans par la Loi 10, Eliz. II,  
 Bill 100, Article 28, sanctionnée le 22 février 1961.  
*Labrie Monette*  
 Greffier de la Cité

Cette loi est modifiée par la loi 13 Eliz II Bill 100, Article 11,  
 sanctionnée le 5 mars 1964. Voir plan M-269 St-Antoine.

**DIVISION TECHNIQUE - ARPENTAGE**  
**Plan N° M-247 ST-ANTOINE**

PRÉPARATION	PAR	DATE	REMARQUE
TRACÉ	COMPLÉTÉ		
MISE EN PLAN	ÉLABORÉ		
DESIGN	ÉLABORÉ		
COPIES	ÉLABORÉ		
PLAN DÉFINITIF			

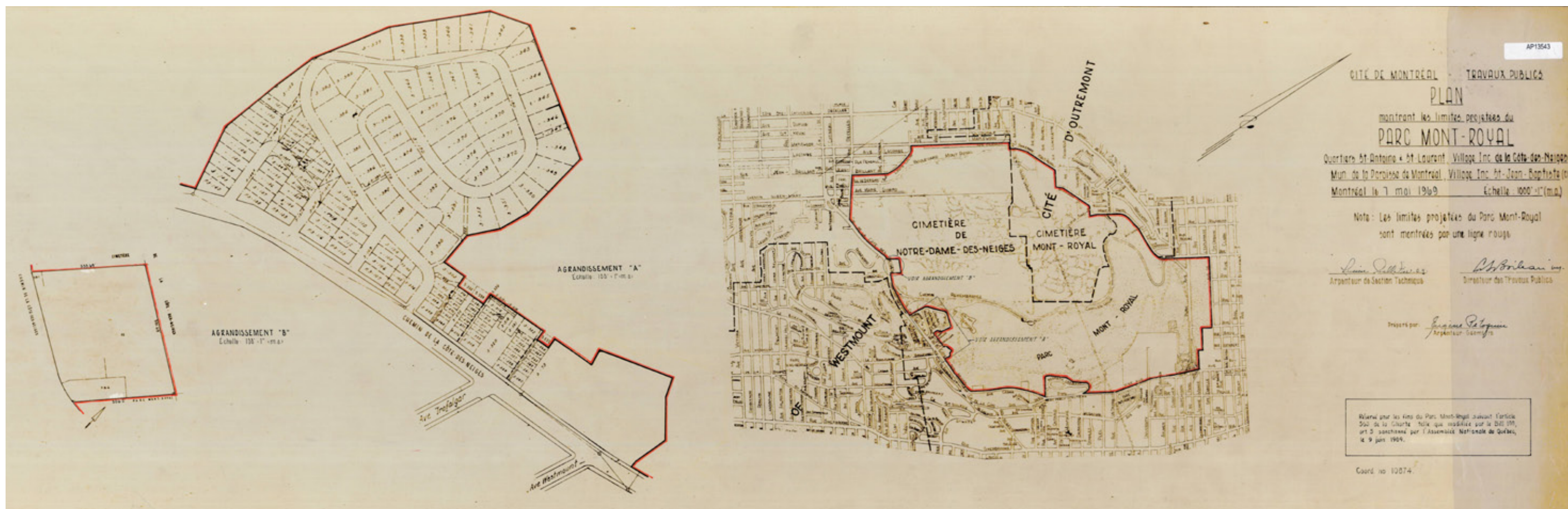
ARPEUTEUR DE SERVICE *Jean G. Levesque*  
 QUAIER N°

N°	NATURE	PAR	DATE

REPLAÇÉ	ÉTAT

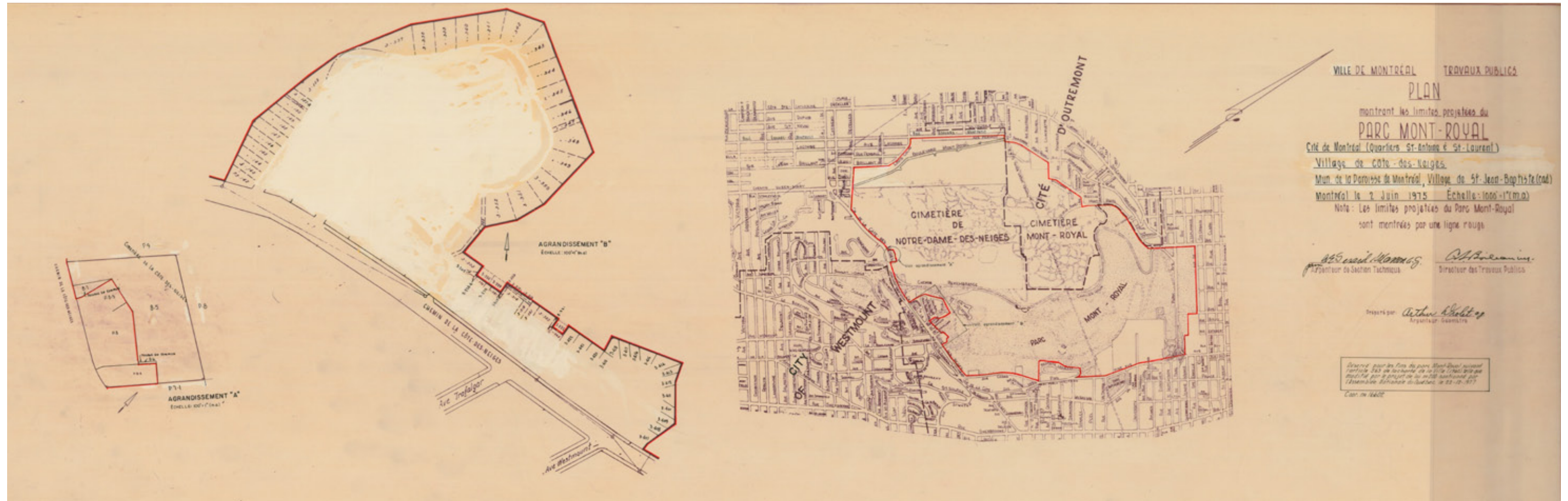
5 Le 25 novembre 1960. Une ligne rouge montre les limites projetées. Ce plan sera modifié à plusieurs reprises en fonction des amendements à la charte. Plan montrant les limites projetées du parc Mont-Royal. Des informations supplémentaires, encadrées dans le plan, accompagnent le titre « Homologué pour une période de 10 ans par la Loi 10, Eliz. II, Bill 100, Article 28, sanctionnée le 22 février 1961 ». VM. Bureau de la géomatique. AP13507\_M-247\_AT\_00000.





6 Le 7 mai 1969. Les limites projetées du parc du Mont-Royal sont soulignées en rouge et sont différentes de celles de 1960. Plan montrant les limites projetées du parc Mont-Royal. Une information encadrée dans le plan dit : « Réservé pour fins de Parc Mont-Royal suivant l'article 563 de la Charte telle que modifiée sur le Bill 100, art. 5 sanctionné par l'Assemblée nationale du Québec, le 9 juin 1969 ». VM. Bureau de la géomatique. AP13543\_M-320\_AT\_6946-1





7 Le 2 juin 1975. Un encadré explique cette fois-ci : « Réservé pour les fins de parc Mont-Royal suivant l'article 563 de la charte de la Ville (1960) telle que modifiée par le projet de loi no 200 sanctionné par l'Assemblée Nationale du Québec le 22-12-1977 ». Plan montrant les limites projetées du parc Mont-Royal. VM. Bureau de la géomatique. Plan M-355-St-Antoine.







## LA HUITIÈME PARTIE

# 1986 -2017 LA RECONNAISSANCE ET LA MISE EN VALEUR DU MONT ROYAL

Cette période est très chargée. Le mont Royal devient un sujet d'intérêt suffisant pour que la Ville d'abord et le gouvernement du Québec, ensuite en reconnaissent les grandes valeurs. Le mont Royal devient un objet de planification, de gestion et de réalisations. Le Bureau du Mont-Royal est mis sur pied à la Ville et une Table de concertation du Mont-Royal est formée laquelle regroupe les représentants des milieux municipal, institutionnel et associatif.

Durant ces dernières décennies, la société civile y est très présente et joue un rôle significatif dans la prise de conscience de l'importance de la montagne dans le paysage et la vie des Montréalais. De nombreux acteurs apparaissent dans l'espace public. Des organismes et groupes de citoyens, dont certains ont vu le jour depuis ces trente dernières années, expriment régulièrement ou ponctuellement leur point de vue sur différents aspects qui touchent le mont Royal.

La Ville produit alors les premiers documents de planification pour encadrer les interventions sur la montagne. Le premier *Plan préliminaire de la mise en valeur du mont Royal* (1990) est celui qui donne l'impulsion à ceux qui suivront. Produit par la Ville, il amène une vision nouvelle sur la montagne. Il sera suivi d'un *Plan de mise en valeur du mont Royal* (1992), puis d'un *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* (2009). À cela s'ajoute le *Plan de transport* (2008) qui traite plus spécifiquement de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance.

De plus, le mont Royal est devenu un sujet très médiatisé. Il suscite des débats, fait la une, est l'objet d'articles, de commentaires, de chroniques. Devant tant d'effervescence et de documentation très diverse produite, il est impossible de résumer cette période, ne serait-ce qu'en se concentrant sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance. Seules quelques publications officielles qui traitent du sujet à l'étude seront retenues. L'histoire des trente dernières années sur le mont Royal reste à faire.



# 8.1 1986-1994 UNE NOUVELLE APPROCHE

Depuis l'ouverture de la route véhiculaire en 1958, peu de changements affectent cette route. Il faut attendre près de trente ans, avec l'arrivée au pouvoir de l'équipe de Jean Doré, pour qu'une nouvelle approche accompagnée de nouvelles préoccupations influence les décisions de la Ville concernant non seulement le parc du Mont-Royal, mais plus largement le mont Royal. Cette équipe met en place des outils pour mettre en valeur le mont Royal en constituant un site du patrimoine et en élaborant un plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal qui est soumis à la consultation publique, également une nouveauté. Ces outils donnent pour le futur des orientations qui se concrétiseront par des actions sur le terrain. Bref, l'administration Doré apporte une vision plus globale du mont Royal. Les réflexions concernant la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance s'inscrivent dans cette démarche.

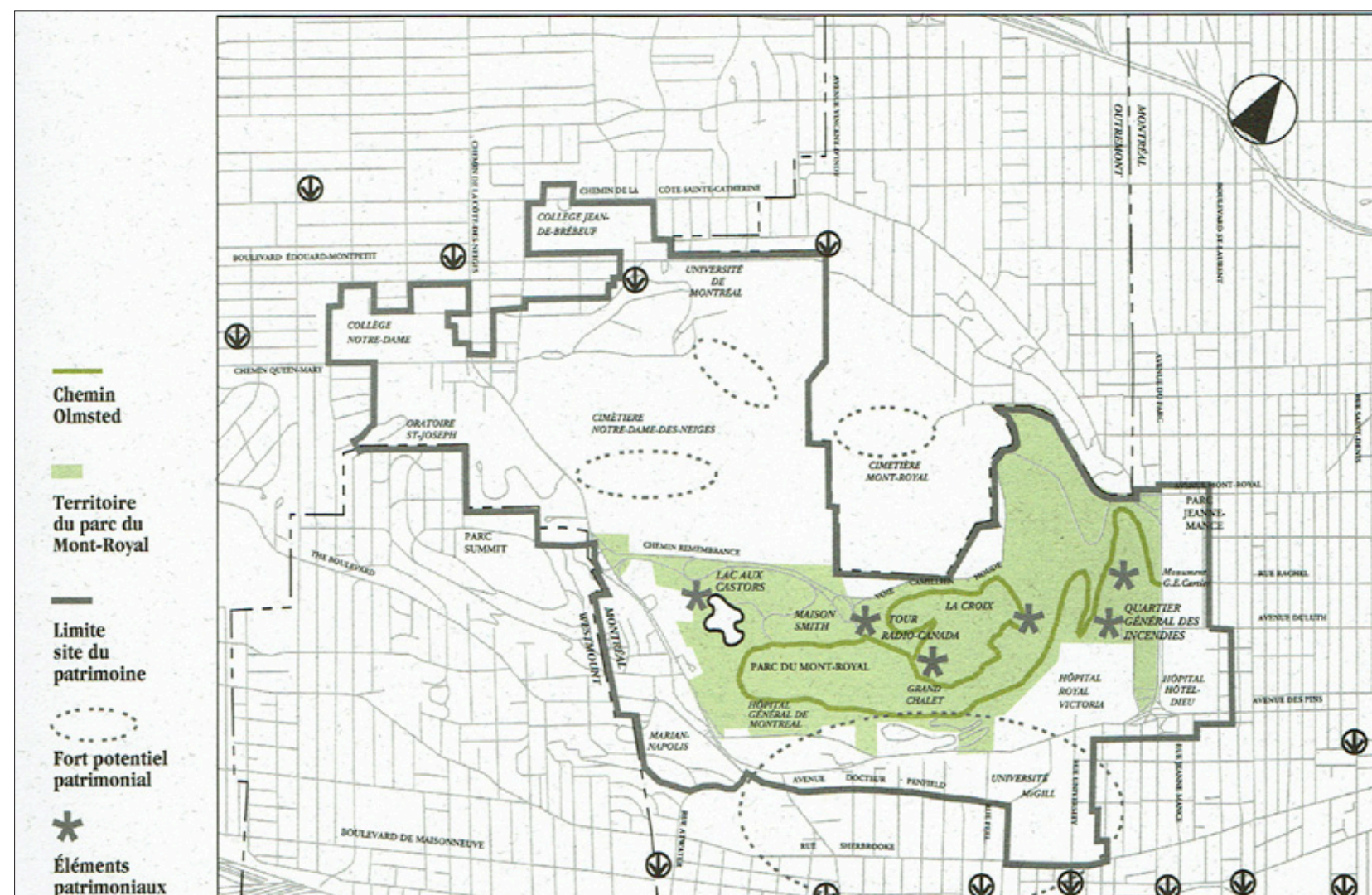
En 1986, Jean Doré succède à Jean Drapeau à la mairie de Montréal. C'est durant ces deux mandats à la tête de la Ville (1967-1994) que le mont Royal devient un sujet d'importance pour l'administration municipale. En 1987, la Ville de Montréal utilise les pouvoirs nouvellement conférés aux municipalités par la Loi sur les biens culturels, pour constituer le site du patrimoine du Mont-Royal (ill. 1). Ce site du patrimoine sera le premier du genre au Québec.

Le territoire couvert par ce site du patrimoine est beaucoup plus vaste que ne l'est le parc du Mont-Royal (ill. 1). Il inclut les cimetières, plusieurs institutions et des quartiers résidentiels. L'importance du mont Royal dans le paysage, le patrimoine et l'imaginaire montréalais est maintenant reconnue par la municipalité.

## 1988\_UN PROJET DE FERMETURE DE LA VOIE

En 10 avril 1988, les journaux annoncent que l'administration Doré songe à fermer la voie Camillien-Houde dans le but de redonner le parc aux piétons. Des études à ce sujet sont en cours. La Ville souhaite ainsi éliminer les stationnements pour augmenter les espaces verts dans le parc et propose que les automobilistes laissent leur véhicule en bordure de la montagne. Un service de navette pourrait alors être mis en place pour atteindre le *sommet* de la montagne. Le lendemain, le maire dément cette nouvelle et ajoute qu'en lieu et place de cette proposition on pourrait «aussi imaginer une route refaite, des systèmes de communication de transport en commun qui diminueraient la portion automobile sur le parc lui-même, mais qu'il demeurerait évident que le chemin d'accès devait demeurer<sup>1</sup>.» Certaines de ces idées sont reprises dans le *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*. Malgré le démenti, cette nouvelle montre déjà un changement d'attitude importante dans l'approche de la route qui traverse le parc du Mont-Royal.

<sup>1</sup> Le 11 avril 1988. «Le maire nie vouloir fermer le chemin Camillien-Houde aux autos», dans *La Presse*. AVM. Dossier de presse.



<sup>1</sup> Ce plan indique les limites du site du patrimoine du Mont-Royal. En vert, les limites du parc du Mont-Royal. (En fait le parc Jeanne-Mance aurait dû faire partie des limites du parc du Mont-Royal sur ce plan.) Tiré du *Plan de mise en valeur du mont Royal*, p. 24.



## 1990\_UN PLAN PRÉLIMINAIRE DE MISE EN VALEUR

L'intérêt pour le mont Royal prend un nouveau souffle. Des études sont produites, des articles de revue sont publiés et les journaux s'y intéressent plus régulièrement. Mais plus important, la Ville s'engage dans une démarche de protection et de mise en valeur du mont Royal. Pour cela, elle met sur pied une équipe de planification et, en octobre 1987, elle nomme l'urbaniste Jean Décarie au poste de coordonnateur responsable du « plan directeur du Mont-Royal<sup>2</sup>. » Il s'ensuit qu'en 1989, à la suite d'études, portant entre autres sur la problématique des accès, un *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal* est publié pour servir de document de base à la consultation publique prévue pour 1990. Ce document amène une approche nouvelle en ne limitant pas la mise en valeur du mont Royal au seul parc du Mont-Royal, mais en y intégrant le concept des trois sommets (ill. de 2018, numéro 4 p. 201).

La problématique d'intervention, le concept de mise en valeur, les propositions d'aménagement et finalement le contrôle du développement et la mise en valeur du territoire urbain constituent les grands thèmes de ce document. Une des prémisses du concept de mise en valeur est de « Développer les usages publics de la montagne compatibles avec la conservation à long terme des ressources, en s'inspirant des principes du premier concepteur du parc du Mont-Royal, Frederic Law Olmsted<sup>3</sup>. »

L'un des concepts de mise en valeur du mont Royal est *l'accessibilité et les réseaux de circulation*. L'objectif de ce document à cet égard est clair. « Pour assurer le plein développement du concept de mise en valeur du Mont-Royal [...], il convient aussi de réévaluer la présence de l'automobile sur la montagne et de réaménager les infrastructures qui y sont associées<sup>4</sup>. »

Ceci dit, dans le chapitre qui suit, seules les considérations concernant la voie Camillien-Houde, le chemin Remembrance et le carrefour Côte-des-Neiges/Remembrance seront abordées. Le *Plan préliminaire* traite de ces sujets sous les thèmes de *l'accessibilité et les réseaux de circulation*<sup>5</sup> et de *l'amélioration des voies bordant le mont Royal*<sup>6</sup>.

Sous ces titres, une mise en contexte sur la fréquentation du parc est nécessaire. On estime alors que « le parc du Mont-Royal serait le site le plus fréquenté de Montréal, devant l'oratoire Saint-Joseph (aussi sur la montagne) avec 2 millions de visiteurs<sup>7</sup>. » Comment s'y rend-on? Une très forte majorité utilise l'automobile (70 %), suivi du transport en commun, de

<sup>2</sup> Le 7 octobre 1987. *Procès-verbal du Comité exécutif*. AVM. VM74-6\_1987.

<sup>3</sup> Février 1990. *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*, p.30.

<sup>4</sup> Ibid., p.41.

<sup>5</sup> Sous le titre de *Le concept de mise en valeur*, p. i.

<sup>6</sup> Sous le titre de *Les propositions d'aménagement*, p. ii.

<sup>7</sup> Ibid., p. 23.

la marche et finalement le vélo. Du nombre de ceux qui fréquentent le parc « près de 30 % n'utilisent pas le parc comme tel, mais surtout la voie Camillien-Houde : balade en auto et arrêt au belvédère pour observer la ville<sup>8</sup>. »

Sous le thème de l'accessibilité, on affirme que « les infrastructures d'accès et de circulation automobile doivent faire l'objet d'un réaménagement important, pour être mieux intégrées au paysage et au caractère du parc du Mont-Royal<sup>9</sup>. »

Le concept d'aménagement du mont Royal conduit à une réévaluation de la présence de l'automobile sur la montagne. Cette démarche doit s'inscrire dans une nouvelle stratégie d'accès et de circulation qui peut, tout en assurant une bonne accessibilité pour toutes les clientèles, respecter le caractère et la vocation du mont Royal.

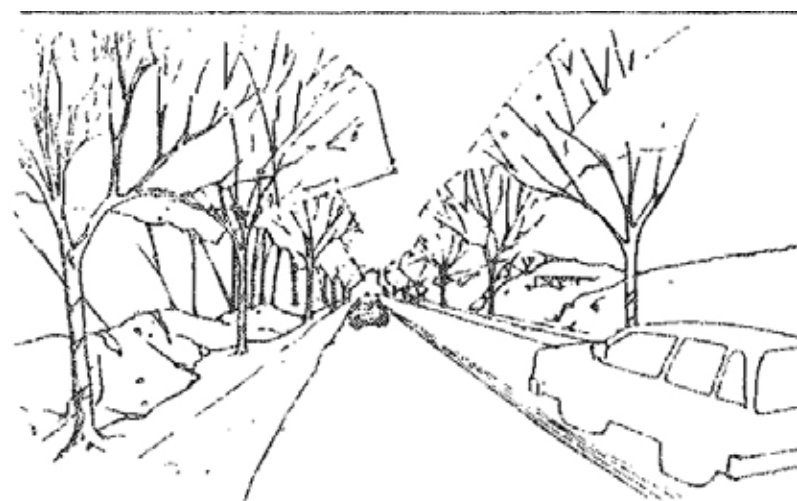
Les infrastructures routières qui traversent le parc et la montagne, soit la voie Camillien-Houde à l'est et le chemin Remembrance à l'ouest, semblent avoir été conçues d'abord pour satisfaire aux exigences de la fonction de transit rapide.

Pourtant, la possibilité de traverser le mont Royal est loin de constituer un élément indispensable au système de circulation urbaine. En effet, aux heures de pointe en semaine (matin et fin d'après-midi), le débit recensé est relativement faible, soit environ 500 véhicules par heure dans chacune des directions.

En outre, les enquêtes origine-destination démontrent qu'une très grande part des automobilistes qui empruntent ce trajet proviennent de secteurs éloignés de la montagne et pourraient choisir plusieurs autres itinéraires (parfois plus directs) en milieu urbain.

<sup>8</sup> Ibid., p. 23.

<sup>9</sup> Ibid., p. 61.



<sup>2</sup> Une proposition d'aménagement de la voie Camillien-Houde. Tiré de *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*, p. 62.

Les infrastructures sont donc surdimensionnées par rapport à la fonction de transit qui, par ailleurs, est contradictoire avec la vocation intrinsèque du parc et l'image de la montagne<sup>10</sup>.

Les stationnements sont identifiés comme étant des éléments négatifs du paysage. Une illustration montre qu'un de ces espaces, situé à proximité de la maison Smith, s'approche de la taille du lac aux Castors (ill. 3). Le parc du Mont-Royal compte 818 places de stationnement, mais 507 d'entre elles sont situées à proximité de la maison Smith. En se basant sur les statistiques, ce grand stationnement n'est alors utilisé qu'en période de pointe, soit les après-midi des beaux dimanches ou de jours fériés. Ce document propose donc « de diminuer considérablement le nombre de places de stationnement dans la partie centrale du parc<sup>11</sup>. » Cette perte d'espaces de stationnement dans le parc pourrait être compensée « par du stationnement linéaire le long des voies de circulation et après entente, par l'utilisation de stationnements institutionnels situés à proximité du parc<sup>12</sup>. » Par ailleurs, on insiste tout au long de ce document qu'une grande place soit faite à ce qu'on l'on nomme « la circulation douce » soit le transport en commun ainsi que la circulation piétonne ou cycliste.

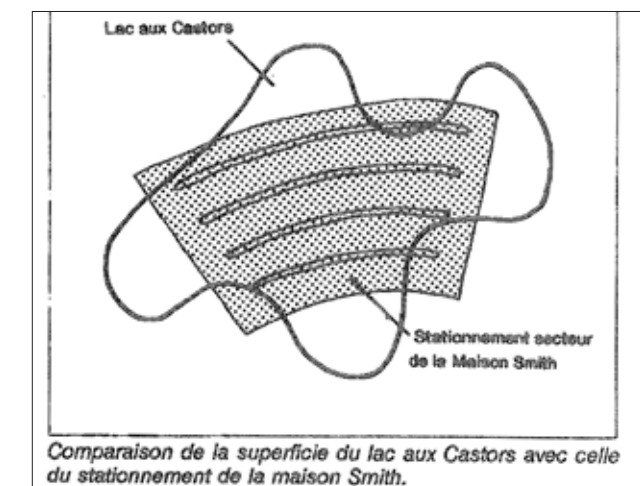
Ce document propose aussi à la consultation publique des interventions précises pour résoudre les problèmes qui sont énoncés plus haut :

- la fermeture de la chaussée sud du chemin Remembrance à la circulation automobile entre le chemin de la Côte-des-Neiges et le lac aux Castors et son intégration au chemin Olmsted « en tant qu'élément du chemin de ceinture autour de la montagne. »

<sup>10</sup> Ibid., p. 42.

<sup>11</sup> Ibid., p. 43.

<sup>12</sup> Ibid., p. 43.



<sup>3</sup> Tiré de *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*, p. 43.



- le maintien de la circulation sur les quatre voies pour le reste du chemin Remembrance jusqu'au cimetière Mont-Royal « avec possibilité de stationnement linéaire en période de pointe (environ 125 nouvelles places). »
- la reconfiguration des stationnements à proximité du lac aux Castors, en maintenant les 230 places de stationnements.
- le démantèlement des stationnements à proximité de la maison Smith, en conservant 25 places pour les handicapés et récupération du nouvel espace disponible pour l'amélioration du parc.
- l'aménagement de ronds-points et de débarcadères près du lac aux Castors et de la maison Smith, à l'intention des autobus touristiques et du transport en commun.
- le réaménagement du belvédère Camillien-Houde et réduction de place de stationnement avec « l'aménagement d'une voie d'arrêt réservée aux autobus touristiques. »
- la création d'un belvédère du côté nord de la voie Camillien-Houde « avec une vue sur la plaine intérieure de la montagne. »
- le réaménagement de la voie Camillien-Houde sur toute sa longueur, pour lui donner un caractère de voie de promenade et d'accès au parc (ill. 2) plutôt que de transit rapide : réduction de l'emprise, plantation des abords, etc.<sup>13</sup>

Le *Plan préliminaire* aborde le sujet de l'échangeur au carrefour des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance. Pour discussion, une proposition de réaménagement est élaborée (ill. 4).

## LES CONSULTATIONS PUBLIQUES

Le 25 octobre 1989, le Comité exécutif de la Ville confie le mandat au Bureau de consultation de Montréal (BCM), nouvellement créé, de préparer une consultation publique portant sur le *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*. Les audiences se tiennent en avril et mai 1990.

En septembre de cette même année, le BCM remet son rapport qui se conclut par des recommandations. L'orientation prioritaire doit être « axée sur la conservation, c'est-à-dire sur la préservation du milieu naturel<sup>14</sup>. » Elle devrait servir de « critère fondamental que ce soit dans le choix des usages, des principes directeurs, des interventions et moyens de mise en valeur du mont Royal<sup>15</sup>. » Seuls les éléments touchant l'accessibilité en relation avec la voie véhiculaire seront retenus.

<sup>13</sup> Ibid., p. 62.

<sup>14</sup> « Annexe 1. Liste des recommandations », dans *Rapport de consultation publique. L'avenir de la montagne. Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*, p. 13.

<sup>15</sup> Ibid.

### 4.3.3.2 L'échangeur Côte-des-Neiges - Remembrance

En tenant compte du projet de redimensionnement de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance, une proposition de réaménagement de ce carrefour a été élaborée. Elle se définit comme suit:

- démantèlement de la structure existante;
- déplacement de la chaussée est du chemin de la Côte-des-Neiges pour la rendre parallèle à la chaussée ouest;
- aménagement d'un carrefour à niveau avec un terre-plein central, des feux de circulation, et pour accéder au parc, une voie de virage à droite (direction nord) et une voie de virage à gauche (direction sud);
- réduction du chemin Remembrance à une seule chaussée à sa jonction avec le chemin de la Côte-des-Neiges, avec deux voies dans chaque direction et un îlot central; des éléments sculpturaux ou monumentaux pourraient marquer l'entrée du parc;
- aménagement d'un rond-point, immédiatement après l'entrée du parc, pour permettre des trajets en boucle à l'intérieur du parc (ex.: pour le transport en commun et les autobus touristiques) et qui pourrait donner accès au stationnement de l'Armée; ce rond-point, doté d'une guérite, permettrait aussi de gérer l'accès au parc en période de pointe.

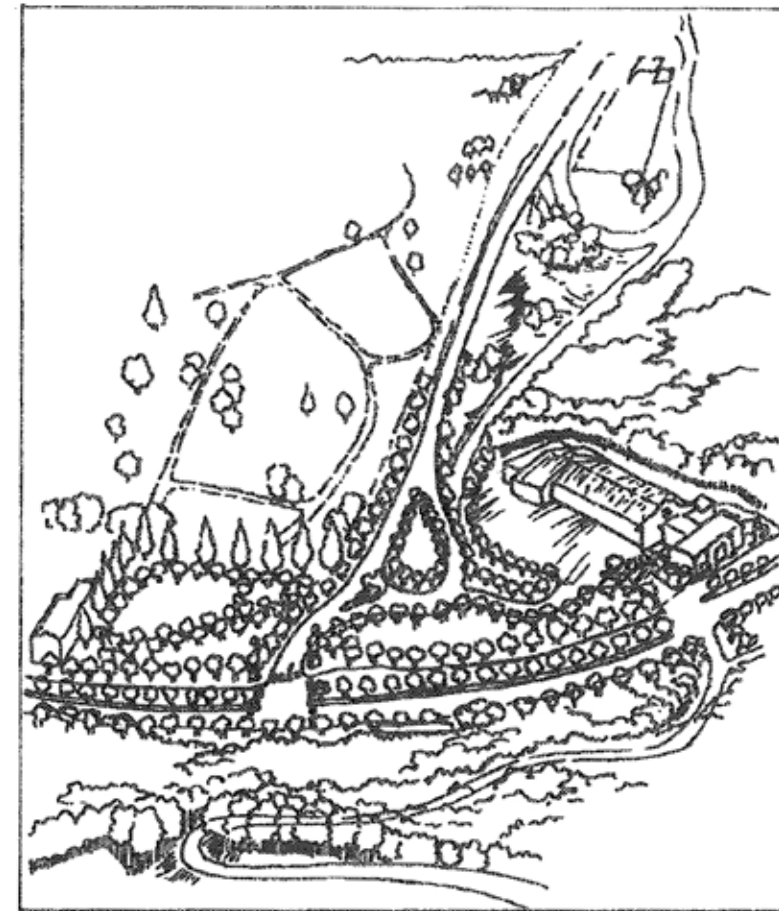


Illustration de la proposition de réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges - Remembrance en carrefour à niveau.

La nouvelle configuration du carrefour, qui implique l'installation de feux de circulation, pourrait augmenter légèrement le temps de parcours moyen des automobilistes circulant sur le chemin de la Côte-des-Neiges. Cependant, il offrirait une capacité suffisante pour desservir les besoins de la circulation recensée à cet endroit.

<sup>4</sup> Tiré du *Plan préliminaire de la mise en valeur du mont Royal*, p. 90.



Voici quelques recommandations qui touchent l'accessibilité de la montagne.

- Le Comité consultatif (BCM) retient l'accessibilité comme l'un des principes directeurs de la mise en valeur du mont Royal
- dans le souci de rendre la montagne accessible à tous les groupes qui la fréquentent, le comité consultatif recommande le maintien de l'usage de l'automobile pour accéder au sommet de celle-ci, et se prononce contre la réduction substantielle des aires de stationnement. Mais, le Comité reconnaît aussi que la fonction de transit est incompatible avec la vocation de la montagne, et il recommande par conséquent d'y mettre fin<sup>16</sup>.

D'autres recommandations concernent plus spécifiquement la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance. À ce sujet, le Comité consultatif recommande

- [...] que la circulation de transit automobile sur l'axe routier des voies Camillien-Houde et Remembrance soit interrompue par l'aménagement de deux boucles terminales distinctes sur le sommet de la montagne, l'une située dans le secteur du lac aux Castors et l'autre dans le secteur de la Maison Smith
- [...] de maintenir un] passage permettant la traversée de la montagne par les autobus et les véhicules d'urgence.
- [...] de procéder à l'aménagement paysager des voies Camillien-Houde et Remembrance pour leur redonner un caractère plus champêtre.
- [...], de procéder au réaménagement paysager des stationnements des secteurs de la Maison Smith et du lac aux Castors, en vue d'améliorer la qualité esthétique de ces secteurs.
- [...] d'augmenter la fréquence du service d'autobus desservant directement le parc du Mont-Royal et de relier directement le circuit à une station de métro à l'ouest du parc<sup>17</sup>.

Quant au belvédère de la voie Camillien-Houde, le BCM en recommande « un réaménagement paysager et visuel<sup>18</sup> » et pour ce qui est de l'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance, la BCM « estime qu'il y a lieu de procéder à son démantèlement et à l'aménagement d'un carrefour à niveau<sup>19</sup>. »

## LE RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF

À la lumière du rapport du BCM, le Comité exécutif produit à son tour un rapport sur le *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*. Il affirme que les consultations publiques contribueront « à orienter les décisions de l'Administration municipale sur l'avenir du parc du Mont-Royal et de la

<sup>16</sup> Ibid., p. 3.

<sup>17</sup> Ibid., p. 5-6.

<sup>18</sup> Ibid., p. 9.

<sup>19</sup> Ibid., p. 11.

montagne<sup>20</sup>. » C'est dans cette optique que le Comité exécutif fait siennes les recommandations concernant la circulation véhiculaire qui a fait consensus lors des consultations publiques.

- réduire la "présence" de l'automobile sur la montagne et mieux intégrer les infrastructures qui lui sont associées (ex. : réaménagement des voies Camillien-Houde et Remembrance en voies à caractère champêtre
- considérer la circulation de transit comme incompatible avec le contexte de la montagne,
- améliorer le service de transport en commun
- maintenir une accessibilité véhiculaire adéquate à la montagne pour toutes les clientèles<sup>21</sup>.

Par ailleurs, la Ville avant de prendre des décisions devra statuer par rapport à la proposition du BCM « d'interrompre le trafic de transit modifiant du même coup les conditions d'accès pour les usagers de la montagne<sup>22</sup>. »

Bref, la Ville entend prendre les moyens pour amorcer les travaux le plus rapidement possible. Parmi les projets à court terme figure la réfection du belvédère Camillien-Houde. Dans un autre registre, la Ville annonce, pour 1991, la production d'un plan définitif de mise en valeur du mont Royal. Il sera réalisé en 1992.

## 1992\_PLAN DE MISE EN VALEUR DU MONT ROYAL.

À la suite des consultations publiques, la Ville adopte le *Plan de mise en valeur du mont Royal* en l'année du 350<sup>e</sup> anniversaire de Montréal soit en décembre 1992 et ce document devient son outil de planification de la Ville. « Ce plan contient les stratégies qui permettront d'agir pour protéger et garder vivantes sa richesse écologique, sa beauté et ses vocations<sup>23</sup>. » Il est présenté comme étant le fruit d'une démarche qui compte des études, des consultations publiques, des concertations avec d'autres municipalités, avec des institutions et aussi avec le milieu associatif. Ce Plan est vu par la Ville comme une « base d'action commune à laquelle nous nous rallions tous<sup>24</sup>. » Une partie de ce document fait référence à la vision et aux principes mis de l'avant dans la planification du parc du Mont-Royal par Frederick Law Olmsted.

<sup>20</sup> Le 9 octobre 1990. *Rapport du Comité exécutif au Conseil municipal suite au rapport du Bureau de consultation de Montréal sur le plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*, p. 2. AVM. VM49.

<sup>21</sup> Ibid. p. 5.

<sup>22</sup> Ibid., p. 6.

<sup>23</sup> *Plan de mise en valeur du mont Royal*, Extrait de la Lettre du maire.

<sup>24</sup> Ibid. Préface d'André Lavallée.

La voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance, qui forment une route continue malgré les deux toponymes, sont à nouveau mentionnés dans ce Plan sous le thème de *L'accessibilité et les réseaux de circulation*. Les constats et propositions s'approchent de ceux mentionnés dans le *Plan préliminaire de la mise en valeur du mont Royal*.

Le réseau véhiculaire qui traverse la montagne, soit la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance, fera l'objet d'un réaménagement qui réduira la place qu'occupe actuellement l'automobile sur la montagne, dans le but de favoriser l'accès par transport en commun, à pied et à bicyclette<sup>25</sup>.

Ce plan propose différentes solutions afin d'intégrer cette infrastructure « au paysage et au caractère du mont Royal<sup>26</sup>. » Plusieurs éléments mentionnés dans le plan préliminaire sont repris dont celui de redimensionner la voie pour réduire le transit rapide, de réévaluer la question des stationnements, de réaménager le belvédère de la voie Camillien-Houde pour y intégrer un arrêt d'autobus, et de favoriser le transport en commun, l'utilisation du vélo et les déplacements à pied (circulation dite douce). D'autres solutions, plus précises, s'inspirent aussi du Plan préliminaire comme

- mettre en place une desserte par transport en commun de la montagne, sous des formes qui restent à déterminer, dont une navette circulant entre les stationnements périphériques et certains points d'intérêts du parc ou entre certains arrêts de métro et le parc, ou encore entre les grandes voies urbaines est le parc.
- proposer une grille horaire établissant les périodes de clôture de la voie Camillien-Houde à toute circulation automobile, à l'exception des véhicules d'urgence ou de véhicules se rendant à certaines propriétés institutionnelles, tel le cimetière Mont-Royal. [...]
- assurer la compatibilité entre les moyens de transport en favorisant l'utilisation du vélo, celle des transports en commun et la circulation à pied<sup>27</sup>.

À la veille des fêtes du 350<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Montréal par les Français, la Ville investit sept millions de dollars pour des travaux dont la plupart se situent dans le parc du Mont-Royal comme la canalisation des eaux dans certains secteurs, le réaménagement du chemin Olmsted et du belvédère du grand chalet, la restauration de la croix, mais également le renforcement des murs de soutènement de la voie Camillien-Houde. En 1992, d'autres projets sont prévus, principalement la continuation des travaux en cours. Aucune prévision ne touche toutefois la voie Camillien-Houde ou le chemin Remembrance.

<sup>25</sup> Ibid., p. 35.

<sup>26</sup> Ibid., p. 35.

<sup>27</sup> Ibid., p. 36.



## 8.2 1990-1996 LE BELVÉDÈRE ET L'ESCALIER CAMILLIEN-HOUDE\_LES PHOTOS

À la suite de l'adoption en 1992 du *Plan de mise en valeur du mont Royal*, la Ville tente de réaliser les projets contenus dans ce plan. Ceux-ci concernent essentiellement des travaux à exécuter dans le parc du Mont-Royal. Par ailleurs, aussi en 1992, la Ville produit le *Plan directeur d'aménagement des secteurs du Sommet et de l'Escarpement*. Celui-ci vise à renaturaliser et aménager les secteurs du Sommet et de l'Escarpement ainsi qu'à intervenir pour régler les problèmes d'érosion dans le parc. Les réaménagements du belvédère et de l'escalier Camillien-Houde sont alors dans la mire.

### LE CONTEXTE

Déjà, dans le *Plan préliminaire de la mise en valeur du mont Royal* de 1990 on envisage de réaménager le belvédère Camillien-Houde « afin de réduire les conflits de circulation et d'améliorer l'aspect visuel du lieu<sup>1</sup>. » Par ailleurs, le belvédère et l'escalier Camillien-Houde sont traités dans le *Plan directeur d'aménagement des secteurs du Sommet et de l'Escarpement*. Ce document priorise la renaturalisation et l'aménagement de ces secteurs puisque

l'importance de débiter les travaux correctifs de restauration du milieu naturel par le sommet est évident en soi, dans le contexte d'une montagne. En effet, l'eau de ruissellement causant des problèmes d'érosion provient du sommet et par conséquent c'est là qu'il faut commencer à la bien gérer pour minimiser les dégâts plus bas<sup>2</sup>.

En septembre 1993, le Comité exécutif adopte une résolution qui entérine les travaux projetés pour 1993-1995 dans le secteur de l'escarpement, ce qui inclut la réfection du vieil escalier Camillien-Houde (ill. 1, 3, 5 et 14) jugé trop dangereux. D'autre part, le belvédère Camillien-Houde est lui aussi visé par les travaux de réaménagement. Il est situé au haut d'un talus formé en partie par des remblais successifs provenant des débris créés par la construction de la voie de tramway, de celle de la voie Camillien-Houde et de la démolition du tunnel (ill. 1 et 2). On y voit, surtout l'hiver, des crevasses perceptibles de loin, qui sont dues à l'érosion créée par l'eau de ruissellement (ill. 6 à 9).

Ce site, toujours très fréquenté, est en 1995 dans un état de délabrement certain (ill. 2 et 3, et 7 à 11) et ses installations sont vétustes. Il doit être reconstruit pour assurer la sécurité des usagers et pour améliorer son apparence visuelle (ill. 12). Les travaux de réaménagement projetés visent l'aire de stationnement et ils incluent, entre autres, un terre-plein planté d'arbres séparant le belvédère de la voie Camillien-Houde (ill. 12 et 15), des

<sup>1</sup> *Plan préliminaire de la mise en valeur du mont Royal*, p. 62.

<sup>2</sup> *Parc du Mont-Royal. Plan directeur d'aménagement des secteurs du Sommet et de l'Escarpement*, p. 6.



<sup>1</sup> 1970. Au premier plan, l'escalier Camillien-Houde avec une vue sur le belvédère et le talus qui s'effrite déjà. VM. SGPVMR. DOCS1 -#187628-v1-0225-102\_1970\_M-2-87\_1-183\_Photo\_Belvédère\_Camillien-Houde\_et\_son\_escalier.



terrasses d'observation avec garde-corps (ill. 15 et 16, 18), la réhabilitation du talus vert devant le belvédère (ill. 5 à 8) et le réaménagement de l'escalier qui mène à la croix (ill. 3, 7 à 9, 11).

Ce nouvel aménagement du belvédère s'inspire des principes d'Olmsted. Il s'inscrit donc dans un processus de découverte progressive de la montagne et plus spécifiquement du panorama offert à cet endroit, l'idée étant que le cheminement est aussi important que le point de vue à découvrir. Il incite les automobilistes à sortir de leur véhicule pour aller contempler le paysage sur la terrasse d'observation. Le belvédère et l'escalier Camillien-Houde faisant partie du site du patrimoine du mont Royal, ce plan d'aménagement devra être soumis pour approbation par le nouveau Comité consultatif de Montréal sur la protection des biens culturels, créé par la Ville en 1987. Les contrats seront octroyés en 1995 pour le réaménagement du belvédère et le l'escalier Camillien-Houde (ill. 12 et 13, 15 à 18).

En 1996, le Service des parcs, jardins et espaces verts de la Ville de Montréal reçoit le prix orange pour l'aménagement du belvédère Camillien-Houde (Wendy Graham, architecte paysagiste), et en cette même année, l'Association des architectes paysagistes du Québec décerne son prix d'excellence en architecture de paysage pour les projets de réfection du pont Olmsted, le réaménagement du Belvédère et la renaturation du secteur Piedmont (Nicole Valois, Wendy Graham et Daniel Chartier, architectes paysagistes).



2 1980. Le talus du belvédère Camillien-Houde. VM. SGPVMR. DOCS1-#187623-v1-0225-102\_Vers\_1980\_1-178\_Photo\_Belvédère\_Camillien-Houde\_avant\_les travaux.



4 Avant 1995. L'aire de stationnement et le « poste d'observation » du belvédère Camillien-Houde. VM. SGPVMR. DOCS1 -#41265-v1-J\_6Ville-Marie\_0200-0299\_0225\_Mt-Royal\_Général\_Photos\_avant-apres\_MR\_mr162#180b-0225\_Esc\_Belvédère\_CH\_vers\_le\_bas\_avant\_les\_travaux\_avec\_gens.



3 1980. Le stationnement au premier plan, l'escalier Camillien-Houde qui mène à la croix, et à droite l'entrée de l'ancien tunnel. VM. SGPVMR. DOCS1 -#187630-v1-0225-102\_Vers\_1980\_1-186\_Photo\_Belvédère\_Camillien-Houde\_avant\_les\_travaux.





5 Le 12 juin 1989. Le talus et le belvédère Camillien-Houde. Réjean Martel, photographe. VM. VM94\_VM94-B272-036.



6 Avant 1995. Le belvédère et l'escalier Camillien-Houde ainsi que le talus. VM. SGPVMR. DOCS1 -#41243-v1-J\_6Ville-Marie\_0200-0299\_0225\_Mt-Royal\_Général\_Photos\_avant-apres\_MR\_mr152a\_Esc\_Belvédère\_CH\_vue\_aérienne\_avant\_leréaménagement.





7 Avant 1995. L'érosion sur le talus du belvédère Camilien-Houde. VM. SGPVMR. 1995-avant\_DOCS1-#41413-v1-J\_\_6Ville-Marie\_0200-0299\_0225\_Mt-Royal\_Général\_Visite\_guidée\_incluant\_photos\_historiques\_Visite\_guidée\_-\_Parc\_MR\_075-Esc\_talus\_CH\_vue\_ensemble.



8 Avant 1995. VM. SGPVMR. DOCS1-#41434-v1-J\_\_6Ville-Marie\_0200-0299\_0225\_Mt-Royal\_Général\_Visite\_guidée\_incluant\_photos\_historiques\_Visite\_guidée\_-\_Parc\_MR\_087-Esc\_bel\_CH.



9 Vers 1995. Composition du talus. On y remarque la présence de débris. Collection Daniel Chartier.





10 Avant 1995. L'état de la zone d'observation au belvédère Camillien-Houde. VM. SGPVMR. DOCS1-#41267-v1-J\_\_6Ville-Marie\_0200-0299\_0225\_Mt-Royal\_Général\_Photos\_avant-apres\_MR\_mr164\_#178a-0225\_Esc\_Belvédère\_CH\_vers\_le\_haut\_depuis\_dalle\_cassée.



11 Avant 1995. Le belvédère et l'escalier Camillien-Houde avant la réfection. VM. SGPVMR. DOCS1-#41249-v1-J\_\_6Ville-Marie\_0200-0299\_0225\_Mt-Royal\_GÇnÇral\_Photos\_avant-apres\_MR\_mr157\_#186c-0225\_Esc\_Belvédère\_CH\_partie\_supérieurs\_cloches\_de\_béton\_et\_gravier



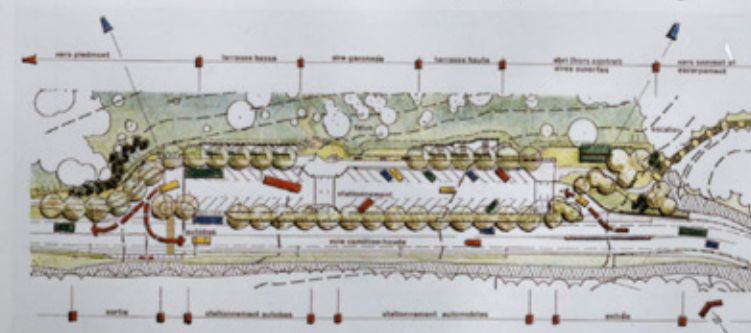
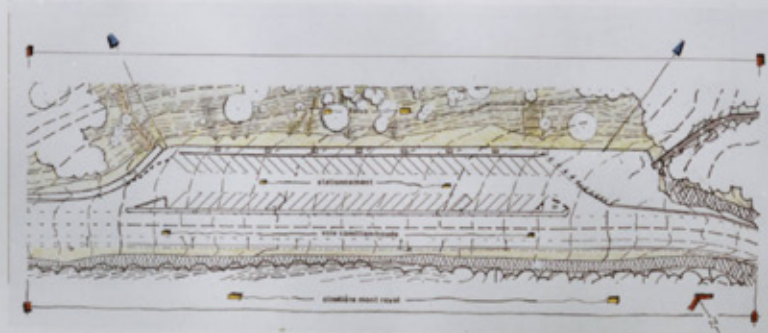
# LE NOUVEAU BELVÈDÈRE CAMILLIEN-HOUBE

... une vue panoramique sans égal sur le fleuve, Montréal et sa région ...



situation existante

projet d'aménagement



## HISTORIQUE

- construit en 1961, en même temps que la voie Camillien-Houde;
- aménagé sur le site de la ligne de tramway;
- offrait, pour la première fois, un accès véhiculaire direct à la montagne depuis l'est de la ville.

## ETAT EN 1995

- environnement dégradé (usure, érosion, sols instables);
- conflits d'utilisation : volume de véhicules / circulation piétonnière, bruit / observation de la nature;
- stationnement en pente et talus abrupt;
- manque d'intégration avec la montagne et absence d'ambiance.

## LES TRAVAUX VISENT À :

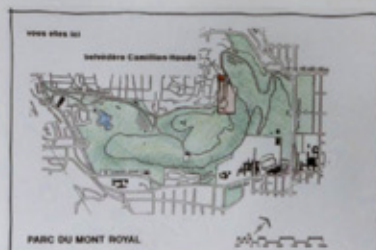
- **créer de plus beaux points de vues**
  - découverte progressive de la ville et de la montagne
  - deux terrasses d'observation séparées par une zone gazonnée
  - plantation de végétaux
  - installation de bancs, corbeilles à papier, stationnement pour bicyclettes, signalisation.
- **assurer une plus grande sécurité**
  - des traverses piétonnières clairement indiquées
  - signalisation améliorée
  - éclairage sécuritaire
  - drainage efficace

## CÔÛT DU PROJET ET ÉCHÉANCE

- coût : 1 160 000 \$
- début des travaux : septembre 1995
- fin des travaux : juin 1996

## PARTENAIRES

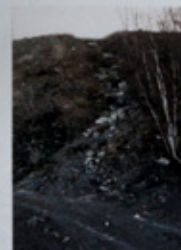
- projet est réalisé dans le cadre du Programme des infrastructures du gouvernement du Canada, du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal.
- travaux principaux exécutés par Terramex inc.
- Plantations et travaux d'appoint par la Ville de Montréal



Le belvédère Camillien-Houde sera éventuellement intégré au réseau de sentiers du parc du Mont Royal.



Le belvédère avant les travaux, s'offrait par d'infrastructure d'accès aux nombreux visiteurs.



Érosion de talus causée par l'écoulement des eaux provenant du stationnement.

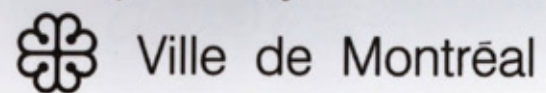


Travaux en cours comprenant le réaménagement des infrastructures, d'électricité, d'éclairage etc...



Le tronc d'arbre adossé est une des nombreuses options utilisées dans la réhabilitation du secteur.

Service des parcs, jardins et espaces verts



Ville de Montréal



13 1996. Le nouvel escalier Camillien-Houde. Photo Daniel Chartier.

12 1996.. Panneaux annonçant les travaux à venir. VM. SGPVMR. DOCS1 -# 41227-v1-J\_\_6Ville-Marie\_0200-0299\_0225\_Mt-Royal\_Général\_Photos\_avant-apres\_MR\_mr148\_# 176a-0225esc\_Bel\_CH\_affiche\_annonçant\_les\_travaux.





14 Vers 1995. Le belvédère Camillien-Houde avant son réaménagement Photos Daniel Chartier. VM. SGPVMR. DOCS1 -#41228-v1-J\_\_6Ville-Marie\_0200-0299\_0225\_Mt-Royal\_Général\_Photos\_avant-apres\_MR\_mr149#183a-0225\_Esc\_Belvédère\_CH\_vue\_d\_ensemble\_sans\_verdure.





15 Septembre 1996. Les aménagements du belvédère Camillien-Houde sont terminés. Photo Daniel Chartier. VM. SGPVMR. DOCS1-#187629-v1-0225-102\_1996-09\_45\_1-185\_Photo\_Belvédère\_Camillien-Houde.



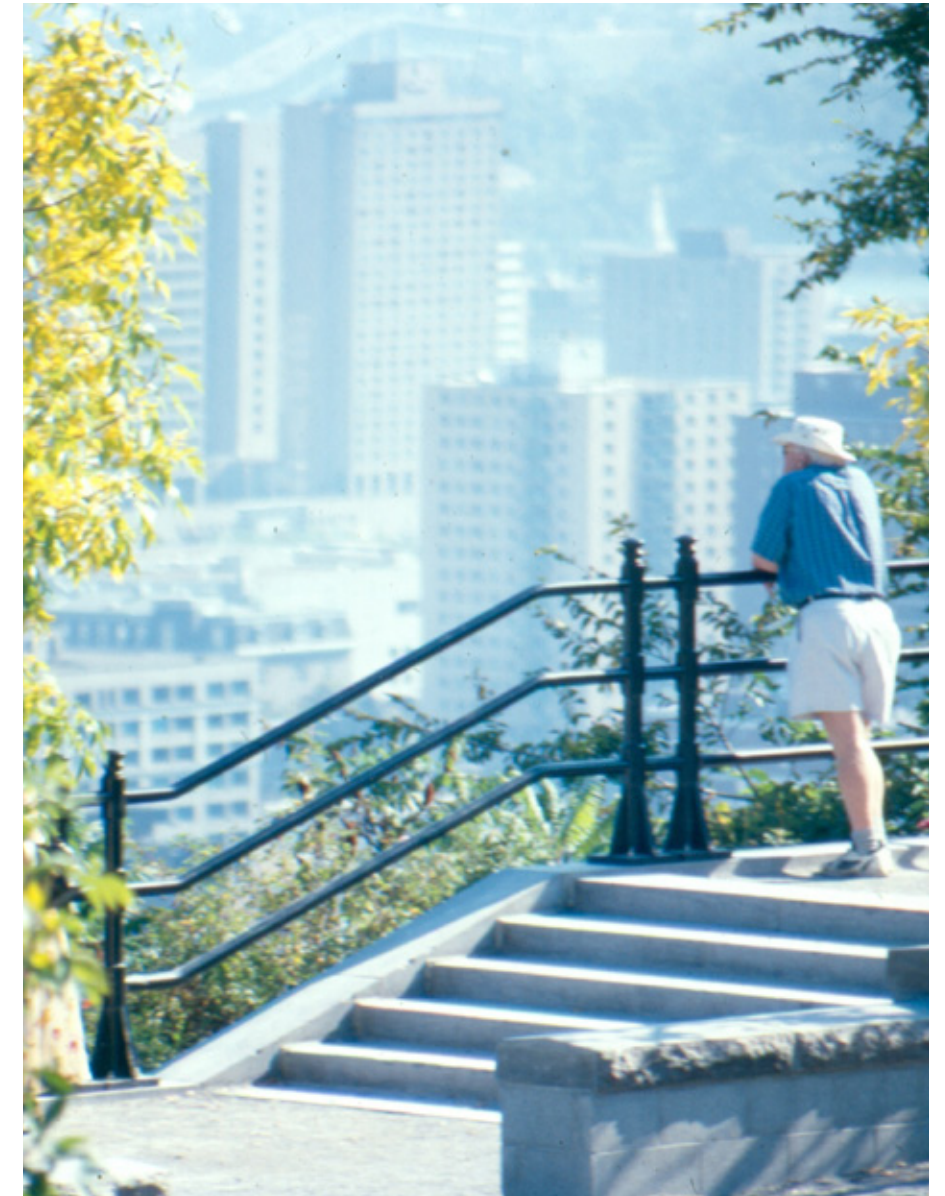


16 1996. Les visiteurs au belvédère par une belle journée d'automne. Photo Daniel Chartier. VM. SGPVMR. DOCS1-#41272-v1-J\_\_6Ville-Marie\_0200-0299\_0225\_Mt-Royal\_Général\_Photos\_avant-apres\_MR\_mr168\_#\_-0225\_Esc\_Belvédère\_CH\_garde-corps.





17 Septembre 1996. Le nouveau sentier qui mène à l'escalier Camilien-Houde qu'on entrevoit à l'arrière-plan à gauche. Photo Daniel Chartier. VM. SGPVMR. DOCS1-#187631-v1-0225-102\_1996-09\_I-49\_1-187\_Photo\_Aménagement\_près\_du\_belvédère\_Camillien-Houde



18 1996. Le centre-ville vu de la nouvelle terrasse d'observation. Photo Daniel Chartier. VM. SGPVMR. DOCS1-#187624-v1-0225-102\_Vers\_1996\_1-179\_Photo\_BD0FI-027\_Point\_d\_observation\_Copyr\_Alain\_Chagnon



## 8.3 2005 UN ARRONDISSEMENT HISTORIQUE ET NATUREL

Depuis 1986, la Ville met en place des mécanismes pour protéger le mont Royal, que ce soit par un site du patrimoine en 1987, un plan d'urbanisme ou le Plan de mise en valeur du mont Royal en 1992. En 2004, la Table de concertation du Mont-Royal ainsi que le Bureau du Mont-Royal sont mis sur pied. Tous ces acteurs joueront un rôle important au fil des années quant aux enjeux et aux problématiques qui touchent la montagne. Durant la période qui suit, le Gouvernement du Québec reconnaît l'importance du mont Royal, non seulement pour Montréal, mais pour le Québec. Il s'en suit une prolifération de documents ou d'activités ayant comme objet la montagne et le parc du Mont-Royal.

### 2005\_UNE RECONNAISSANCE NATIONALE

En 2002, lors du Sommet du Mont-Royal et du Sommet de Montréal, il est conclu que la Ville doit prioriser la mise en valeur du mont Royal. L'année suivante, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal conviennent de mettre en branle un processus de création d'un arrondissement historique et naturel du Mont-Royal afin de protéger et de valoriser encore plus le mont Royal qu'on sent alors menacé par « les pressions de développement tout comme [par] la disparité des actions posées par diverses instances de gestion<sup>1</sup>. » En parallèle, la Ville met sur pied le Bureau du Mont-Royal qui sera appuyé par la Table de concertation du Mont-Royal et ses groupes de travail.

La ministre de la Culture et des Communications d'alors mandate la Commission des biens culturels de tenir des audiences publiques sur « les valeurs associées au mont Royal<sup>2</sup> ». Lors de ces audiences, un large consensus se dégage sur l'importance patrimoniale du mont Royal et le 9 mars 2005, une nouvelle étape est franchie dans la reconnaissance de l'importance du mont Royal à l'échelle québécoise. Le 9 mars, par décret, le Gouvernement du Québec crée l'Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal (*identifié sous le nom de Site patrimonial déclaré du Mont-Royal depuis le 19 octobre 2012*).

Ce vaste territoire inclut les trois sommets de la montagne (*ill. 4*). Il s'y est développé une diversité d'occupation qui comprend de grandes institutions religieuses et éducatives, une nécropole composée de quatre cimetières et des secteurs résidentiels. Par cette volonté de reconnaissance, le

<sup>1</sup> Ville de Montréal. *5 ans déjà !*, p. 21.

<sup>2</sup> Ibid., p. 27.

Gouvernement reconnaît le caractère emblématique du mont Royal pour l'ensemble du Québec ainsi que les valeurs historiques, architecturales et paysagères (patrimoine culturel), de même que les valeurs patrimoniales naturelles qui le caractérisent. La voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance sont situés au centre de ce site patrimonial.

La Table de concertation se réunit peu de temps après la création de l'Arrondissement historique et naturel du Mont-Royal. Son rôle est d'établir des consensus entre les membres de la Table issus du milieu municipal<sup>3</sup>, du milieu institutionnel<sup>4</sup> et du milieu associatif<sup>5</sup> sur différents enjeux, dont celui de l'accessibilité.

### 2008\_UN PLAN DE TRANSPORT

Ce plan de transport est préparé par le Service des infrastructures, transport et environnement de la Ville de Montréal. Les grands objectifs et enjeux de ce document portent sur le développement des transports actif et collectif, sur la diminution de la place de l'automobile et sur la sécurité des déplacements (*ill. 1*).

Le parc du Mont-Royal y est traité spécifiquement comme l'explique le *Plan de transport intégré du Mont-Royal*. Ce dernier plan vise bien sûr à améliorer

<sup>3</sup> Centre hospitalier de l'université de Montréal, Centre universitaire de santé McGill, cimetière Mont-Royal, cimetière Notre-Dame-des-Neiges, Universités de Montréal et McGill.

<sup>4</sup> Arrondissements Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâces, Outremont, Plateau-Mont-Royal, Ville-Marie, Ville de Westmount, Bureau du Mont-Royal et des représentants du Comité exécutif responsable du mont Royal.

<sup>5</sup> Amis de la montagne, Centre de la montagne, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Conseil régional de l'environnement de Montréal, Écomusée de l'Au-Delà, Héritage Montréal, et représentant des comités de citoyens œuvrant dans les arrondissements.

l'accessibilité de la montagne en rendant « les parcours conviviaux, sécuritaires et invitants<sup>6</sup> » pour les usagers. Le parc est alors accessible par différents moyens de transport : la marche, l'automobile, le vélo et le transport en commun, mais force est de constater que l'espace consacré à l'automobile y est prédominant. D'autres problématiques sont également identifiées comme les « accès pour piétons, la circulation de transit sur la montagne, la sécurité des usagers, la place du stationnement, la desserte en transport en commun et la signalisation<sup>7</sup>. »

Toute réflexion entourant l'accès par automobile touche d'emblée la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance. C'est la seule route véhiculaire et donc la seule qui permet de se rendre en auto directement au *sommet* du parc. Par ailleurs, elle sert également à la circulation de transit, qui elle, pose problème. C'est à l'heure de pointe que cette situation est la plus criante à cause d'un nombre élevé d'automobiles. Des correctifs devraient être apportés afin de réduire ce type de circulation et « d'assurer la quiétude et la sécurité des usagers du parc<sup>8</sup> ». Par ailleurs, la cohabitation entre les usagers qui empruntent ce parcours peut être conflictuelle ou dangereuse, une situation qui se répète à la hauteur de l'échangeur Remembrance Côte-des-Neiges pour accéder au parc du Mont-Royal.

Pour remédier à ces problèmes, ce plan prévoit pour 2009-2010 des « mesures d'aménagement et de sécurisation (marquage, signalisation, etc.) de la voie Camillien-Houde afin de canaliser la circulation, de réduire la

<sup>6</sup> Ville de Montréal. *Plan de transport 2008*, p. 191.

<sup>7</sup> Ibid., p. 191.

<sup>8</sup> Ibid., p. 192.



vitesse de circulation et de favoriser un partage adéquat de la chaussée<sup>9</sup>. » Il prévoit également la « fermeture de la chaussée sud du chemin Remembrance pour la dédier uniquement aux modes de transport actif<sup>10</sup>. »

Quant à l'échangeur Remembrance/Côte-des-Neiges, on préconise son démantèlement pour le remplacer par une intersection classique avec une voie réservée pour autobus sur le chemin de la Côte-des-Neiges. Ce projet devrait améliorer la sécurité pour les piétons et les cyclistes et diminuer la circulation de transit. « Le nombre de voies de circulation et la desserte par transport collectif et actif sur le mont Royal seront revus par la même occasion. » Ce démantèlement est prévu à moyen terme.

Concernant le transport en commun, la ligne 11, la seule qui emprunte la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance, est donc la seule à donner accès directement au parc du Mont-Royal. Malheureusement, la fréquence de passage est faible et son horaire peu adapté aux heures d'ouverture du parc.

Différentes pistes de solution et suggestions sont proposées pour fournir confort et sécurité aux usagers du parc qui n'utilisent pas l'automobile. On envisage donc dans ce document la mise en service, pour 2009-2010, d'une navette écologique qui permettrait de diminuer la circulation automobile sur la montagne par la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance. « Ce mode, plus compatible avec les orientations de développement de la préservation du Mont-Royal, permettra de réduire la superficie consacrée au stationnement<sup>11</sup>. » La possibilité de remplacer cette navette par un tramway<sup>12</sup> pourra être éventuellement étudiée.

<sup>9</sup> Ibid., p. 194.

<sup>10</sup> Ibid., p. 194.

<sup>11</sup> Ibid., p. 86.

<sup>12</sup> Nous sommes à l'époque où l'on envisage une voie de tramway sur le chemin de la Côte-des-Neiges.



1 Plan de l'accessibilité au Mont-Royal à l'intérieur du périmètre du site patrimonial du Mont-Royal. Tiré de *Plan de transport 2008*, p. 193.



## 2009\_UN PLAN DE PROTECTION

En 2009, la Ville de Montréal adopte un nouveau *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal* dont le contenu s'appuie sur les consensus de la Table de concertation du Mont-Royal et sur une vision commune de la montagne. Il actualise les enjeux, orientations et mesures mises de l'avant en 1992 dans le *Plan de mise en valeur du mont Royal*. Un des objectifs qui fait consensus est de rendre la montagne accessible (ill. 2) et accueillante. Pour cela, la marche, le vélo, le transport en commun ou l'automobile font partie de la diversité de moyens permettant aux visiteurs d'accéder au parc du Mont-Royal et à la montagne. Les interventions futures visent, d'une part, à promouvoir l'accès de certains de ces moyens, et d'autre part, à « réduire la prédominance de l'usage de l'automobile sur la montagne et privilégier le transport en commun comme moyen d'accès au parc du Mont-Royal<sup>13</sup>. »

Du même souffle, on reconnaît que l'automobile est toujours le moyen de transport privilégié par les visiteurs, et on considère que les espaces de stationnement sont nécessaires pour accommoder les clientèles qui doivent transporter certains équipements : poussettes, glacières, barbecues, luges, skis, etc. sans compter la clientèle à mobilité réduite. On constate également que « l'occupation des stationnements du parc du Mont-Royal varie selon les saisons et plus particulièrement selon les jours de la semaine<sup>14</sup>. » Ils sont largement utilisés le week-end, surtout le dimanche et les jours de congé, et très peu durant la semaine. On constate aussi que les stationnements de certaines propriétés institutionnelles environnantes « sont peu utilisés au moment des périodes de pointe du parc<sup>15</sup>. »

Dans un bilan des interventions projetées par le *Plan de mise en valeur du mont Royal* de 1992, le Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal constate que « la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance ainsi que les stationnements devaient faire l'objet d'interventions paysagères qui n'ont pas été réalisées<sup>16</sup>. » De plus, il est mentionné que « le réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges - Remembrance facilitera l'accès au parc du Mont-Royal<sup>17</sup>. » En 2009, l'automobile qui est un moyen de transport important pour accéder à la montagne n'est plus le seul et il faut faciliter ces autres types d'accès.

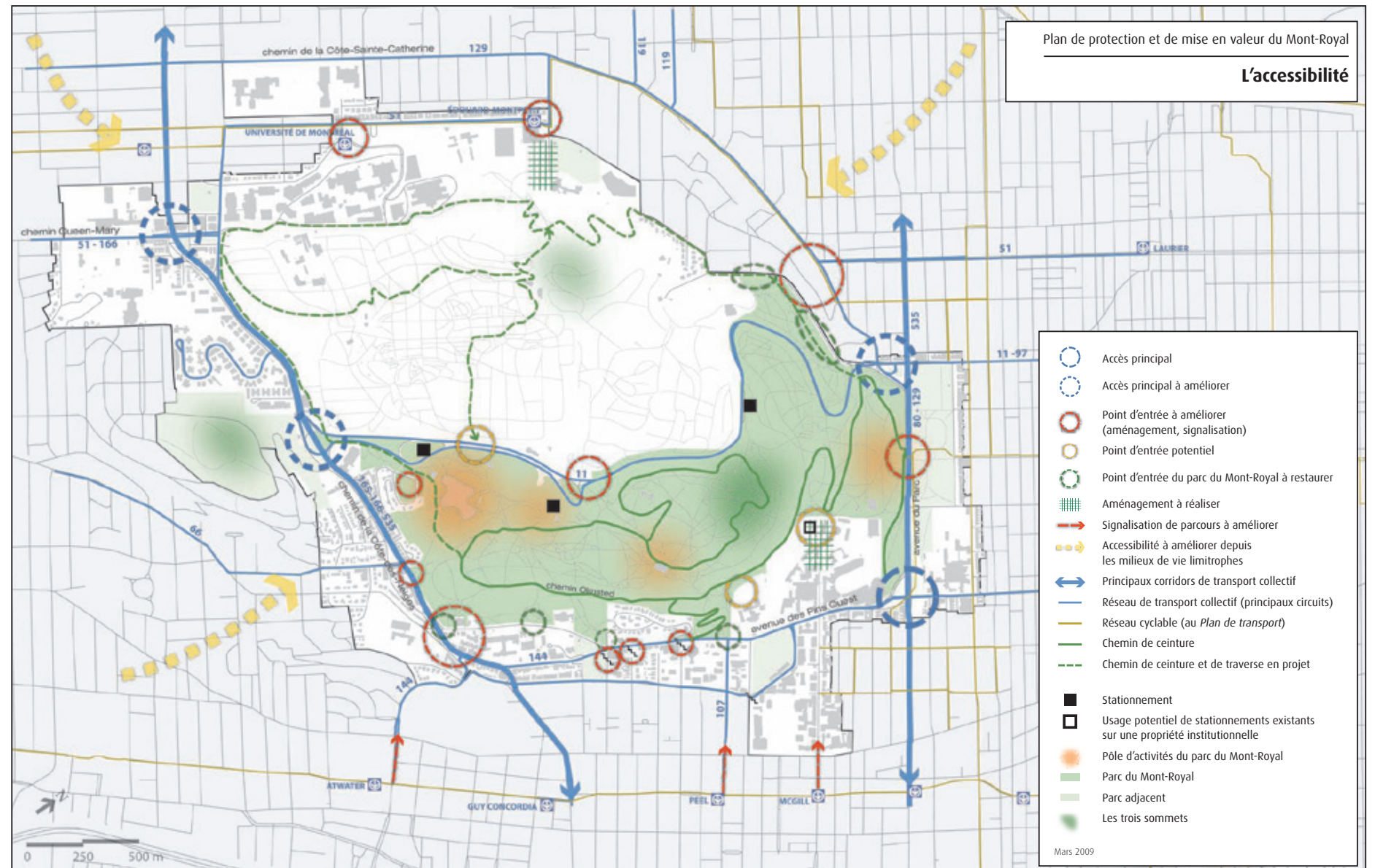
<sup>13</sup> Ville de Montréal. *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*, p. 59.

<sup>14</sup> Ibid., p. 63.

<sup>15</sup> Ibid., p. 63.

<sup>16</sup> Ibid., p. 45.

<sup>17</sup> Ibid., p. 63.



2 Mars 2009. L'accessibilité. Tirée du *Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal*, p. 62.



## LE TRANSPORT ACTIF\_UNE PREMIÈRE EXPÉRIENCE

Depuis 1990, la Ville jongle avec l'idée de réduire la présence de l'automobile dans le parc du Mont-Royal. Depuis longtemps, elle cherche à réduire la vitesse et le débit de la circulation de transit afin de diminuer l'espace réservé à l'automobile et ainsi mieux desservir les besoins des autres utilisateurs du parc du Mont-Royal sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance. Les différents plans de mise en valeur du mont Royal et de transport ont prévu des interventions sur le terrain. En 2006, les Amis de la montagne profitent de l'évènement *En ville sans ma voiture* pour amorcer une réflexion sur la fermeture à la circulation automobile sur le chemin Remembrance. Entre 8 heures et 17 heures, le 22 septembre, le chemin Remembrance est fermé à la circulation automobile entre le lac aux Castors et la maison Smith. Des panneaux de sensibilisation sont installés. À cette occasion, deux artistes ainsi que 200 jeunes du primaire viennent peindre, à la gouache, l'asphalte. Cette expérience éphémère pave la voie à une décision plus permanente de réduire la circulation automobile sur le chemin Remembrance.

## 2009-2010\_UNE VOIE FERMÉE

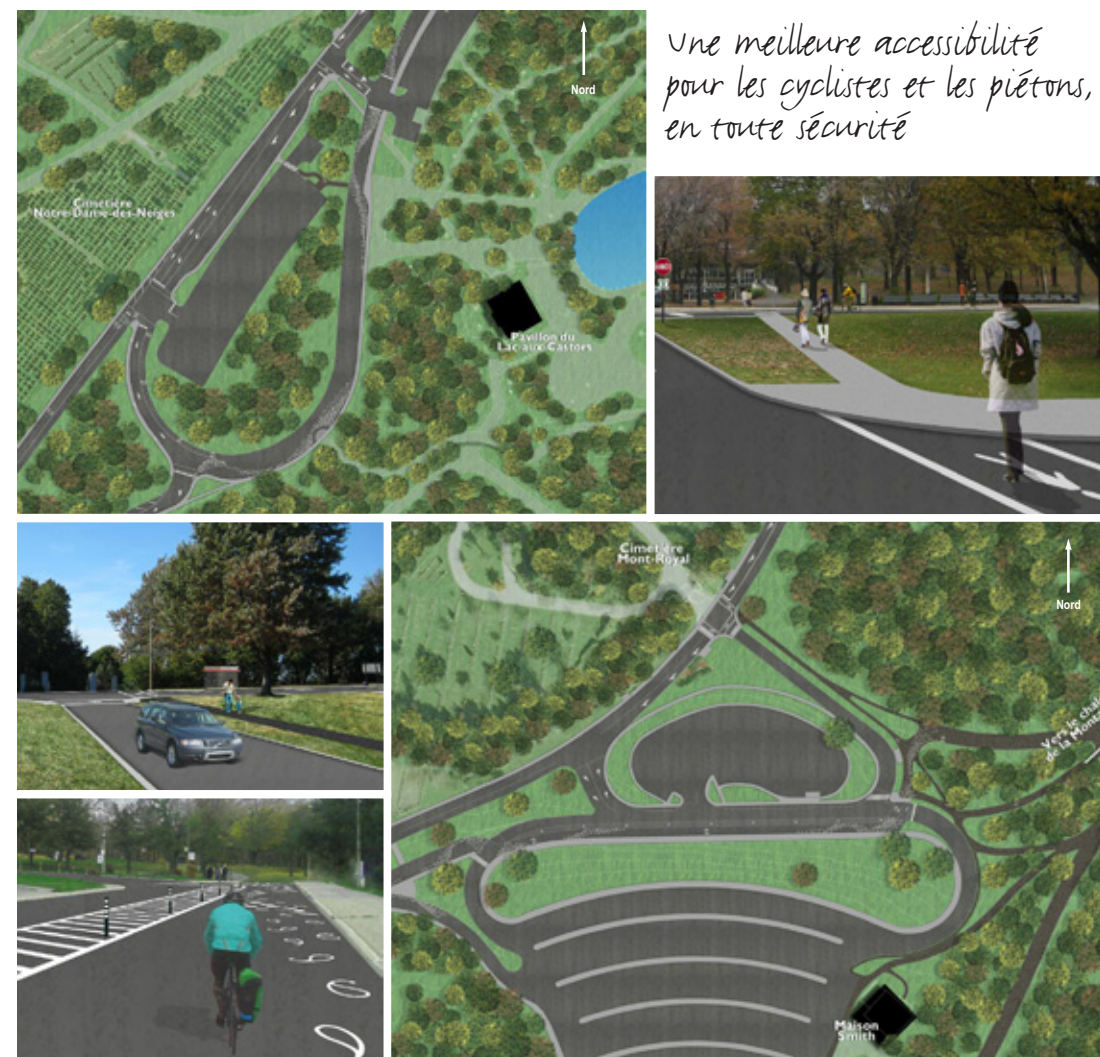
C'est donc dans ce même esprit que la Ville, quelques années plus tard, souhaite réaménager le chemin Remembrance comme proposé, entre autres, dans le *Plan de transport intégré du chemin Remembrance*. Les aménagements envisagés visent à changer les habitudes des utilisateurs du parc pour favoriser les transports actifs.

Afin de réduire les interventions irréversibles qui hypothéqueraient les choix futurs, les travaux de réaménagement (2010) se résument à une intervention minimale du secteur qui inclut un marquage au sol (ill. 3). L'impact le plus important de ce projet se situe dans la nouvelle configuration de la circulation ou des types de circulation, dont le but est de modifier les habitudes de circulation des utilisateurs.

Concrètement, la chaussée Sud du chemin Remembrance sera multifonctionnelle, fermée à la circulation automobile et réservée au transport actif (marche, vélo). Quant à la chaussée Nord, elle demeure toujours accessible aux autos et aux autobus et devient à double sens. Un des enjeux de cette intervention est de réinterpréter la notion de *parkway* qui permettrait de profiter des paysages et de la topographie. Il s'agit toutefois d'un projet pilote qui constitue la première étape d'un plan d'ensemble qui devrait améliorer l'accessibilité de la montagne. À cela devait s'ajouter le réaménagement de l'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance, la réalisation du chemin de ceinture, la sécurisation de la voie Camillien-Houde, le réaménagement de l'intersection Mont-Royal/Camillien-Houde et la révision de l'offre de stationnement dans le parc.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> En ligne, tiré de [crem.qc.ca/publication/entrevues/2011/fermeture-chaussée-sud-remembrance](http://crem.qc.ca/publication/entrevues/2011/fermeture-chaussée-sud-remembrance).

## LE RÉAMÉNAGEMENT DU CHEMIN REMEMBRANCE DANS LE PARC DU MONT-ROYAL



*Une meilleure accessibilité  
pour les cyclistes et les piétons,  
en toute sécurité*

*Ensemble pour une métropole durable*

Pour plus d'information sur les travaux et les entraves

Ligne Info-Travaux : 514.872.3777 du lundi au vendredi, de 8 h à 17 h

Ligne 311 en dehors des heures de bureau  
[ville.montreal.qc.ca/chantiers](http://ville.montreal.qc.ca/chantiers)

Montréal 

3 Panneau annonçant le réaménagement du chemin Remembrance. VM. SGPVMR.



## 2018\_PLAN DE CONSERVATION DU SITE PATRIMONIAL

En 2018, le ministère de la Culture et des Communications publie un *Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal*. La Loi sur le patrimoine culturel (LPC) rend obligatoire l'établissement d'un plan de conservation pour chaque site patrimonial déclaré. Ce plan de conservation « est destiné à guider les décisions du ministre dans l'exercice de [ses] pouvoirs<sup>19</sup> » et sert « à réconcilier la préservation des valeurs patrimoniales et les usages contemporains du site patrimonial qui doit demeurer vivant, principe de base de sa conservation<sup>20</sup>. »

Ce document étudie le site patrimonial du Mont-Royal sous différents aspects. D'abord, il fait un survol de ce site patrimonial — description et historique —, ensuite il en fait la présentation où il traite des différentes valeurs patrimoniales qui sont historique, paysagère, emblématique et identitaire, architectural, urbanistique, ethnologique, archéologique et artistique. Ensuite, il en énumère et décrit les caractéristiques : le cadre naturel, le réseau viaire, le système parcellaire, le cadre bâti, les unités de paysage, les qualités visuelles et le patrimoine archéologique. On y voit très bien illustrés les trois sommets du mont Royal (ill. 4), notion introduite dès 1990 dans le *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*. En dernier lieu, les orientations retenues concernant la protection, la mise en valeur et la transmission sont abordées. Ce dernier chapitre se divise en deux volets, les orientations générales et particulières s'appliquant à l'ensemble du site patrimonial et les orientations particulières s'appliquant à certains secteurs<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Ministère de la Culture et des Communications. *Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal*, p. 8.

<sup>20</sup> Ibid., p. 8.

<sup>21</sup> Ibid., p. 5 et 6. Tiré de la Table des matières du *Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal*.

La voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance y sont évidemment traités. La voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance sont identifiés comme un *parcours de restructuration* (ill. 5). On les définit comme étant une « voie de circulation qui marque une percée à travers le tissu urbain plus ancien<sup>22</sup>. » L'avenue Docteur-Penfield et le chemin McDougall sont classés dans cette catégorie.

Située dans l'entremont, la sinueuse voie Camillien-Houde est tributaire de la topographie de la montagne. Le long de ce parcours aux pentes et courbes très accentuées, des parois et des affleurements rocheux ponctuent la montée. De plus, ce parcours s'ouvre sur plusieurs percées visuelles qui offrent des vues vers l'Ouest, le Nord et l'Est. Cette voie constitue un élément unique à Montréal. Elle permet également de s'arrêter au belvédère Camillien-Houde, un point d'observation qui permet de contempler un panorama du Sud vers le Nord. Cette voie ainsi que le chemin Remembrance permettent aux véhicules d'accéder au *sommet* et aux stationnements du parc du Mont-Royal de même qu'aux cimetières Notre-Dame-des-Neiges et du Mont-Royal.

Ce plan de conservation s'appuie sur trois orientations qui touchent l'ensemble du site patrimonial : préserver les valeurs patrimoniales du site patrimonial, privilégier l'intervention minimale et assurer la continuité à travers le changement. L'orientation générale concernant le cadre naturel s'applique à la voie Camillien-Houde : « Préserver les caractéristiques du cadre naturel, notamment celles rattachées à la topographie, à la géologie, à l'hydrographie et au couvert végétal du territoire<sup>23</sup>. » Les orientations

<sup>22</sup> Ibid., p. 156.

<sup>23</sup> Ibid., p. 139.

particulières traitent de la topographie. Elles doivent, entre autres, favoriser le maintien de la lisibilité de l'entremont, des escarpements et des parois rocheuses, maintenir les caractéristiques propres aux différents flancs du mont Royal ainsi qu'à l'Entremont et privilégier les interventions qui ne transforment pas ou ne masquent pas le relief ou la topographie. Quant aux orientations qui touchent directement la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance d'une part et les stationnements qui en découlent d'autre part, elles s'énoncent comme suit :

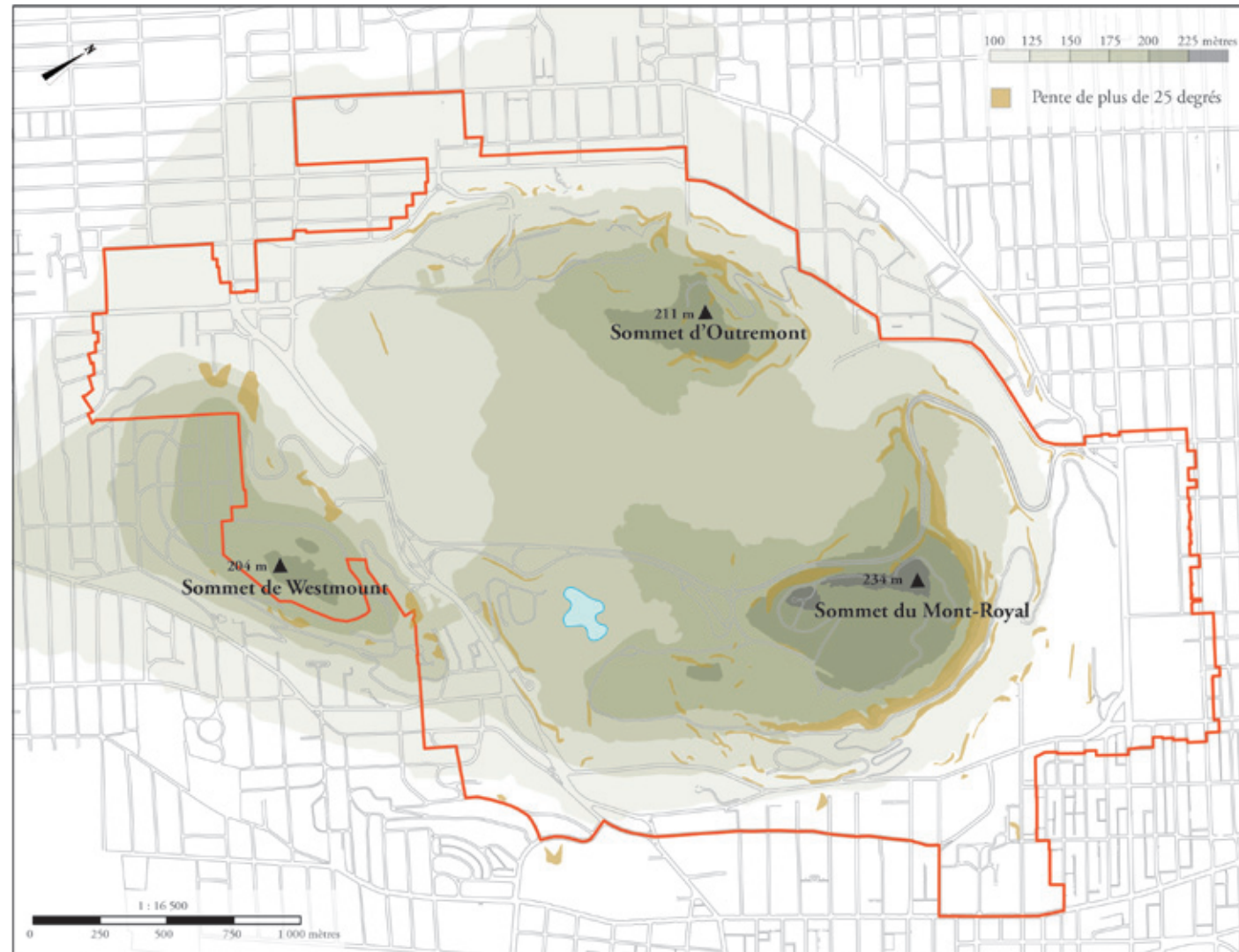
Favoriser l'aménagement du chemin Remembrance et de la voie Camillien-Houde en harmonie avec le caractère naturel du mont Royal.

Dans le parc du Mont-Royal, minimiser la minéralisation, dont les abords de la maison Smith, notamment en limitant les espaces de stationnement<sup>24</sup>.

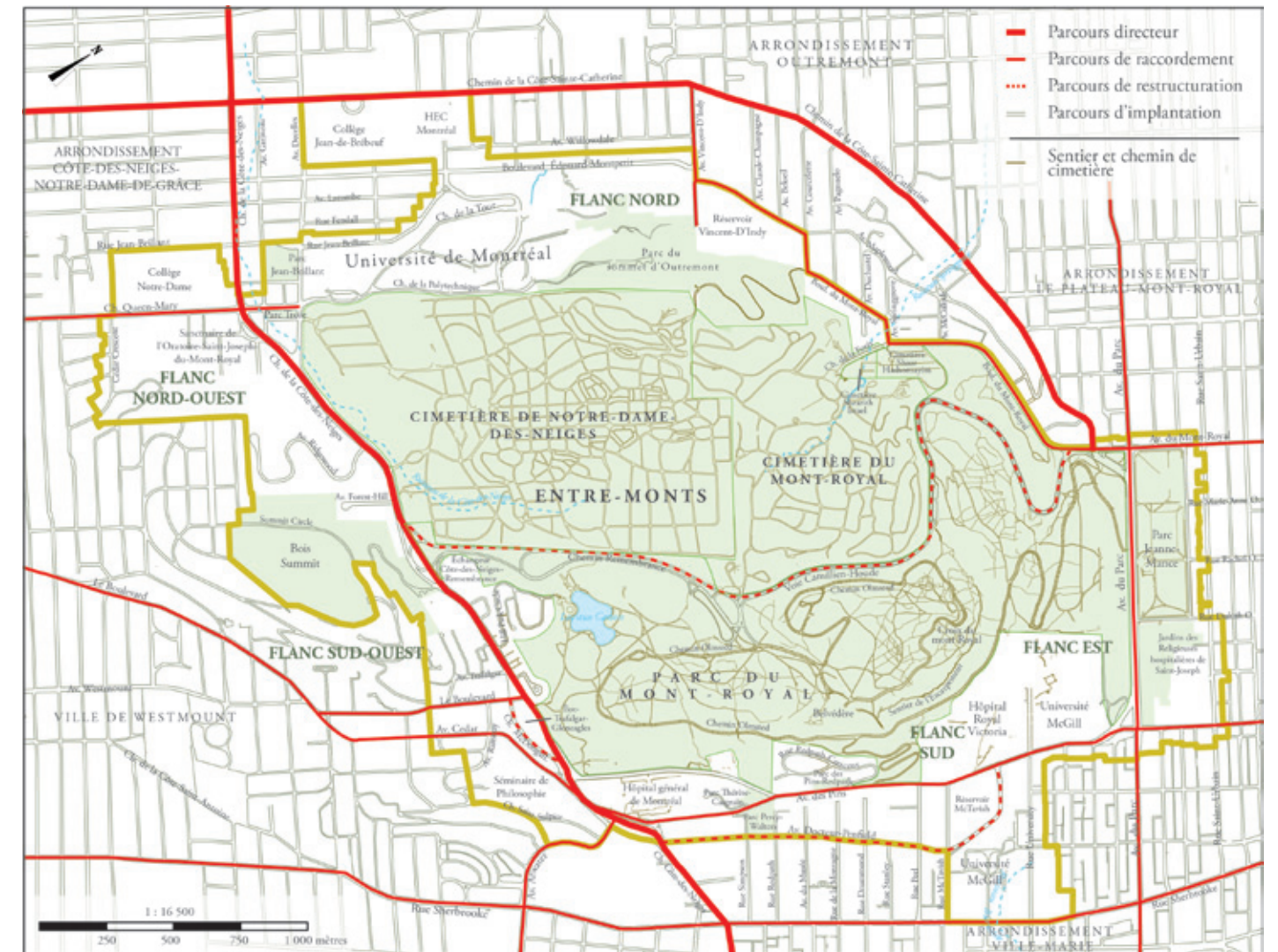
Ce résumé du plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal ne donne qu'un aperçu du contenu et des orientations préconisées par ce plan. D'autres orientations peuvent aussi avoir des incidences sur le réaménagement éventuel du parcours de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance.

<sup>24</sup> Ibid., p. 152 et 153.





4 2018. Plan illustrant les trois sommets. Limites du site patrimonial du Mont-Royal. Guy Mongrain. © Ministère de la Culture et des Communications.



5 2018. Carte du réseau viaire. Limites du site patrimonial du Mont-Royal. Guy Mongrain. © Ministère de la Culture et des Communications.



# LA CONCLUSION

L'attrait de la montagne est indéniable pour quiconque souhaite s'y promener. Cet attrait comme lieu privilégié de promenade ne se dément pas à travers le temps. L'évolution du chemin de la montagne, composé du chemin Remembrance, un ancien chemin privé, et de la voie Camillien-Houde, l'ancien tracé de la voie de tramway, permet de retracer l'histoire, parfois tumultueuse, de ce secteur situé à la limite Nord du parc du Mont-Royal. Si la promenade est un élément qui motive l'ouverture des chemins dans un lieu de quiétude et de sérénité loin de la ville, l'accessibilité au plus grand nombre en est un autre, en particulier pour les élus municipaux.

Dès le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, un groupe d'hommes d'affaires souhaite construire sur la montagne un large boulevard privé qui serait dédié à la promenade. Ce projet très ambitieux de voie de promenade aurait sillonné entre les trois sommets dont le trajet aurait été bordé de jardins et squares. Ce parcours aurait permis des ouvertures vers de vastes paysages de la ville et des régions environnantes, autant que des lieux plus intimistes et contrastés. Bien que ce projet n'ait jamais vu le jour, l'importance qu'on accorde à la promenade sur la montagne perdure toujours. On peut penser que ce projet a aussi contribué à l'idée d'un parc sur la montagne.

Lorsque le parc est finalement créé, le célèbre architecte paysagiste américain, Frederick Law Olmsted, est engagé pour en produire un plan d'ensemble. Avant tout, la Ville le presse de dessiner les plans d'un chemin qui permettrait d'atteindre les hauteurs du parc. Dans ces écrits, Olmsted nomme ce chemin la *main drive*, la Grande Promenade ([aujourd'hui le chemin Olmsted](#)). Il vise à permettre des randonnées dans le parc pour les véhicules privés que sont alors les voitures hippomobiles. Pour Olmsted, ce chemin est une lente montée qui serpente le long du flanc Est dont l'intention est de faire découvrir aux usagers les différents tableaux qui se dessinent successivement pour atteindre le sommet. Même, si cette Grande Promenade est reliée à plusieurs voies publiques (le chemin de la Côte-des-Neiges et les avenues du Mont-Royal, des Pins et du Parc), il n'en demeure pas moins qu'elle est plutôt orientée à découvrir les beautés du parc en suivant le tracé de la Grande Promenade. Elle fait une grande boucle dans le parc ce qui contribue à limiter l'idée de la montagne au parc du Mont-Royal.

Dans les années 1950, malgré les menaces réelles de construction de voies rapides proposées par la Ville, c'est plutôt le projet de parkway (une voie de promenade) à faible vitesse de Clarke & Rapuano qui est partiellement réalisé. Cette firme d'architecte paysagiste avait été engagée par la Ville pour produire un plan d'ensemble du parc du Mont-Royal. En fait, l'axe Est-Ouest actuel, que forment le chemin Remembrance et la voie Camillien-Houde, ne constitue qu'un élément d'une boucle qui suit les limites du parc du Mont-Royal. Toutefois, le tronçon réalisé permet de découvrir de larges

panoramas de la ville, autant à l'Est qu'au Nord ou au Nord-Ouest, dont un est l'occasion d'une halte au belvédère Camillien-Houde. Cet axe sert également de destination dans le parc, puisque pour attirer les visiteurs dans le parc, des stationnements sont construits entre deux pôles, le long de cet axe : à l'Ouest, il dessert les activités reliées au secteur du lac aux Castors. à l'Est, situé à proximité de la maison Smith, il devait initialement desservir, entre autres, l'amphithéâtre non réalisé. Tout au long de cette période, la perspective d'un chemin réservé à l'automobile suscite de nombreuses oppositions et inquiétudes dans la population et il en résultera, que seul, un segment de la voie de contour planifiée par Clark & Rapuano sera réalisé.

En parallèle à cette idée de promenade, l'accessibilité au plus grand nombre est une préoccupation constante de la part de la Ville depuis la création du parc du Mont-Royal. C'est ainsi qu'un funiculaire, construit sur le flanc Est (1885-1920) dans l'axe de l'avenue Duluth, devient le premier moyen de transport en commun à être instauré pour atteindre le sommet du parc du Mont-Royal. À la suite du démantèlement du funiculaire, cette préoccupation d'accessibilité n'aboutit que quelques années plus tard (1924-1930). Deux lignes de tramway, aux limites Nord du parc, se rendent au cœur du parc et pour la première fois, elles permettent de relier le chemin de la Côte-des-Neiges à l'Ouest à l'avenue du Mont-Royal, à l'Est. Le tracé sinueux de la voie de l'Est est unique à Montréal, puisqu'il doit franchir un fort dénivelé et offre des paysages fort différents le long de son parcours. Toutefois, le funiculaire d'abord et le tramway ensuite limitent leur service à la saison estivale.

Dans les années 1950, cette voie de tramway est démantelée. Dorénavant le chemin Remembrance et la voie Camillien-Houde serviront autant pour les véhicules privés (l'automobile, le moyen de transport en expansion) que pour le service de transport en commun, l'autobus remplaçant le tramway. Pour la première fois, cet axe, ouvert à l'automobile ainsi qu'aux autobus publics ou touristiques, fournit un accès facile au cœur du parc du Mont-Royal en tout temps. Le parc n'aura jamais été aussi accessible. Toutefois, l'automobile, rétrécissant les distances, elle change le rythme et l'ampleur de la promenade automobile sur cette route. Lorsqu'elle sert de voie de promenade, elle offre, outre la halte du belvédère Camillien-Houde, d'autres panoramas qui se découvrent à un tournant d'une courbe. Elle peut alors n'être une étape d'un plus vaste circuit qui s'étend hors du parc, circuit que chacun peut découvrir à sa façon apprivoisant les multiples facettes non plus simplement du parc, mais de la montagne tout en expérimentant son lien avec la ville qui est à deux pas. Bien sûr qu'historiquement, sa position dans la Ville la prédispose à servir de voie de transit puisque, longue de 3, 5 kilomètres, elle ne croise aucune rue tout en reliant l'avenue du Mont-Royal au chemin Côte-des-Neiges.

Depuis la fin des années 1980, une vision plus globale de la montagne émerge et les perceptions changent. La Ville, appuyée souvent par la société civile, exprime cette nouvelle approche dans des plans de mise en valeur ou de conservation qui vont bien au-delà du parc du Mont-Royal. On parle alors des trois sommets, on reconnaît la valeur patrimoniale du mont Royal qui prend une place de plus en plus importante dans les discours. La vision de l'automobile triomphante s'estompe. Les moyens d'accéder à la montagne se diversifient. La randonnée pour les piétons devient plus une expérience qu'un unique moment de contemplation et de nouveaux sentiers mènent hors du parc, encore là pour faire découvrir où rendre accessible d'autres aspects de la montagne. Par ailleurs, les cyclistes circulent de plus en plus sur le chemin de la montagne, souvent à leur risque et péril.

Dans les plans de mise en valeur ou de conservation, les stationnements sont alors identifiés comme constituant des enjeux importants. De plus, l'échangeur Parc/Pins est ciblé comme étant une infrastructure qui rompt avec la trame urbaine et qui constitue des barrières pour les piétons et les cyclistes. Il sera démolé en 2005. Dans une moindre mesure, l'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance est aussi visé. Plusieurs projets de reconfiguration ont vu le jour afin de faire, de cette entrée Ouest du parc, une entrée accueillante pour les piétons et les cyclistes. Outre la fermeture à la circulation automobile de la bretelle Sud du chemin Remembrance, tout est encore sur les tables à dessin.

Depuis la construction du chemin de la montagne, les moyens de circulation dans la ville se sont diversifiés : l'automobile n'est plus le seul moyen de transport privilégié pour atteindre les hauteurs du parc du Mont-Royal. Les cyclistes et les piétons sont de plus en plus nombreux à se faire une place dans le domaine public de la ville, même si les abords de la voie Camillien-Houde, limités par de nombreuses parois rocheuses et d'une végétation abondante en plusieurs endroits, n'ont jamais fait l'objet d'un plan d'aménagement ou de mise en valeur. Mais chose certaine, cet axe Est-Ouest est le symbole d'une grande démocratisation de l'accès au cœur du parc du Mont-Royal.

Aujourd'hui, la Ville est à une croisée des chemins. La société montréalaise cherche un équilibre entre l'accessibilité plus diversifiée au parc du Mont-Royal, la préoccupation de diminuer l'importance de l'automobile ou la conservation et la mise en valeur des caractères du parc du Mont-Royal. Que retenir de l'héritage de Clarke et Rapuano? Quoi et comment requalifier pour améliorer l'expérience de tous les usagers? À ce titre, il importe avant tout de prendre un recul nécessaire et bénéfique pour mieux comprendre le sens et l'importance de ce chemin dans l'évolution du parc du Mont-Royal et de la montagne. Nous espérons que cette étude y contribuera.



LA VOIE CAMILLIEN-HOUE



2018. Photos : Denise Caron,









LE POINT DE JONCTION ENTRE LA VOIE CAMILLIEN-HOUE ET LE CHEMIN REMEMBRANCE





## LE CHEMIN REMEMBRANCE









# LA TOPONYMIE

Les toponymes utilisés de cette étude évoluent à travers le temps. Ainsi en va-t-il dans le texte. Les anciens toponymes qui n'ont plus cours sont utilisés à leur époque respective, mais ils sont accompagnés des toponymes actuels mis entre parenthèses. La courte liste des noms de rues ne concerne que ceux qui sont reliés au parcours de la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance actuels. À cela, s'ajoute un mot sur le parc du Mont-Royal.

## Nom actuel

CAMILLIEN-HOUDE, voie (1958)

Cette voie sillonne le parc du Mont-Royal dans l'axe Est-Ouest. À son extrémité Ouest, à la hauteur de l'entrée du cimetière Mont-Royal, elle rejoint alors le chemin Remembrance. Elle est construite sur le tracé de la ligne de tramway numéro 11, qui porte le nom de Mountain-Montagne. La voie carrossable est inaugurée en 1958 sans qu'elle ne porte un nom officiel.

## Ancien toponyme

*La route de la montagne.* (les années 1950)

Ce toponyme n'est pas officiel et est temporaire. Il s'agit d'un nom descriptif qui est utilisé couramment pour nommer cette voie jusqu'à ce que la Ville lui donne officiellement le nom de voie Camillien-Houde.

CIMETIÈRES, le chemin des (1880-1928)

Sans être officiel, ce toponyme est utilisé parfois dans les documents pour nommer le chemin qui relie le chemin Olmsted aux cimetières Mont-Royal et Notre-Dame-des-Neiges. À cause de son caractère descriptif, ce toponyme éphémère est utilisé dans le texte pour désigner ce court chemin situé dans le parc du Mont-Royal.

CÔTE-DES-NEIGES, chemin (1698)

Cette voie sillonne et traverse les fortes dénivellations de la montagne dans l'axe Nord-Sud.

## Nom actuel

MONT-ROYAL, boulevard du (1942)

Ce boulevard est situé dans la continuité de l'avenue du Mont-Royal, à l'ouest du chemin de la Côte-Sainte-Catherine. Il mène au cimetière Mont-Royal. Situé à l'origine dans la ville d'Outremont, il fait maintenant partie de l'arrondissement du même nom.

## Ancien toponyme

*Mount Royal Cemetery Road* (vers 1852)

Comme son nom l'indique, ce large chemin de 80 pieds de large est tracé en pleine forêt pour desservir le cimetière Mont-Royal nouvellement ouvert.

*Mount Royal Avenue* (vers 1867)

Cette voie située dans la continuité de l'avenue du Mont-Royal change de *Mount Royal Cemetery Road* pour *Mount-Royal Avenue* (plan des *Fortification Surveys*).

MONT-ROYAL, parc du (1874)

## Ancien toponyme

*Le Boulevard Mont-Royal*

En 1869, dans un amendement de la Charte de la Ville, le territoire du futur parc du Mont-Royal est désigné sous ce nom de **boulevard Mont-Royal** (1869, 32 Vict., chap. 70). En 1874, dans un autre amendement, il est mentionné que la « corporation de la cité de Montréal, aura le pouvoir d'acquérir et d'établir un boulevard public, qui s'appellera *Le Parc Mont Royal*. » (1874, 37 Vict., chap. 51.)



### Nom actuel

PARC, avenue du (1961)

Cette voie traverse le parc du Mont-Royal dans l'axe Nord-Sud.

#### Ancien toponyme

*La rue De Bleury ou parfois Upper Bleury (1872)*

En 1873, William Lunn cède une parcelle de son terrain à la Ville de Montréal. La Ville entreprend alors le nivellement de la rue De Bleury, entre la rue Sherbrooke et la future avenue des Pins. En 1874, la Ville vote des budgets pour ouvrir et niveler le tronçon de cette rue située dans la continuité de la rue de Bleury et qui traversera le parc du Mont-Royal. Toutefois, il faut attendre 1881-1882 pour que l'on mentionne, dans les annuaires Lovell, ce tronçon de rue situé dans le parc.

*Park Avenue (1883)*

Dès 1875, les résidents de la rue Upper Bleury demandent un changement de toponyme pour le tronçon de cette rue qui sert d'entrée principale du parc du Mont-Royal, entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Mont-Royal.

PINS, avenue des (1961)

#### Ancien toponyme

*Pine Avenue (1891)*

Cette voie est planifiée pour relier le chemin de la Côte-des-Neiges avec la rue Saint-Denis. Elle suit la topographie du flanc Sud du mont Royal.

### Nom actuel

REMEMBRANCE, chemin (1939)

Ce toponyme succède au chemin Sakespeare en 1939. Deux explications sont plausibles.

1. Ce nom est donné pour commémorer la visite du roi George VI et de la reine Elizabeth d'Angleterre, son épouse. Il s'agissait de la première visite d'un roi régnant au Canada.
2. Une rangée d'arbres est plantée sur la rue Sherbrooke Ouest après la Première Guerre mondiale pour commémorer les soldats morts au combat, d'où Remembrance. Cette rue s'élargissant et les arbres dépérissant, on aurait choisi de replanter d'autres arbres en bordure du chemin Shakespeare.

#### Ancien toponyme :

*Le chemin Shakespeare (1847)*

Ce chemin est nommé sur un plan de 1847 ([ill. 2, p. 12](#)). Ce chemin sert à desservir les terrains qui viennent d'être lotis sur la propriété de Irwin Grant de Longueuil.

*Le chemin du Souvenir (1939)*

Ce toponyme est une traduction du chemin Remembrance. Il apparaît régulièrement dans les textes, en particulier dans les journaux francophones, mais est également utilisé dans certains documents de la Ville. Il ne s'agit pas de l'appellation officielle.



# LA BIBLIOGRAPHIE

## SOURCES

Archives de la Société des transports de Montréal. ASTM

Archives de la Ville de Montréal. AVM.

Bibliothèque et Archives nationale du Québec. BAnQ.

Bibliothèque et Archives Canada. BAC.

Ville de Montréal.VM.

Service des grands parcs, verdissement et du mont Royal SGPVMR

Service des infrastructures, de la voirie et des transports SIVT/Bureau de la géomatique

## EN LIGNE

<http://www.bibliotheque.assnat.qc.ca>

<http://www.musee-mccord.qc.ca/fr>

<http://www.banq.qc.ca/accueil/>

<http://ville.montreal.qc.ca/siteofficieldumontroyal/>

<https://www.registrefoncier.gouv.qc.ca/>

## LIVRES ET ÉTUDES

ANNESSE, Domenico. « Clarke, Gilmore David (1892-1982) landscape architect », dans *Pioneers of American Landscape Design*, McGraw-Hill, 2000.

BEVERIDGE, Charles E. Dr., *Le mont Royal dans l'œuvre de Frederick Law Olmsted*, Montréal, Ville de Montréal et Ministère de la Culture, Communications et Condition féminine, non daté,

BINS, Richard M. « Street cars up Mount Royal » dans *Canadian Rail*, No 347, décembre 1980.

BISSON, Pierre-Richard. *L'îlot Thompson-Sparrow-Gleneagles-Trafalgar à Montréal. Étude patrimoniale*. Montréal, octobre 2001

BISSON, Pierre-Richard, *Outremont et son patrimoine. Inventaire et mise en valeur du patrimoine d'Outremont*. Outremont, 1993.

BISSON, Pierre-Richard, Mario Brodeur et Daniel DROUIN. *Cimetière Notre-Dame-des-Neiges*, Beaux livres Henri Rivard Éditeur, 2004.

BLISS, Michael. *Montréal au temps du grand fléau. L'histoire de l'épidémie de 1885*, Montréal. Libre expression, 1991.

CARON, Matthieu. *Modernizing Mount Royal Park : Montréal's Jungle in the 1950s*, (mémoire de maîtrise,) Montréal, Université de Montréal, février 2016.

CLARKE, Gilmore D. « The Parkway Idea », dans *The Highway and the Landscape*, New Brunswick New Jersey, Rutgers University Press, 1959.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL. *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Les édifices publics*, Montréal, 1981.

GREENE, Bradford M. « Rapuano, Michael (1904-1975) Landscape architect », dans *Pioneers of American Landscape Design*, McGraw-Hill, 2000.

GRUMLEY, J.R. Thomas. *Montreal Streetcars « Peoples & Places »*, Vol, 2, 2001

GRUMLEY, J.R.Thomas. *Montreal Street Cars - Scenic routes*, Vol. 3, 2001.

HEY, Alain, dir., *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Le Robert, 2016.

JONCAS, Christophe-Hubert, Denise CARON, Karl DORAIS KINKAID, et al., *Évolution historique et analyse des éléments d'intérêt historique, patrimonial et paysager du chemin de la Côte-des-Neiges*, Montréal, Montréal, La coopérative l'Enclume, 2015.

L'ENCLUME. *Ancien hôpital Shriners. Évaluation patrimoniale*. Montréal, mai 2018.

LINTEAU, Paul-André. *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, 1992.

MBRODEUR CONSULTANTS INC. *L'axe cérémoniel du cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Dossier documentaire*, Montréal, mai 2013.

PERRAULT, Claude. *Montréal en 1781*, Montréal, Payette Radio Limitée, 1969.

REID, Hubert. *Dictionnaire de droit québécois et canadien*, Montréal, Wilson & Lafleur Ltée, 2010.

REY, Alain, dir. *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Le Robert, 2016.

PHARAND, Jacques. *À la belle époque des tramways*. Montréal, Les Éditions de L'Homme, 1997.

TELFER, Jim. « Building the Tramway Line Over Mount Royal 1927 to 1929 », dans *Canadian Rail*, décembre 1980, no 347.

VILLE DE MONTRÉAL. *Urbanisation de Montréal. Plan directeur. Rapport préliminaire*. Montréal, Ville de Montréal, novembre 1944.

VILLE DE MONTRÉAL. *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal*, Montréal, février 1990.

VILLE DE MONTRÉAL. *Plan de mise en valeur du mont Royal*, 1992.

VILLE DE MONTRÉAL. *Parc du Mont-Royal. Plan directeur d'aménagement des secteurs du sommet et de l'escarpement*, Montréal, avril 1992.

VILLE DE MONTRÉAL. *Plan de transport 2008*.

VILLE DE MONTRÉAL. *5 ans déjà!*, Montréal, février 2011.

MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS. *Plan de conservation du site patrimonial du Mont-Royal*, Ministère de la Culture et des communications, 2018.

WILLIAMS, Ron. *Architecture de paysage du Canada*, Montréal, Université de Montréal, 2014.

WOLFORD, Alexandre. *Le choix du tout-à-l'automobile à Montréal (1953-1967)*(mémoire de maîtrise), Montréal, Université de Montréal, 2015.

YOUNG, Brian. *Une mort très digne. L'histoire du cimetière Mont-Royal*, McGill-Queen's Press, 2003.







