

LE CHEMIN DE LA MONTAGNE

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

EXTRAITS

DENISE CARON
Septembre 2018

ENTENTE SUR LE DÉVELOPPEMENT CULTUREL DE **MONTRÉAL**

Montréal 

Culture
et Communications
Québec 

LE MANDAT

Le présent document est constitué d'extraits d'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. 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.

Le territoire analysé couvre essentiellement un couloir fluctuant, situé à la limite Nord du parc du Mont-Royal. L'étude est destinée 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 sont abondantes (plans, photos aériennes ou d'époque).

À partir de structure de base utilisée dans l'étude, le présent document vise à donner un aperçu très général des résultats obtenus. Pour avoir des informations détaillées sur un ou l'autre des aspects abordés, il est suggéré de se référer aux sections correspondantes dans l'étude.



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.

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 Raimbault. Plus au Nord, au point culminant du chemin de la Côte-des-Neiges, des terres seront concédées au début du 17e siècle. Une parcelle de ces terres sera éventuellement intégrée au parc du Mont-Royal à la fin du 19e siècle.

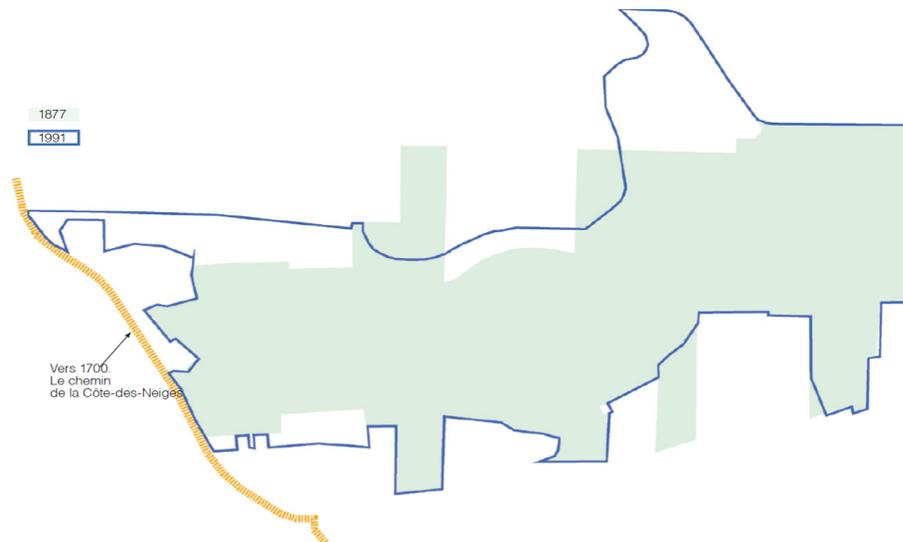
Cette première partie retrace l'évolution des différents chemins publics et privés qui bordent le territoire de l'actuel parc du Mont-Royal (1698-1872), et ce, bien avant que les premières propriétés ne soient acquises par la Ville pour en constituer un parc. À la fin de cette période, un projet, non 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.



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.

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

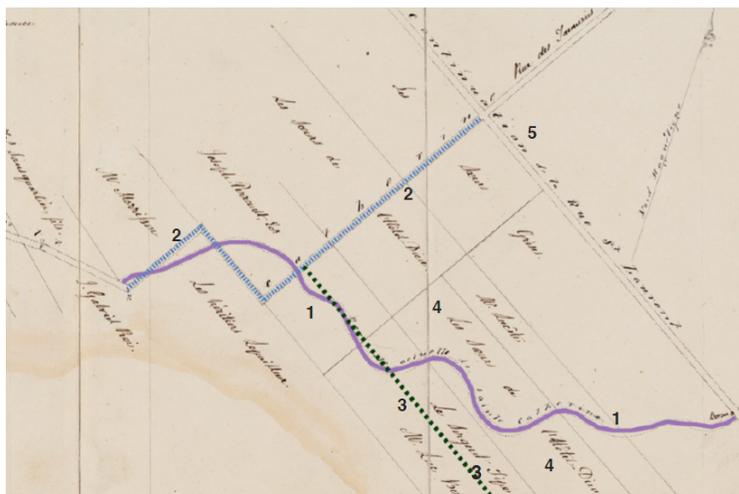
Dès la fin du 17^e siècle, le Séminaire de Saint-Sulpice, seigneur de l'île de Montréal, découpe ce territoire en différents secteurs qui portent le nom de côtes. En 1698, l'arpenteur, Gédéon de Catalogne se rend sur la montagne pour tracer les limites du territoire de la côte Notre-Dame-des-Neiges. 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. 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.



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

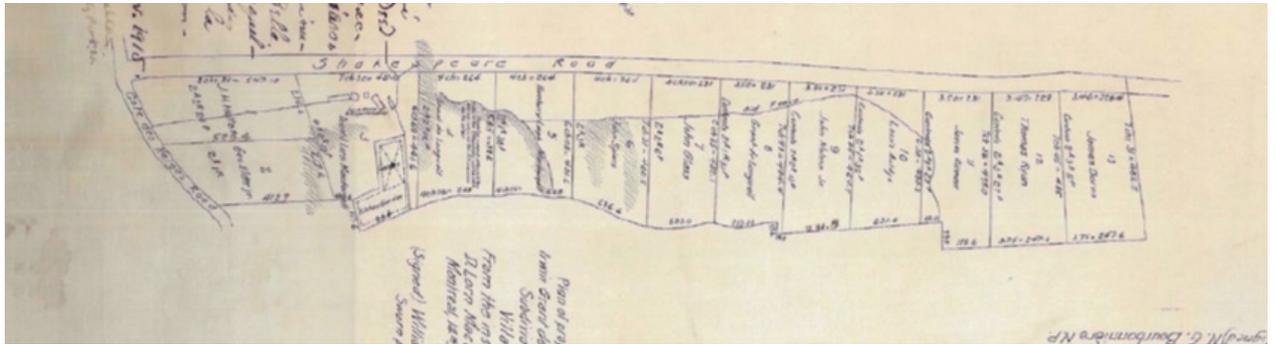
En 1800, les résidents de la côte Sainte-Catherine demandent que soit redressé l'ancien chemin sinueux (no 1) qui les relie au chemin Saint-Laurent (boulevard Saint-Laurent, no 5). Le plan dessiné par Louis Charland, arpenteur au service de la Ville, montre ce chemin qui se nomme la descente Sainte-Catherine (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^e siècle, certaines de ces terres sont exploitées comme carrières, dont celle appartenant aux Religieuses Hospitalières de l'Hôtel-Dieu (no 4).



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.

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.



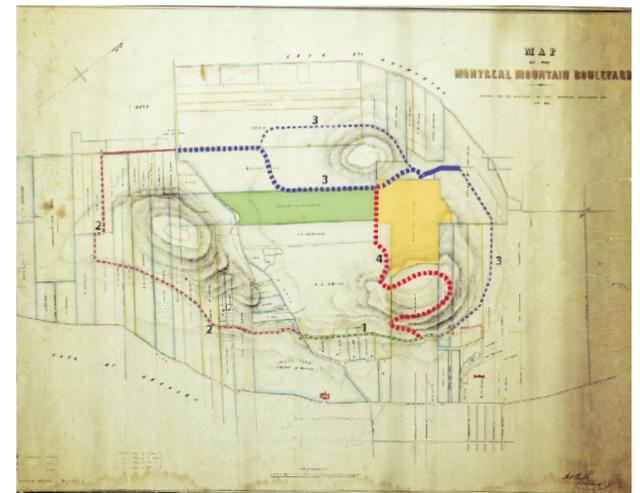
Le 14 juillet 1847, vraie copie du plan original le 24 novembre 1915. L'orientation des lots est maintenant perpendiculaire au chemin Shakespeare. William Kingsford, arpenteur. Plan of Property Belonging to Irwin Grant de Longueil (sic) Esq. Subdivided into Villa Lots From the Instructions for D. Lorn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

1.4 – 1858 UN PROJET DE BOULEVARD SUR LA MONTAGNE

L'idée de construire un boulevard sur la montagne date du milieu du 19e 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.

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. 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) et l'autre le cimetière catholique de la Fabrique de la paroisse Notre-Dame, soit le cimetière Notre-Dame-des-Neiges (1854).



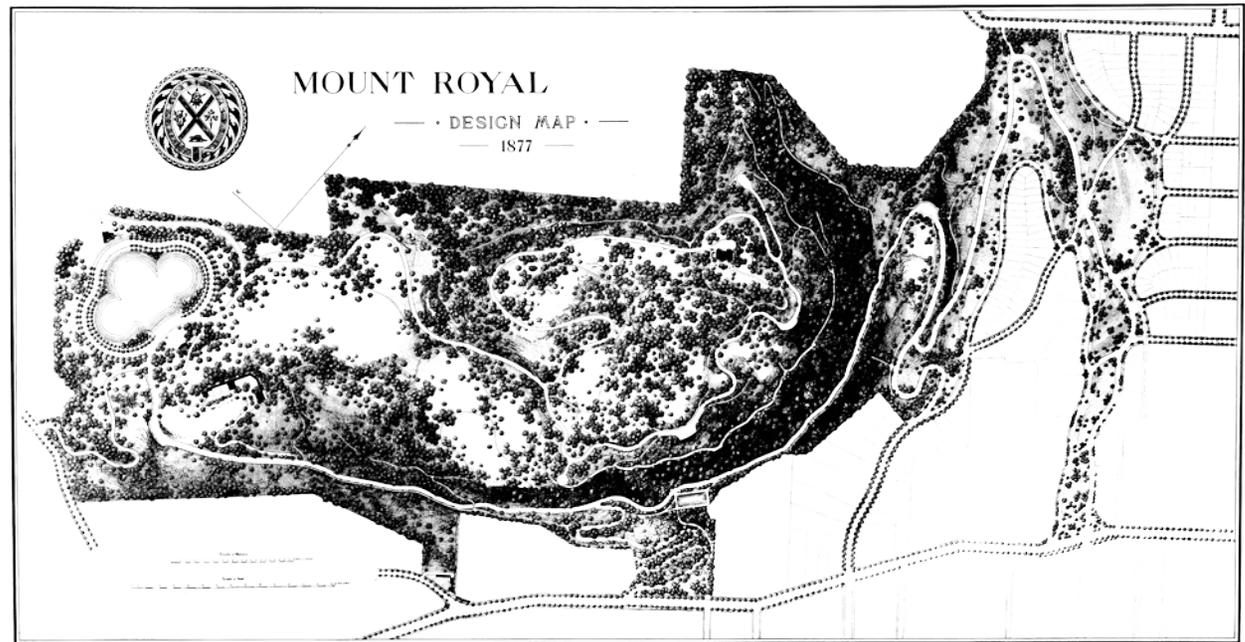
Juin 1858. Ce plan illustre l'ampleur du réseau de boulevards projeté par la Compagnie du Boulevard de la Montagne de Montréal. En pointillé : les tracés projetés. En ligne continue : les voies existantes sur le parcours d'une des sections du réseau. En gras : les voies, existantes ou projetées, longeant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

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 (1872), 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 physiques¹. » 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. 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.

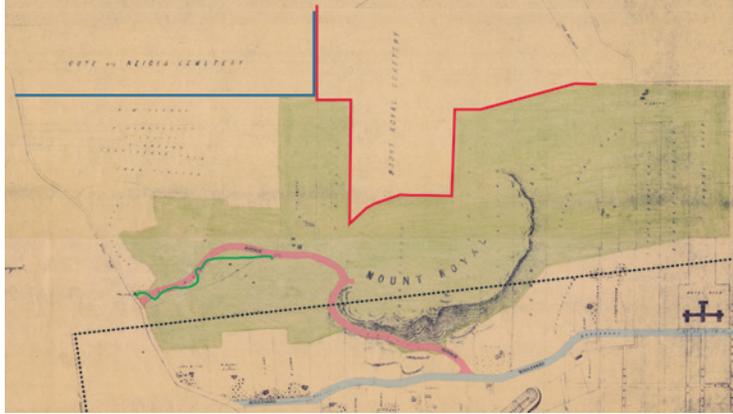


1877. Ce plan montre les intentions d'Olmsted quant à la Grande Promenade (chemin Olmsted) soit le large tracé en blanc qui sillonne à l'intérieur du parc. Il montre également le périmètre du parc tel qu'il le concevait. Aucun chemin des cimetières n'est tracé et l'avenue, prévue dans l'Ouest du parc 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.

¹ Dr Charles E. Beveridge, Le mont Royal dans l'oeuvre de Frederick Law Olmsted, p. 9.

2.1 – 1867-1874 BOULEVARD OU PARC ?

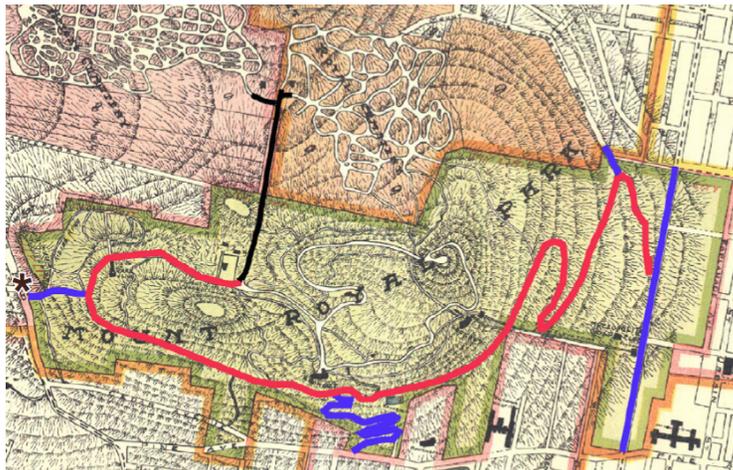
De 1869 à 1874, le parc du Mont-Royal est désigné dans le texte de la Charte de la Ville comme étant le Boulevard Mont-Royal. Durant cette période, une ambiguïté règne quant au sens donné au terme boulevard, qui semble plutôt faire référence à la notion de parc ou d'espace ouvert. En 1858, ce même terme 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.



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 réalisera 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.

2.2 – 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.



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.

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 19e siècle. Rapidement, il rencontre une forte opposition et le projet sera abandonné.



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.

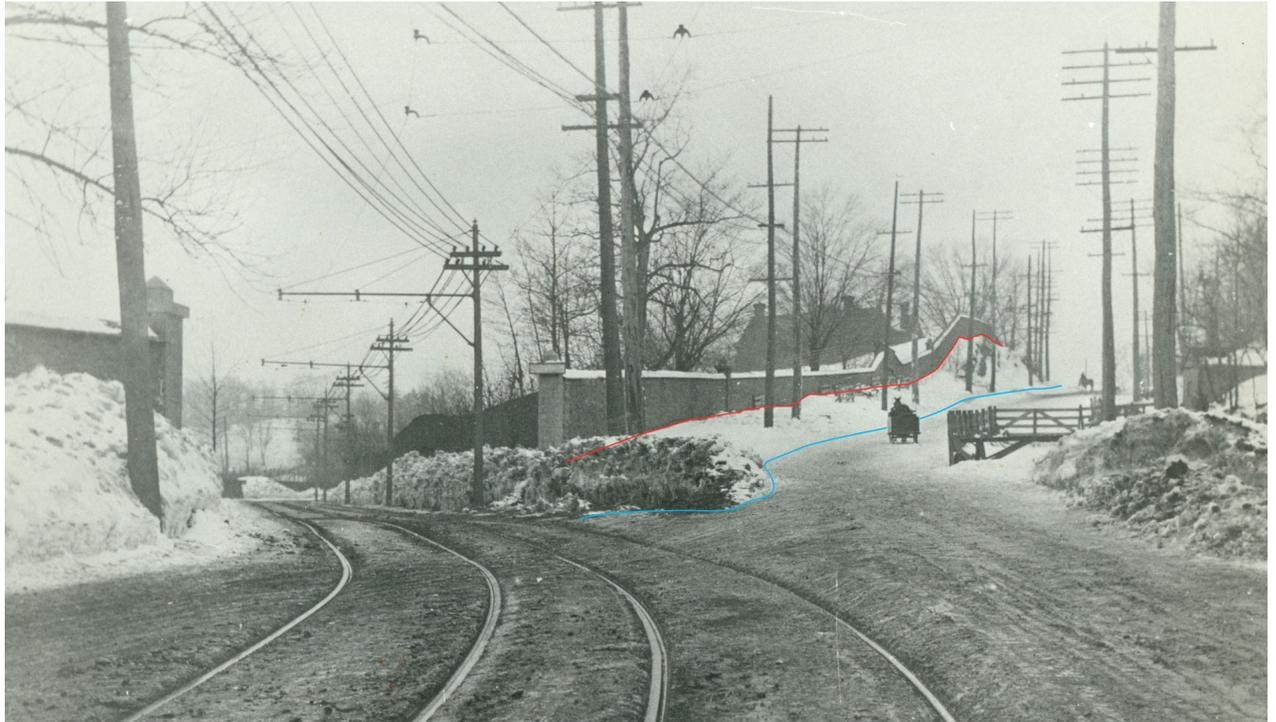
TROISIÈME PARTIE

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.

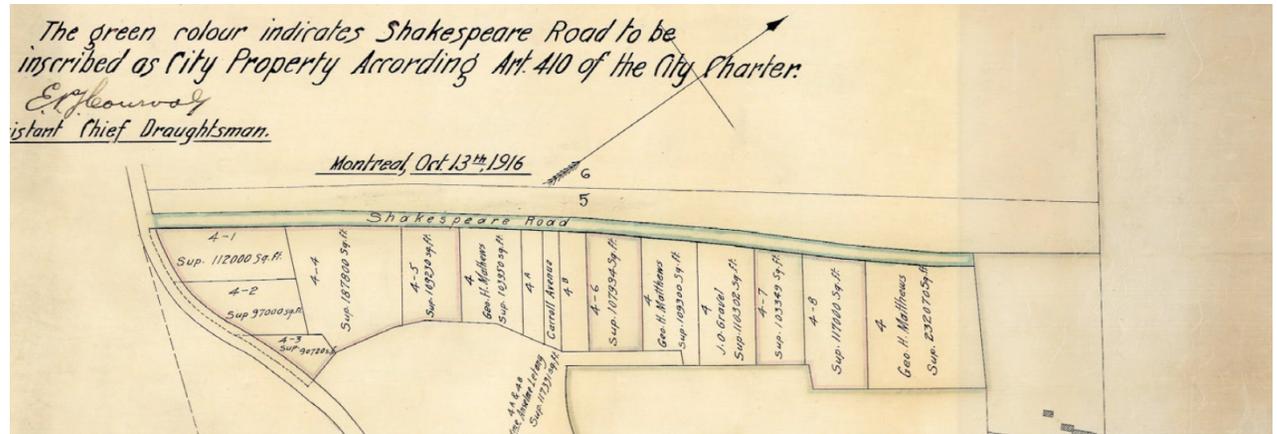
Cette troisième partie permet d'explorer les problèmes et problématiques rencontrés par la Ville lorsqu'elle cherche à devenir propriétaire du chemin ainsi que de tous les lots qui le bordent. À terme, le parc du Mont-Royal agrandi donnera maintenant directement sur le chemin Shakespeare et les acquisitions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



1912. Photo prise avant que la Ville adoucisse la pente. Surligné en rouge : la pente du chemin de la Côte-des-Neiges en 1912 avant que la Ville l'adoucisse. Surligné en bleu : 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.

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

Au tournant du 20e 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.



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

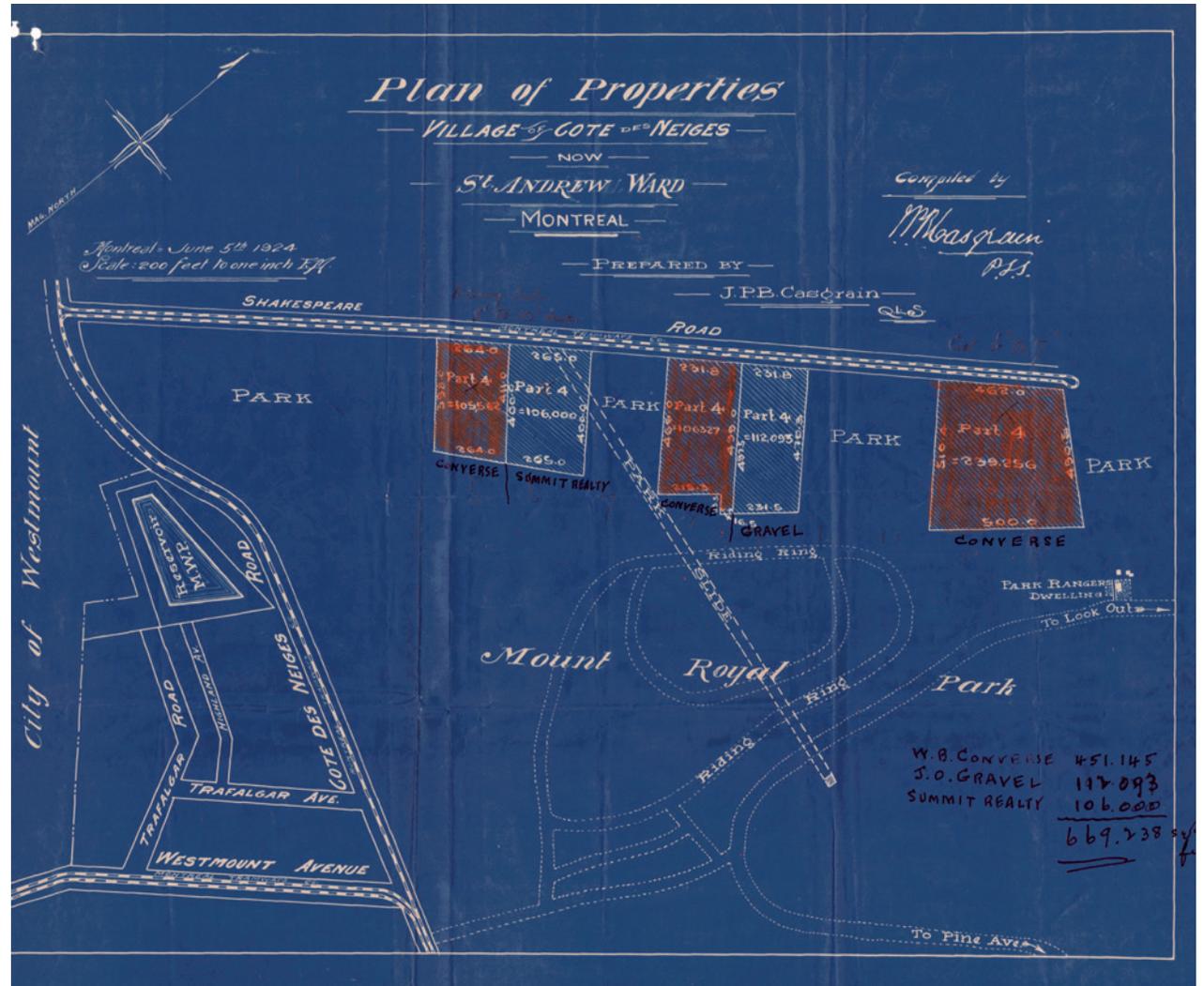
Dès 1872, les administrations des cimetières Notre-Dame-des-Neiges et Mont-Royal demandent à la Ville d'ouvrir, à partir du parc du Mont-Royal, un chemin d'accès à leur propriété respective afin de desservir leur clientèle en provenance de la Ville plus au Sud. À partir de ce moment, le territoire du 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.



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.



Le 5 juin 1924. Ce plan indique les limites 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.

QUATRIÈME PARTIE

1914-1934 UN TRAMWAY DANS LE PARC

À la fin du 19e 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'Outremont¹. » 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-Catherine². » 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.



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.

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

² Ibid.

4.1 – 1920 LA FIN DU FUNICULAIRE

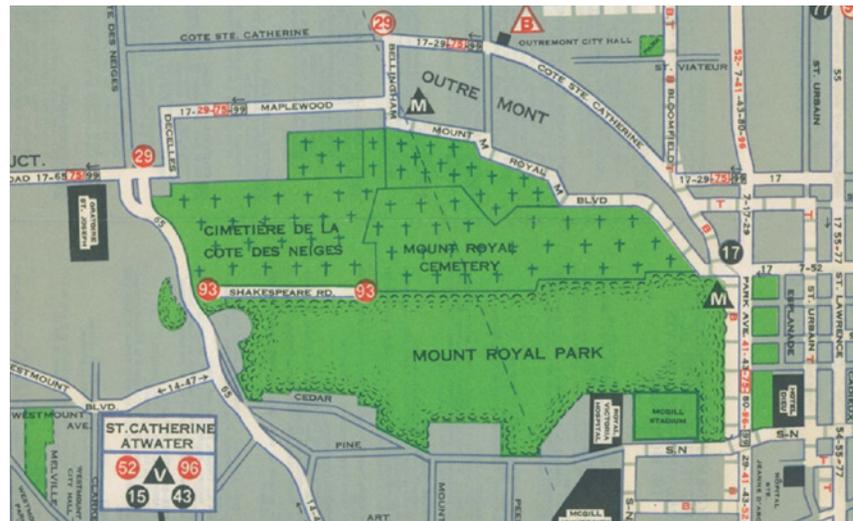
Le funiculaire est situé sur le flanc est de la montagne dans l'axe de l'avenue Duluth. Depuis 1885, c'est le seul moyen de transport en commun (de propriété privée) qui permet aux utilisateurs de se rendre au sommet du parc du Mont-Royal à peu de frais. Désuet après 35 ans de service, il faut le remplacer. 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. Aucun d'entre eux ne sera réalisé.



Sans date. Incline Railway. Montreal. Collection Denise Caron.

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 19e 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.



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.

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.



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.

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.



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.

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

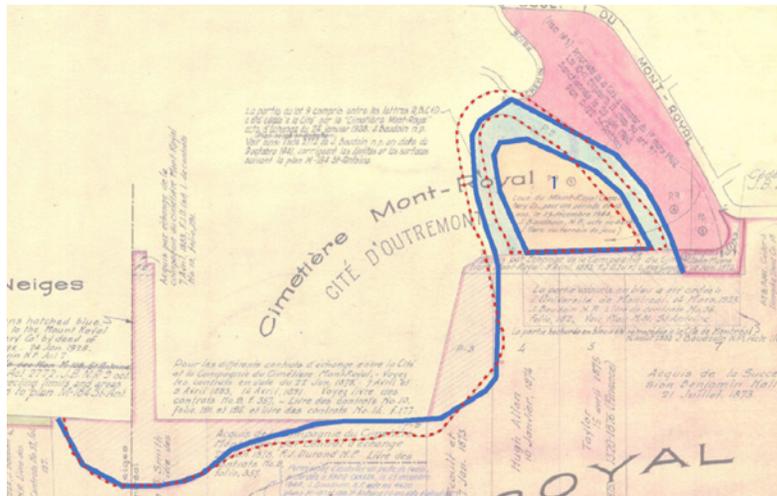
Ouvert en 1880, le chemin des cimetières passe en 1928 entre les mains de la Mount Royal Cemetery Company (CCMR) qui l'intègre au cimetière Mont-Royal. Par la même occasion, le cimetière catholique perd cette entrée et la Fabrique de la paroisse Notre-Dame demande à la Ville de l'aider à la déplacer.



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-de-Neiges et à gauche, le cimetière Mont-Royal. Source inconnue.

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. 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. Dans les années qui suivent la Ville et la Compagnie du cimetière règlent différents dossiers toujours en suspens dont celui de certaines clauses contenues dans l'acte d'échange de 1928. Après ces longues discussions et négociations, les deux parties en viennent finalement à une entente.



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 depropr iété avant l'empiètement du terrain du cim etière par la Vill e et la co mpagnie Mo nt real Tramway. La lig ne bleue (1941) : les no uvel les lignes de propri étés co mme il a été entendu e n 19 41. Le ter rain loué de la CCMR par la Ville en 1944 est situé à l'intérieur de la bande de terra in réservé à la voie de tramway (1). Volume de s propriétés de la Ville de Mon tréal. AVM. VP1-1-20 B.

CINQUIÈME PARTIE

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

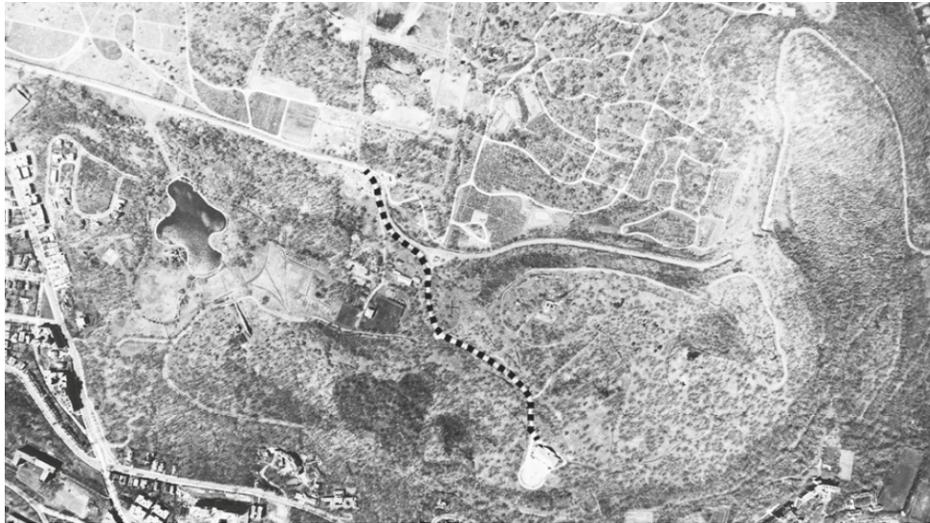
Alors que les calèches et autres voitures hippomobiles sont autorisées dans le parc du Mont-Royal, ce n'est pas le cas pour les automobiles. La construction du chalet du Mont-Royal, en pleine crise économique, sera à l'origine de l'arrivée de ce véhicule dans le parc et fera l'objet de polémiques. Cette 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. 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

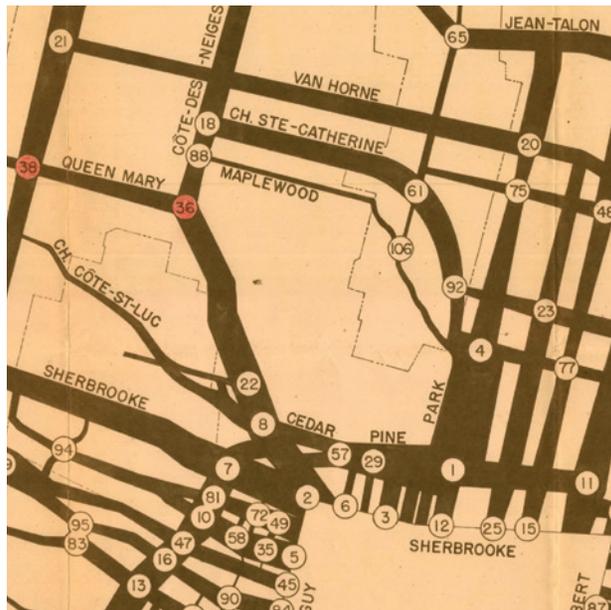
C'est pendant la Grande Crise (1931-1932) que le chalet du Mont-Royal est construit. Œuvre de l'architecte Aristide Beaugrand-Champagne, il fait partie des grands travaux entrepris pour faire face à la crise économique. Cet édifice prestigieux est notamment prévu pour être offert en location lors d'évènements 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.



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.

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.



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.

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.



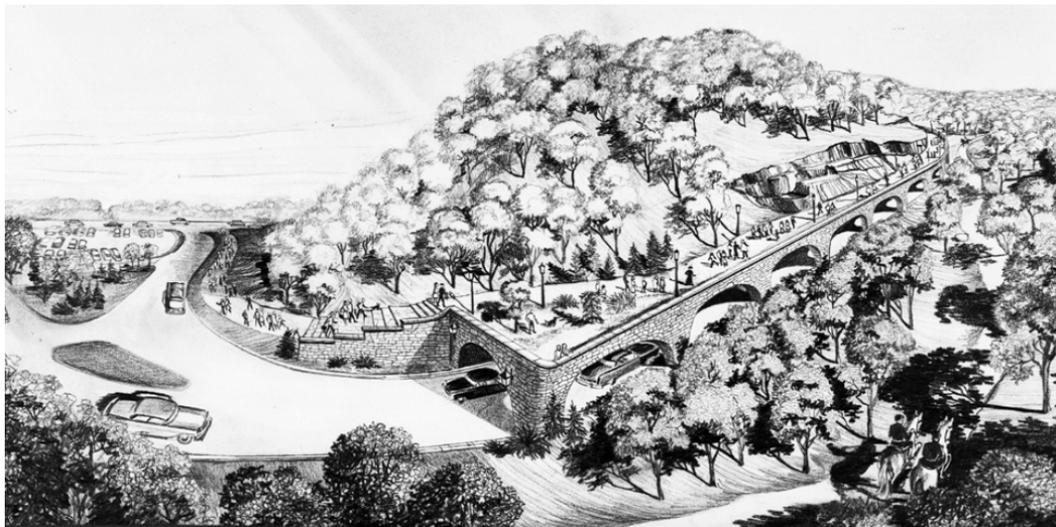
1957-1959. Cette photo montre l'ampleur des importants travaux d'élargissement du sinueux chemin de la Côte-des-Neiges dans l'axe Nord-Sud de la montagne. AVM. R3173-2_3449-4505-046.

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.

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.



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.

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. 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.



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.

6.5 – QU’EST-IL ADVENU DU PLAN D’ENSEMBLE ?

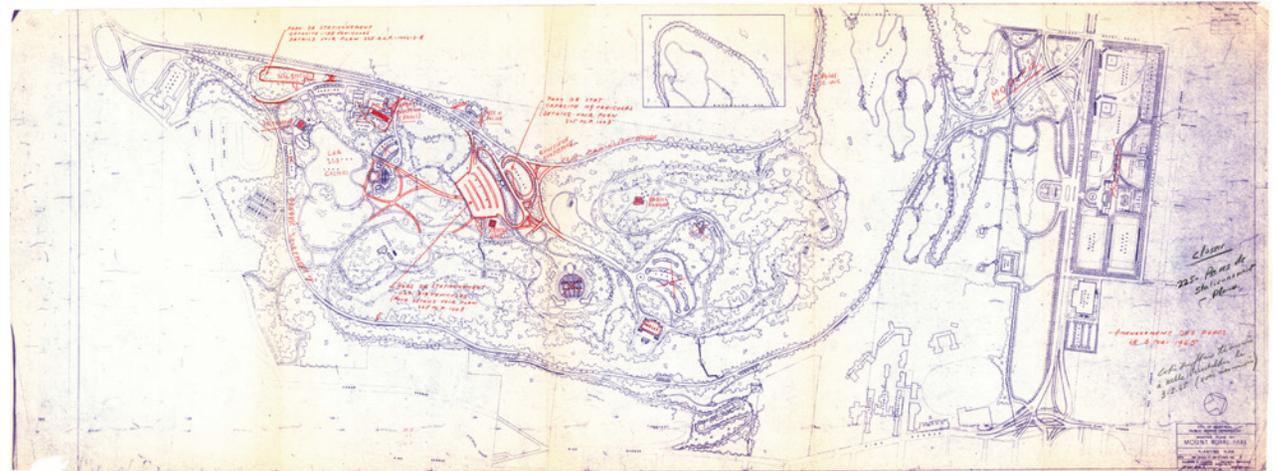
En 1957, la Ville s’apprête à réaliser une partie du plan d’aménagement proposé par Clarke & Rapuano. La route de la montagne deviendra un chemin pour les autos et sera reliée au chemin Remembrance qui sera reconfiguré. Cet axe Est-Ouest qui traverse le parc du Mont-Royal constitue une partie seulement de la route de ceinture que Clarke & Rapuano avaient planifiée.

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, oeuvre 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’oeuvre 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. 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.

La route de ceinture était prévue à l’origine pour être 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.



1957, annoté en 1965. Le fond de plan de Clarke & Rapuano, annoté et commenté, donne des indications quant au sort de certains des éléments proposés. VM. SGPVMR. DOCS1-#186573-v1-0224-000_1957_5_Planting_Plan_Master_Plan_of_Mount_Royal_Park. VM. SGPVMR.

SEPTIÈME PARTIE

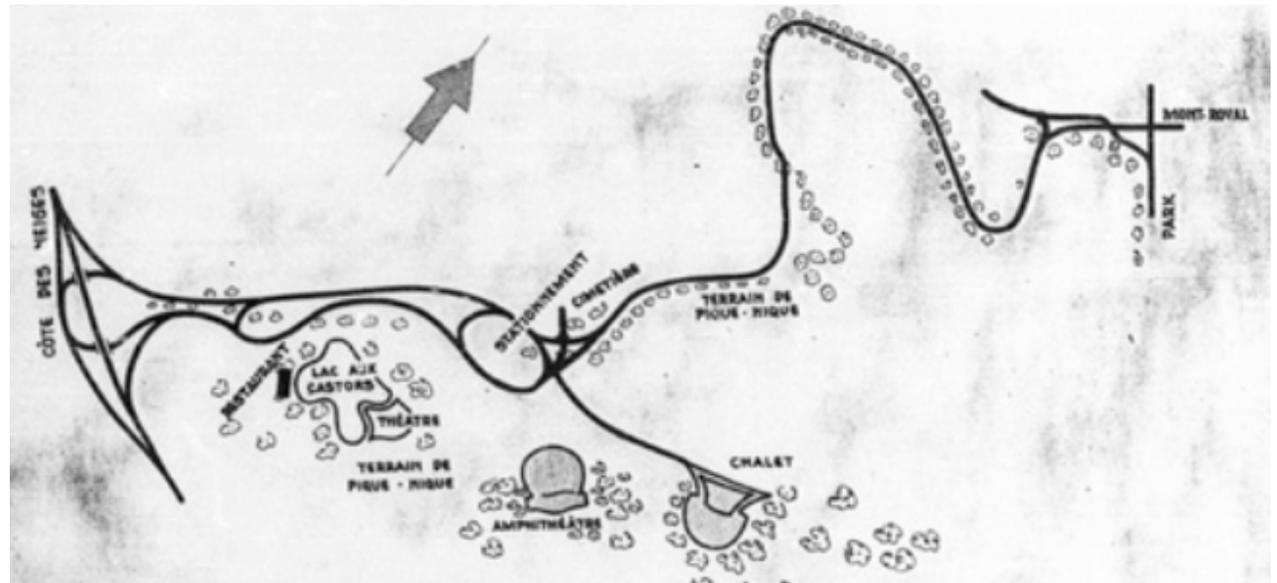
1955-1989 LE FEU VERT À L'AUTOMOBILE DANS LE PARC

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 !

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 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.



Le 12 août 1958. Le tracé de la nouvelle route. AVM. Dans La Presse. AVM. Dossier de presse.

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.



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.

7.2 – 1957-1958 LE CHANTIER DE CONSTRUCTION CHANGE LE 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 1er septembre 1961. Les terrains sont dégagés pour les futurs stationnements. AVM. VM105-Y-1_0910-004.

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.



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.

7.4 – 1947-1989 LE BELVÉDÈRE CAMILLIEN-HOUDE ET LE TALUS

Le belvédère Camillien-Houde est construit à l'emplacement même d'un talus datant de l'époque de l'ouverture de la voie de tramway, de 1928 à 1940. La construction du belvédère au tournant des années 1960 entraîne donc des transformations très importantes au talus et à l'aménagement du site.



Le 29 mai 1957. La zone encadrée 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.

7.5 – 1958-1959 L'ÉCHANGEUR CÔTE-DES-NEIGES / REMEMBRANCE

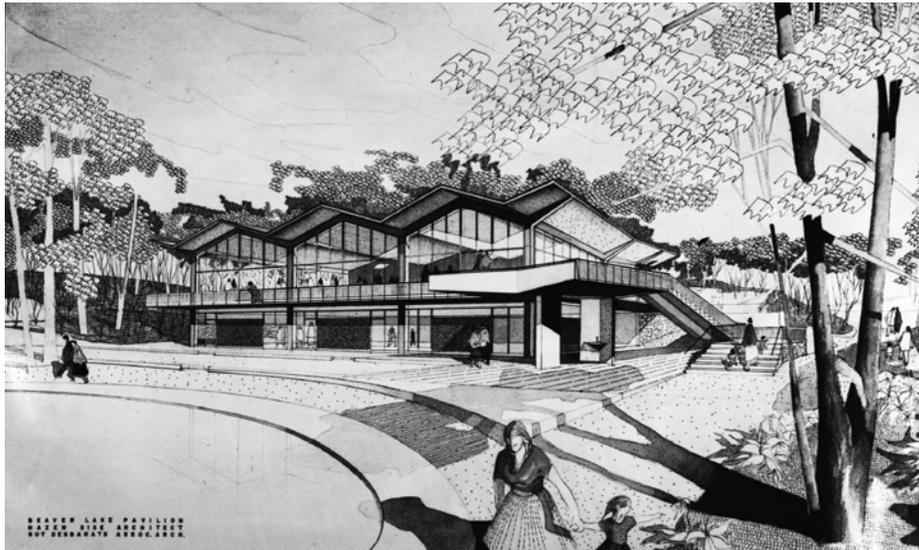
L'échangeur Côte-des-Neiges / Remembrance fait partie des grands travaux d'élargissement entrepris par la Ville le long du chemin de la Côte-des-Neiges à la fin des années 1950. Ces travaux visent à améliorer la fluidité de la circulation. La configuration de cette intersection change alors radicalement.



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.

7.6 – LES CONSTRUCTIONS À PROXIMITÉ DE LA ROUTE

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.

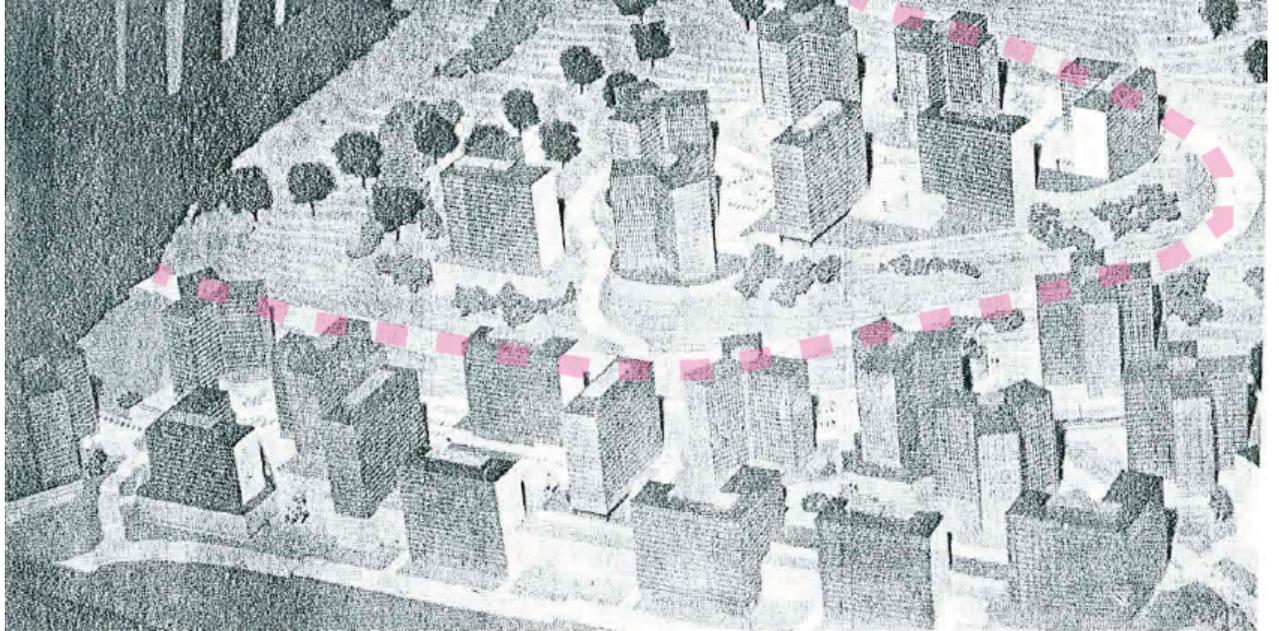


Le 4 avril 1956. Hazen Sise et Guy Desbarats, architectes. Pavillon du Lac-aux-Castors. AVM. VM105-Y-1-0416-01.

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. 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.

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.



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.

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 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.

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.



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.

8.2 – 1990-1996 LE BELVÉDÈRE ET L'ESCALIER CAMILLIEN-HOUDE

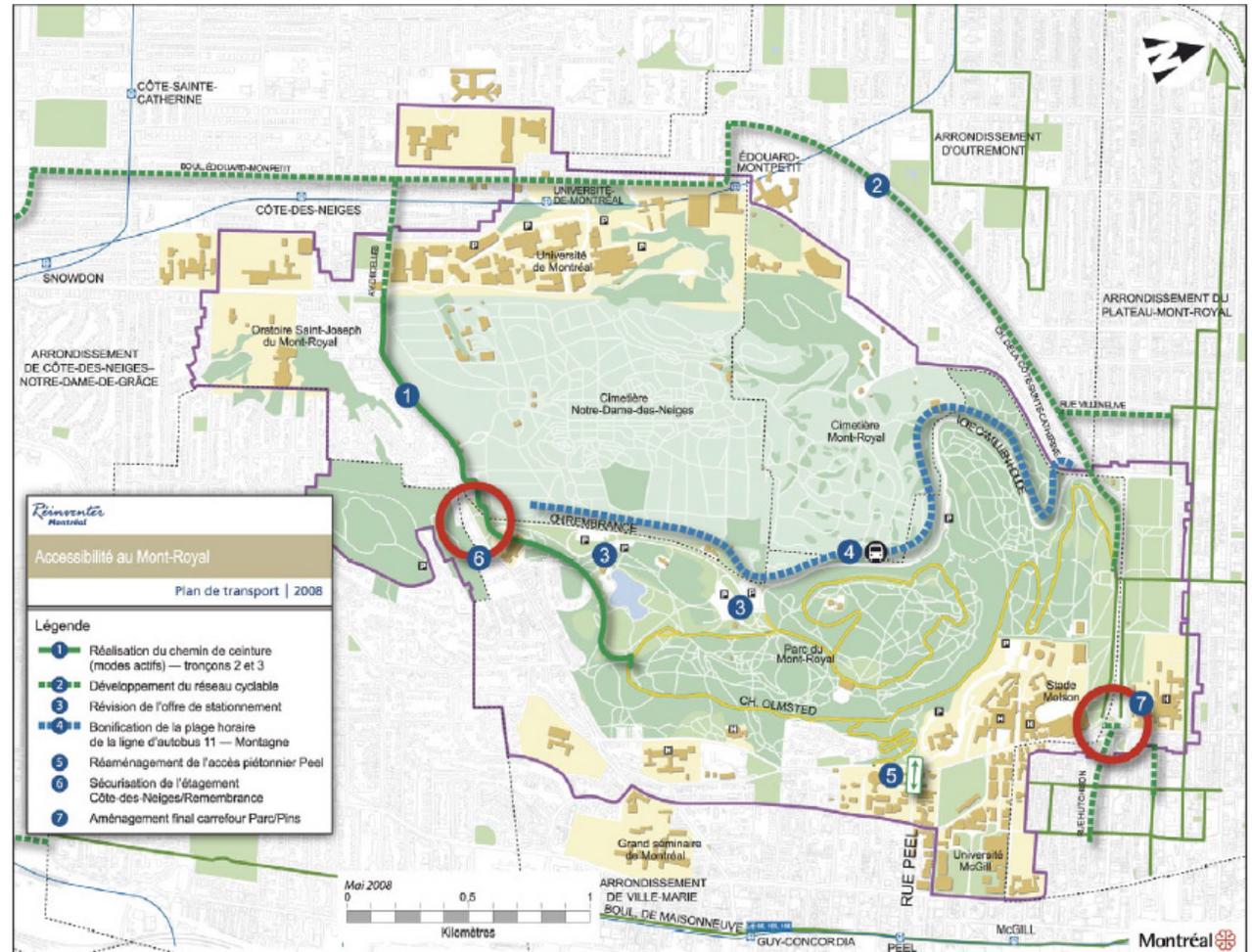
À la suite de l'adoption en 1992 du Plan de mise en valeur du mont Royal, la Ville tente de réaliser les projets contenus dans ce plan. Ceux-ci concernent essentiellement des travaux à exécuter dans le parc du Mont-Royal. Par ailleurs, aussi en 1992, la Ville produit le Plan directeur d'aménagement des 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.



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.

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.



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.