

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique  
de Montréal pour évaluer le projet pilote de retrait de la  
circulation de transit pour les véhicules particuliers sur les  
voies Camillien-Houde et Remembrance et imaginer le  
futur pour ces chemins d'accès au parc du Mont-Royal

Novembre 2018



LA FABRIQUE DE LA PAROISSE  
NOTRE-DAME DE MONTRÉAL

Par la Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal

Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal  
pour évaluer le projet pilote de retrait de la circulation de transit pour les véhicules particuliers sur les  
voies Camillien-Houde et Remembrance et imaginer le futur pour ces chemins d'accès  
au parc du Mont-Royal

par la Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal  
Novembre 2018

## Table des matières

### SOMMAIRE EXÉCUTIF

### INTRODUCTION

1. MESSAGE DU CURÉ ET PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA FABRIQUE DE LA PAROISSE NOTRE-DAME DE MONTRÉAL
2. BREF RAPPEL HISTORIQUE
3. L'ABORD AU CIMETIÈRE, UNE COMPOSANTE IMPORTANTE AU RECUEILLEMENT
4. LA FABRIQUE DE LA PAROISSE NOTRE-DAME DE MONTRÉAL, PROPRIÉTAIRE DU CIMETIÈRE NOTRE-DAME-DES-NEIGES
5. LES ACTIONS ENTREPRISES PAR LA FABRIQUE POUR ÉVALUER L'IMPACT DU PROJET PILOTE ET LEURS RÉSULTATS

### CONCLUSION

### ANNEXES

## SOMMAIRE EXÉCUTIF

Détenu par la Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal, le cimetière Notre-Dame-des-Neiges est le plus important propriétaire privé occupant le site patrimonial du Mont-Royal. Près d'un million de personnes ont été inhumées dans ce territoire sacré depuis son inauguration en 1855.

Le projet pilote a eu une incidence sur nos clients, les familles des défunts, les visiteurs et une bonne proportion de nos 190 employés. Rappelons quelques faits historiques importants pour bien camper l'importance de l'accessibilité au cimetière Notre-Dame-des-Neiges.

Tout d'abord à deux reprises, le cimetière paroissial a dû déménager sous pression des grands jurés, dans un premier temps en 1799 vers le faubourg Saint-Antoine (cimetière Saint-Antoine), et selon un règlement municipal adopté en 1853 par la Ville de Montréal vers le village de Côte-des-Neiges. L'accès à ce dernier, pourtant de nécessité publique, a longtemps été difficile en raison de son relatif éloignement de l'époque, de la présence des barrières à péage, de l'absence de trottoir de bois sur le chemin de la Côte-des-Neiges, etc. Afin de faciliter l'accès du côté Est, des arrangements ont dû être pris en collaboration avec des citoyens afin d'y aménager un deuxième accès soit celui du bois Saint-Jean-Baptiste.

C'est donc avec soulagement que la Fabrique apprend à la fin des années 1860 qu'un boulevard relierait les deux chemins de côte à la bordure du futur parc du Mont-Royal. Il faut tout de même attendre jusqu'en 1883 pour que ce nouvel accès soit enfin fonctionnel. Or en 1928, la bande de terrain qui mène à notre entrée, alors dotée d'une porte monumentale et d'une maison de gardien, est cédée par la Ville au Mount Royal Cemetery Company et ceci, sans une compensation, pourtant promise, pour l'aménagement d'une entrée de remplacement donnant à l'époque directement sur le chemin Remembrance.

Depuis 1909, le tracé de la voie et du chemin longe littéralement les deux cimetières. Il est donc faux d'affirmer qu'il traverse le parc à l'exception du premier virage en épingle du côté Est à la suite d'une transaction en 1962 entre le Mount Royal Cemetery Company et la Ville. C'est dire que les paysages séquencés de très grand intérêt participent d'une façon exceptionnelle à la qualité de l'abord aux cimetières. Par cette coupure avec l'urbanité, nos visiteurs et nos endeuillés qui empruntent cet itinéraire peuvent vivre un état préalable de recueillement et de réflexion.

La Fabrique a toujours eu à cœur le bien-être de la population montréalaise. Faut-il rappeler les donations, expropriations ou servitudes que la Fabrique a consenties à la Ville pour l'élargissement du chemin de la Côte-des-Neiges, le percement d'avenues, l'aménagement du chemin de ceinture, etc. ? Et qu'en est-il de notre participation exemplaire à la mise en valeur du mont Royal depuis les 25 dernières années ? Vous comprendrez alors notre grand étonnement à l'annonce, sans consultation préalable, du projet pilote qui a bloqué notre accès Remembrance, d'autant qu'une solution a pu être trouvée pour notre voisin. Équité et considération de la part de la société civile et de l'administration publique seraient ici de mise.

Qu'à cela ne tienne, nous avons réalisé un sondage auprès des visiteurs et un comptage des véhicules empruntant nos accès pour réellement évaluer les impacts de ce barrage sur les activités du Cimetière. Les résultats nous instruisent bien entendu sur les itinéraires alternatifs beaucoup plus longs en matière de distance et de temps, mais aussi sur l'âge de nos visiteurs dont 55 % ont plus de 50 ans et 16 % plus de 70 ans.

La Fabrique demande à l'Administration municipale que l'accessibilité à son cimetière par l'entrée Remembrance soit maintenue fonctionnelle aux véhicules en provenance de l'Est ou de l'Ouest dans ses prochaines interventions relatives à l'accès au parc du Mont-Royal puisque ce sont nos aînés qui sont les plus lésés par ce projet.

## INTRODUCTION

Ce mémoire a été préparé par l'équipe interne du Cimetière. Il a été supervisé par le Directeur général intérimaire, M. Daniel Cyr, MBA, et entériné par le Conseil d'administration de La Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal. Son contenu prend appui sur la mission du Cimetière Notre-Dame-des-Neiges, sur le principe de l'équité et sur les valeurs de la Fabrique.

En tant que plus important propriétaire privé en matière de superficie et de longueur de façade sur rue du site patrimonial du Mont-Royal, la Fabrique de la paroisse de Notre-Dame de Montréal est heureuse de contribuer à l'exercice consultatif.

Après le message de notre Curé et Président du Conseil d'administration, nous nous permettons un bref rappel historique quant à la présence des cimetières en milieu urbain, aux difficultés liées aux accès, aux très nombreuses concessions territoriales faites à la faveur de la Ville et aux participations exemplaires de la Fabrique à la mise en valeur du mont Royal. L'importance des abords d'un cimetière est par la suite démontrée. Une fois les caractéristiques du Cimetière esquissées, nous informons sur les actions entreprises par la Fabrique pour évaluer l'impact du projet pilote sur les activités du Cimetière.

Enfin, nous concluons en réitérant les effets de la fermeture de l'entrée Remembrance et en formulant une demande.

Bonne lecture.

## 1. MESSAGE DU CURÉ ET PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA FABRIQUE DE LA PAROISSE NOTRE-DAME DE MONTRÉAL

Avec une histoire de plus de 360 ans intimement liée au développement de Ville-Marie ou Montréal, la Fabrique de la paroisse de Notre-Dame de Montréal est une institution vénérable. En effet, elle est créée en 1657, à peine 15 ans après la fondation même de Ville-Marie, une aventure mystique et missionnaire. Notre-Dame demeure la seule paroisse catholique de Montréal jusqu'en 1865. Elle est propriétaire de deux sites majeurs comportant des biens culturels de valeur exceptionnelle : la basilique Notre-Dame de Montréal et le cimetière Notre-Dame-des-Neiges : tous deux dans des sites patrimoniaux déclarés.

L'article 13 de la Loi sur les fabriques<sup>1</sup> nous dit « Une fabrique est une corporation ecclésiastique dont l'objet est d'acquérir, de posséder, de détenir et d'administrer des biens pour les fins de l'exercice de la religion catholique romaine dans la paroisse ou la desserte pour laquelle elle est formée. » La Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal doit donc être une institution religieuse au service de la communauté chrétienne.

Par ailleurs, la Fabrique est unique en son genre par sa double mission :

- fournir aux fidèles un lieu physique de rassemblement destiné à la célébration de l'Eucharistie — la basilique Notre-Dame de Montréal — et, conséquemment, maintenir les conditions favorables à l'expression de la vie liturgique ;
- ensevelir les morts dans le respect et la dignité — le cimetière Notre-Dame-des-Neiges.

Nous comptons sur le travail de quelque 230 employés pour remplir ces deux missions.

La Fabrique privilégie la conservation et la mise en valeur de son patrimoine ainsi que son intégration à la vie urbaine, que ce soit comme lieu de recueillement ou de diffusion culturelle. Cette approche est tout à fait conforme aux valeurs chrétiennes et humanistes qui l'animent et qui se concrétisent plus particulièrement dans :

- l'écoute des besoins actuels pour adapter ses actions et ses services;
- l'offre à la population de la plus grande accessibilité possible à ses principales propriétés, et ce, dans le respect de leur caractère sacré;
- la quête d'excellence dans ses interventions en faisant appel à ses meilleures ressources ou à des professionnels externes dont la probité, la compétence et l'expertise sont reconnues;
- l'importance accordée à la préservation de l'autonomie financière de ses actions.

Ces valeurs inspirent l'équipe de pastorale, les gestionnaires et les employés du cimetière Notre-Dame-des-Neiges dans leurs activités quotidiennes et dans leur volonté d'accompagner ceux qui souffrent d'avoir perdu un être cher. Nous sommes là pour veiller à leurs intérêts.

---

<sup>1</sup> Lois refondues du Québec, chapitre F-1.

Près d'un million de défunts reposent au Cimetière. Leurs familles et leurs proches sont nombreux à venir s'y recueillir pour entretenir la mémoire familiale et le souvenir d'un être aimé. Par exemple, à proximité de l'entrée Remembrance, là où plusieurs sections ont été choisies comme lieu de rassemblement de différentes communautés culturelles, il est facile de constater qu'aujourd'hui encore, certains membres de ces communautés commémorent leurs défunts plusieurs fois par semaine, seuls, en famille ou entre amis. Un cimetière sur la montagne appelle au sacré, à la spiritualité et nous souhaitons conserver cette spécificité majeure de notre paysage dans l'accompagnement du deuil.

La mise en place du projet pilote du chemin Camillien-Houde/Remembrance a créé de l'inquiétude parmi nos visiteurs et familles endeuillées. Puisqu'une grande partie de ces familles provient de l'Est, ce projet leur impose un détour important ou de longues marches. Je pense tout particulièrement à certaines personnes âgées ou à mobilité réduite qui, dans un contexte éprouvant de deuil, sont déjà fragilisées. En ce qui concerne nos employés, il est inutile d'insister sur la frustration qu'un bon nombre d'entre eux ont pu vivre pour se rendre au travail.

Par ce mémoire, nous souhaitons susciter un peu de compassion et surtout convaincre qu'il est certainement possible d'améliorer la sécurité de tous les usagers, sans en exclure, et ceci en maintenant nos accès au Cimetière.

Miguel Castellanos, p.s.s., curé

Président du conseil d'administration de la Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal

## 2. BREF RAPPEL HISTORIQUE

### Les cimetières exclus de la ville

La deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle est marquée en Europe par l'apparition d'une grande préoccupation pour la salubrité des villes, ce qui s'est rapidement traduit par la relocalisation des cimetières à l'extérieur des centres habités. Les grands jurés<sup>2</sup> « ayant reconnu que les cimetières trop rapprochés des habitations étaient une cause d'insalubrité et un danger pour la santé publique, adressèrent un rapport au procureur-général Sewell, pour lui signaler le danger résultant de ces cimetières et pour lui en demander la translation. Le procureur-général Sewell s'empessa de soumettre au curé et aux marguilliers de Montréal le rapport des grands jurés. Une assemblée des anciens et nouveaux marguilliers de Montréal eut lieu immédiatement et il fut décidé de faire droit aux représentations des grands jurés. <sup>3</sup>» Les cimetières à l'intérieur des fortifications de la ville sont donc fermés et la Fabrique acquiert un terrain (agrandi à 4 reprises) dans le faubourg Saint-Antoine à l'emplacement approximatif de l'actuel square Dorchester et place du Canada en 1799 pour l'aménagement d'un nouveau cimetière (Saint-Antoine).

Avec la grande expansion que connaît la ville et les épidémies récurrentes, la localisation du cimetière Saint-Antoine entre autres, est remise en question. Le 6 juillet 1853, la Ville adopte le règlement 232 qui interdit les inhumations à l'intérieur des limites de la ville à partir du 1<sup>er</sup> mai suivant.

C'est dans ce contexte que la Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal acquiert le 6 février 1854 un premier terrain dans le village incorporé de la Côte-des-Neiges pour aménager un nouveau lieu de sépultures.

### Les problèmes d'accès

#### Demande d'amélioration des conditions d'accès à l'entrée de la Côte-des-Neiges

Le choix de la terre de Beaubien n'a pas fait consensus auprès des paroissiens. D'abord parce que l'accès pédestre au Cimetière devient à peu près impossible pour la majorité des gens, soit qu'il s'agisse de suivre le cortège ou d'aller visiter la sépulture de leurs défunts. Aussi, parce que la plupart des véhicules devaient franchir l'une ou l'autre des barrières à péage instaurées depuis 1840. Elles sont établies sur le chemin de la Côte-des-Neiges à la hauteur approximative de The Boulevard et sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine à l'intersection actuelle de l'avenue du Mont-Royal et de l'avenue de l'Esplanade. « En août 1855, des citoyens habitant le secteur [quartier Saint-Antoine] demandent que l'on construise des trottoirs de bois de la rue Sherbrooke jusqu'au poste de péage. Selon eux, cette amélioration est d'autant plus nécessaire pour le confort des usagers maintenant que le cimetière catholique de Notre-Dame-des-Neiges (1854) est ouvert. Ils allèguent qu'une foule de piétons, incluant femmes et enfants, montent et descendent quotidiennement la pente de ce chemin pour assister à des funérailles, d'où la nécessité impérieuse de construire des trottoirs de bois. <sup>4</sup>»

Il faut attendre en 1884, pour qu'un marché soit conclu entre la Ville de Montréal, les Syndics des Chemins à barrière et la Fabrique afin de relocaliser le poste de péage du chemin de la Côte-des-Neiges un peu à l'ouest de l'entrée principale du Cimetière, libérant ainsi tous les cortèges venant du centre-ville.<sup>5</sup> C'est finalement en 1911 que les barrières à péage sont supprimées.

#### Demande d'accès au travers la montagne

---

<sup>2</sup> De la Conquête à la première charte de la Ville de Montréal mise en œuvre en 1833, l'administration de la ville est assurée par des gouverneurs anglais et par les juges de paix.

<sup>3</sup> Massicotte, E. Z. « Les anciens cimetières de Montréal 1648-1800 ». *Bulletin de recherches historiques*, vol. XXVII, no 9, septembre 1921, p. 286 (283-288).

<sup>4</sup> Archives de la Ville de Montréal (AVM). Dossier de presse, *Le chemin de la Côte-des-Neiges*, in L'Enclume - Atelier de développement territorial *Évolution historique et analyse des éléments d'intérêt historique, patrimonial et paysager du chemin de la Côte-des-Neiges*, mars 2015, p. 51.

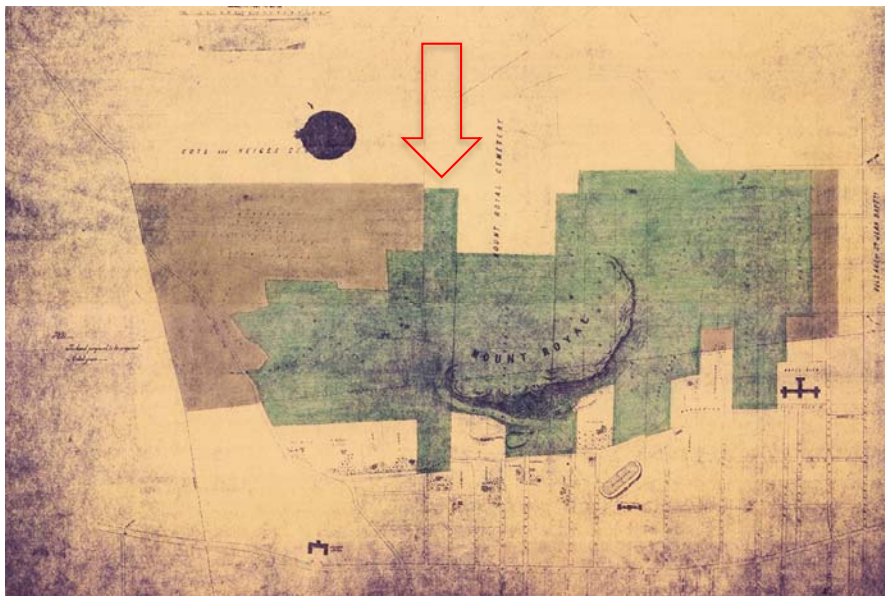
<sup>5</sup> Archives de la Fabrique Notre-Dame de Montréal (AFNDM), *Marché pour transporter la barrière de la Côte-des-Neiges au-delà de la porte d'entrée du cimetière catholique* devant F. J. Durand, N. P. 16 octobre 1884 n° 10989.

Déjà, une requête de citoyens datée du 12 novembre 1855, et présentée le 10 décembre au Maire et échevins de la Cité de Montréal, propose une alternative de chemin tout en réitérant le besoin d'un trottoir de bois :

*[...] Que de plus la Corporation de la ville ayant interdit tous enterrements dans l'enceinte de la ville, les citoyens catholiques romains de même que ceux des autres persuasions religieuses ont été forcés d'établir leur Cimetière respectif au-delà des Barrières. Ces deux cimetières se touchant l'un l'autre par leur arrière ligne, il est question d'ouvrir un chemin tout le long des deux cimetières de sorte que les Protestants de la partie Ouest de la ville pour se rendre à leur cimetière pourraient passer par la Côte des Neiges le long du cimetière catholique ce qui abrégierait de beaucoup le chemin pour eux et de même les Catholiques de la partie Est de la ville pour se rendre à leur cimetière passeraient le long du cimetière protestant de la Côte-Sainte-Catherine, ce qui rendrait également leur chemin beaucoup plus court, et les voyageurs qui visitent les cimetières passeraient de l'un à l'autre.*

*Que le respect pour les morts demande qu'au moins dans les limites de la ville, il y ait un trottoir pour les piétons qui accompagnent leurs dépouilles mortelles à leur dernière demeure. Il y a un trottoir dans le faubourg St Laurent jusqu'à la barrière, mais du côté de la Côte des Neiges, le trottoir ne se rend pas jusqu'à la barrière. Il serait donc des plus désirables que le trottoir de ce côté fût continu jusqu'à cette barrière.<sup>6</sup>*

Le 30 juin 1858, la constitution sous bill privé de la Montreal Mountain Boulevard Company ravive l'espoir d'avoir une communication d'est en ouest au travers la montagne qui accommoderait la population en provenance de l'Est de la ville. En 1867, au moment de l'identification des lots à acquérir pour la création du parc du Mont-Royal, il est prévu d'inclure une bande qui longe le Mount Royal Cemetery et qui se rend presque aux limites arrière du temps du cimetière catholique (voir l'illustration qui suit). Il est donc permis d'envisager un accès direct au parc et au boulevard, ou avenue, censé le traverser. Le comité du parc du Mont-Royal ordonne le 1<sup>er</sup> mars 1872 que le cimetière Notre-Dame-des-Neiges soit inclus dans la recommandation de donner un accès direct à l'avenue à ouvrir dans le parc du Mont-Royal.<sup>7</sup> Le Conseil de ville adopte une résolution à cet effet le 10 juin 1872.<sup>8</sup>



Plan of properties proposed to be acquired by the Corporation of Montreal for a Public Park - [après 1867] (original créé en 1867).<sup>9</sup> La bande prévue pour les accès des cimetières au parc est pointée.

<sup>6</sup> AVM. Dossier de presse, *Le chemin de la Côte-des-Neiges*, cote: R 3173.A.

<sup>7</sup> AVM, cote : VM44-2-2-1872-1897.

<sup>8</sup> Extract from the minutes of a quarterly meeting of the City Council of Montreal, held on the 10th of Juin 1872. AVM, cote: VM44-4-2-2-01.

<sup>9</sup> AVM, cote : VM066-4-P055.

Parallèlement, la Fabrique commande en 1873 une esquisse à l'arpenteur Henri-Maurice Perrault. Celle-ci montre un chemin potentiel liant le Cimetière au chemin de la Côte-Sainte-Catherine en passant par un terrain appartenant à la Corporation de Montréal dans l'axe de l'actuelle avenue Vincent-D'Indy.<sup>10</sup> Le projet n'est pas retenu.

À l'inauguration du parc du Mont-Royal en 1876, le cimetière Notre-Dame-des-Neiges n'y est toujours pas relié puisqu'il manque une centaine de pieds à la bande réservée aux accès aux cimetières pour l'atteindre. Le 4 février 1880, les deux cimetières voisins font parvenir à la Ville une pétition conjointe pour établir une connexion entre les deux cimetières et le parc par un chemin réservé à cette fin. Il faudra attendre en 1883 pour que les transactions nécessaires impliquant des échanges de terrain entre la Ville et le Mount Royal Cemetery régularisent la situation et que la nouvelle entrée du côté du parc soit possible.

Au printemps suivant, la Fabrique déménage la maison du gardien construite à l'entrée du bois Saint-Jean-Baptiste (devenue inutile comme on le verra plus bas), vers l'entrée du parc.

Dans le contexte de la planification de la ligne de tramway sur la voie Camillien-Houde, il est prévu de céder au Mount Royal Cemetery la bande de terrain qui comprend le chemin d'accès à l'entrée du parc. Les réactions ne tardent pas à venir de la part de la Fabrique. « La Ville ne nous a pas encore approchés au sujet du don qu'elle veut faire au cimetière protestant du chemin d'accès situé dans la montagne. Il s'agit d'une compensation et nous sommes prêts à nous entendre. Si cependant nous devons céder du terrain nous demanderons, nous aussi, compensation et s'il faut construire un chemin intérieur pour accéder à une nouvelle porte au chemin Shakespeare [aujourd'hui Remembrance], nous prierons la Ville de nous le construire. <sup>11</sup> »

La bande est cédée au Mount Royal Cemetery le 24 janvier 1928, rendant caduque l'entrée du parc du cimetière Notre-Dame-des-Neiges.<sup>12</sup> Le 29 juin de la même année, le marguillier « Crépeau demande que l'on envoie un projet de chemin du Cimetière — rendu nécessaire par la confiscation de celui qui délimitait notre Cimetière et le Cimetière protestant — à M. Perrault, ingénieur de la Cité, afin que la Ville prenne des mesures pour le construire. <sup>13</sup> »

L'affaire n'étant toujours pas réglée; le 8 décembre 1930, le marguillier Crépeau est mandaté pour voir au rétablissement d'un chemin d'accès du côté du chemin Remembrance à l'endroit qui sera déterminé par le curé et le marguillier responsable.<sup>14</sup> Selon une résolution du comité exécutif de la Ville de Montréal, la Cité s'engageait à s'entendre avec la Fabrique pour déplacer l'entrée du parc afin de faire disparaître toute servitude qui peut exister sur le chemin actuel. Le déplacement entraînerait un dédommagement de 25 000 \$. Victor Morin est chargé d'écrire à la Ville le 27 avril 1931 afin de considérer toute entente que celle-ci pourra proposer.<sup>15</sup>

Le directeur des Services municipaux de la Ville de Montréal demande rapport concernant les doléances de la Fabrique. Il est répondu dans une correspondance du 16 septembre 1931 : « 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. [...] Il y a encore \$32,657.63 de disponibles sur le crédit voté pour la construction de la voie sur la montagne, de sorte que si la Cité le juge à propos elle pourrait offrir soit \$1,000.00 ou \$2,000.00 à la Fabrique St. Sulpice [sic] afin de régler à l'amiable toute cette question. <sup>16</sup> »

Malgré de nouvelles démarches réalisées en 1934<sup>17</sup>, à notre connaissance, aucun règlement à l'amiable ou autrement n'a été conclu pour la compensation et l'aménagement de la nouvelle entrée sur le chemin

<sup>10</sup> Rapport intitulé *Mount-Royal Park – Montréal*, page 2. AVM, cote : VM44-4-2-3\_01.

<sup>11</sup> AFNDM PV 9-31, p. 244.

<sup>12</sup> Acte 2 chez J. Baudouin N.P. selon l'information inscrite sur le plan des limites du parc du Mont-Royal (feuille 20 B).

<sup>13</sup> AFNDM, PV 9-31, p. 271.

<sup>14</sup> AFNDM PV 9-31, p. 327.

<sup>15</sup> AFNDM, PV 9-31, p. 353.

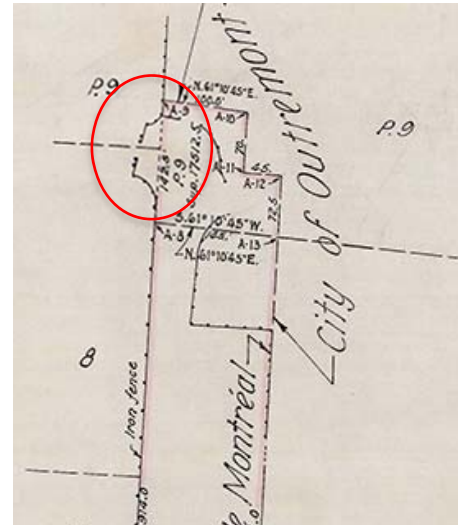
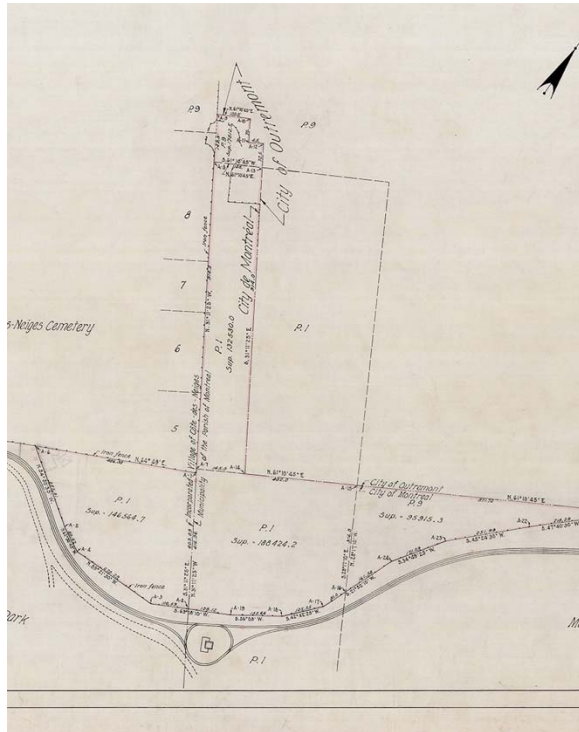
<sup>16</sup> Correspondance du 22 juillet 1931 de la part de S. Fortin, Ingénieur Conseil attaché au Comité exécutif à M. Honoré Parent, C.R. Directeur des Services. Source : AVM, Série 3 25071-02.

<sup>17</sup> AFNDM, PV 31-48, p. 108-109.



Remembrance. Une première entrée donnant sur le chemin Remembrance à la hauteur de la Cavalerie est aménagée en 1934 puis déménagée à son emplacement actuel en 1958 dans le cadre des travaux d'aménagement de l'axe Camillien-Houde/Remembrance.

Les installations à proximité de l'ancienne porte du parc comprenant maison et garage sont démolies à la fin des années 1970 (voir les illustrations qui suivent).



Un détail et son agrandissement du plan accompagnant les documents de cession du 2 juin 1941 à la faveur du cimetière Mont-Royal.<sup>18</sup>  
L'entrée du cimetière Notre-Dame-des-neiges est encerclée.

<sup>18</sup> AVM, cote : 1941-06-02\_tramway parc MR\_AP13469\_M-184\_AT\_00000.



Détail des photos de 1947-1949, montrant l'entrée du parc et ses installations. Celles du cimetière Notre-Dame-des-Neiges sont encadrées.<sup>19</sup>

#### Demande d'accès du côté nord-est

Au cours de la période planification du parc du Mont-Royal, la Fabrique reçoit en juin 1870 une requête des citoyens de Côte Saint-Louis et du village de Saint-Jean-Baptiste, soit 155 signataires, dont plusieurs notables de la communauté francophone ainsi que les maires et conseillers de Côte Saint-Louis et du village Saint-Jean-Baptiste. Ils demandent un accès au Cimetière depuis le chemin Saint-Jean-Baptiste (boulevard du Mont-Royal actuel), en raison de la « charge lourde sur la partie pauvre de la population de ces localités que d'avoir à se procurer des voitures pour accompagner les convois funèbres... convois à pied si l'on avait la route directe <sup>20</sup>».

En 1877, la Fabrique accepte la donation de la partie sud des lots de quatre propriétaires pour l'aménagement de l'accès à l'extrémité nord-est du Cimetière, partie du territoire appelée bois Saint-Jean-Baptiste. Deux ans auparavant Messieurs Beaubien, Pagnuelo et Hogan avaient offert le terrain requis traversant leurs propriétés (ce qui deviendra une partie du boulevard du Mont-Royal) afin de se rendre à ce bois Saint-Jean-Baptiste et au sentier qui mènera au Cimetière. Les transactions ont lieu en 1878 à cet effet et l'accès nord au Cimetière est ouvert à l'automne de la même année, après avoir construit une maison pour le gardien à l'entrée.

#### Demande d'accès du côté nord-ouest

En 1894, la Fabrique accepte une demande de la Montreal Park & Island Railway Co à l'effet d'aménager une entrée pour piétons au Cimetière à proximité du tracé de la ligne nord-ouest à mettre en service et ainsi permettre « aux nombreuses personnes que transportera ladite compagnie de s'introduire dans le Cimetière afin d'en faire la visite<sup>21</sup> ».

L'accès véhiculaire du côté Decelles et ses portes sont aménagés en 1911.

<sup>19</sup> AVM, cotes : VM97-3\_7P11-31, VM97-3\_7P11-30, VM97-3\_7P11-29.

<sup>20</sup> AFNDM, Archives, 55, 6 et AFNDM, PVCF 68-88, p. 72.

<sup>21</sup> AFNDM, PVAGM 78-27, 29 juillet, p. 148-149.

## Les cessions de territoire et les servitudes consenties à la Ville ou aux gestionnaires de transport collectif

Il nous apparaît pertinent de rappeler les nombreuses cessions et servitudes de notre territoire consenties au fil du temps à la Ville ou aux compagnies de transport collectif. Ce « grignotage » doit être considéré comme étant une contribution substantielle de la Fabrique.

- 25 février 1894 : Une lisière de terrain est donnée à la Ville de Côte-des-Neiges pour la prolongation de la rue de la Montagne (aujourd'hui Gatineau).
- 1894 : Vente d'une bande de terrain à la Montreal Park and Island Railway pour le passage du tramway.
- 1909 : Expropriation pour l'élargissement du chemin de la Côte-des-Neiges soit l'équivalent de 21 514 pieds carrés. Cette opération réduit de moitié la place aménagée devant les portes de l'entrée principale.
- 1911 : Cession d'un terrain pour l'aménagement d'un parc public (parc Troie), pour l'ouverture de l'avenue Troie et la continuation de l'avenue Decelles.
- 1911 : Cession à la Cité d'Outremont de l'emprise de la rue Saint-Jean-Baptiste (aujourd'hui boulevard du Mont-Royal) entre le Cemetery Road et l'entrée du bois Saint-Jean-Baptiste.
- 1951 : Expropriation pour le percement de l'avenue Decelles.
- 1954 : Expropriation pour l'élargissement du chemin de la Côte-des-Neiges. La plaine et l'entrée Côte-des-Neiges sont amputées d'une bande variant de 30 à 50 pieds soit l'équivalent de plus de 60 000 pieds carrés. L'illustration qui suit montre l'ampleur de l'impact sur le territoire du Cimetière.



Ampleur de l'élargissement du chemin de la Côte-des-Neiges au détriment du territoire du Cimetière à la hauteur de la plaine.<sup>22</sup>

- 1957 : Sauvetage de la Maison Simon-Lacombe située dans la bande d'expropriation pour l'élargissement du chemin de la Côte-des-Neiges par la Fabrique en acceptant de fournir un terrain pour sa reconstruction ainsi qu'un montant de 15 000 \$.
- 1957 : Expropriation pour l'aménagement du carrefour Remembrance et pour les fins de parc, soit l'équivalent de 28 857 pieds carrés du lot P.6.
- 1960 : Expropriation de bandes de terrain de part et d'autre de l'entrée Decelles (2 174 pieds carrés du lot P.10).

<sup>22</sup> Vers 1957-1959, AVM cote R3173-2\_3449-4505-045 tiré de: L'ENCLUME. *Évolution historique et analyse des éléments historique, patrimonial et paysager du chemin de la Côte-des-Neiges*, mars 2015, p. 104

- 2005 : Accord de principe sur une servitude pour le sentier multifonctionnel 2005-2025. Pour cet aménagement, la clôture institutionnelle longeant le chemin de la Côte-des-Neiges de l'avenue Decelles à l'entrée Côte-des-Neiges est déplacée de 35 pieds retirant approximativement 58 000 pieds carrés de la surface utilisable du Cimetière. La place aménagée devant les portes de l'entrée principale est à cette occasion éliminée.
- 2005 : Accord de principe pour un bail emphytéotique du bois Saint-Jean-Baptiste 2005-2050 et son intégration au parc du Troisième sommet (aujourd'hui Tiohtià:ke Otsira'kéhne) en 2009, soit l'équivalent de près 1 000 000 de pieds carrés.

### La participation exemplaire du Cimetière à la mise en valeur du mont Royal

Comme dernières informations à prendre en considération, nous relatons les principales actions menées par la Fabrique depuis la constitution du site patrimonial cité par la Ville en 1987 en matière de collaboration à la mise en valeur du mont Royal.

Le 20 juin 1995, la Ville de Montréal et la Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal concluent une entente-cadre, sous forme de convention. Elle vise à encadrer le développement du cimetière Notre-Dame-des-Neiges et prévoit que l'autorisation de construire un prochain mausolée dans le Cimetière sera accompagnée d'un accord de développement entre la Ville et la Fabrique. Cet accord reconnaîtra le plan directeur du Cimetière et établira les modalités de réalisation d'études et de projets communs. Dans le cas du cimetière Notre-Dame-des-Neiges, la Ville souhaite convenir d'une entente pour réaliser les projets de chemins non véhiculaires ceinturant et traversant le mont Royal conformément à son *Plan de mise en valeur du mont Royal* de 1992.

De 1995 à 2000, un plan directeur d'aménagement du Cimetière est élaboré. Son assise est une étude substantielle qui a été unanimement reconnue pour son intérêt tant par les autorités municipales que par les experts en la matière.

Après des consultations publiques en bonne et due forme, un accord de développement pour 20 ans entre la Ville et la Fabrique est approuvé le 19 avril 2005 et ratifié le 7 décembre de la même année.

Le 7 février 2008, la Fabrique signe le Pacte patrimonial du Mont-Royal.

Le 18 avril 2008, la Fabrique participe à la consultation publique sur le plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal. Elle félicite la Ville de Montréal pour la production du projet de plan et est, de façon générale, en parfait accord avec les mesures proposées. Rappelons que dans ce plan, il n'a jamais été évoqué que la circulation véhiculaire sur la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance devait être interrompue.

En 2008, la Fabrique adopte et met en œuvre son *Plan de gestion des arbres et des bois*.

Un accord de principe pour la signature d'un bail emphytéotique avec la Ville de Montréal pour le transfert de gestion du bois Saint-Jean-Baptiste dans le cadre de la création du parc du Troisième sommet, aujourd'hui parc Tiohtià:ke Otsira'kéhne, est convenu le 13 septembre 2009.

En 2015, le Cimetière participe à la sécurisation des ancrages des monuments funéraires appartenant aux concessionnaires et montrant des composantes en bronze et à la réalisation du *Guide d'entretien pour votre monument* destiné au grand public.

La Fabrique adopte son *Plan de gestion de la faune* en 2015.

Le 11 juin 2017, une entente de principe pour l'aménagement de Haltes Escapes découvertes au Cimetière est convenue.

Ces actions et engagements n'incluent pas toutes les autres interventions menées par la Fabrique, toujours sans aide financière, qui sont directement en lien avec la mise en œuvre de son Plan directeur que l'on peut

consulter dans le document de la Ville de Montréal *Un partenariat rassembleur pour le mont Royal réalisations 2002-2013*.

### 3. L'ABORD AU CIMETIÈRE, UNE COMPOSANTE IMPORTANTE AU RECUEILLEMENT

Le Cimetière est doté de trois accès véhiculaires dont deux sont situés dans la première unité de paysage du Cimetière soit la plaine. L'entrée principale s'ouvre sur le chemin de la Côte-des-Neiges et l'autre sur l'avenue Decelles. Le seul accès donnant sur le cœur du Cimetière est celui du chemin Remembrance. Mais, plus important, la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance permettent aux citoyens de l'Est et de l'Ouest de se « recueillir » avant leur arrivée au Cimetière en passant par le parc du Mont-Royal dont le trajet est conçu par Clarke et Rapuano comme un *Parkway* ou *Scenic Drive*, tel que brillamment relevé dans l'étude de M<sup>me</sup> Denise Caron incluse à la documentation déposée par la Ville au site de l'OCPM. De plus, cet accès offre le lien le plus direct aux communautés majoritairement francophones de l'Est de la ville.

De l'inauguration jusqu'au début du 20<sup>e</sup> siècle, le Cimetière est situé en dehors des territoires urbanisés, en fait en milieu rural. Les visiteurs et les endeuillés ont alors l'occasion de vivre la transition entre la ville et la campagne avant leur arrivée à la porte du Cimetière sur le chemin de la Côte-des-Neiges. Une déconnexion physique et psychologique à l'égard de la vie mouvementée urbaine s'opère donc. Un « passage » qu'apporte aujourd'hui uniquement le parc du Mont-Royal. Ce concept transitionnel est privilégié par le concepteur même du parc, Frederick Law Olmsted, qui « accorde au parc une signification et un rôle spécifique : fournir une série de tableaux paysagers susceptibles de contrer l'effet débilisant de ce que nous nommons aujourd'hui "stress", le stress de la vie urbaine. <sup>23</sup> Cette approche est reprise comme on l'a vu par Clarke et Rapuano et était jusqu'à cet été toujours perceptible.

En effet, l'accès au Cimetière par le « boulevard » longeant le parc du Mont-Royal représentait pour les Montréalais beaucoup plus qu'un simple raccourci, il offrait une expérience! Outre l'économie de temps requis pour se rendre au Cimetière par cet accès, c'est la qualité et l'expérience du trajet qui constitue la valeur ajoutée. La voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance suggèrent aux visiteurs du Cimetière un changement de leur état d'esprit, une préparation à une autre expérience soit celle de l'inhumation ou de la visite de la sépulture d'un être cher. « "Pour nous extraire de notre condition usuelle et nous plonger dans une autre...indubitablement poétique." Rendre cette expérience du paysage aussi profonde et restauratrice, voilà l'objectif primordial d'Olmsted dans toutes ses conceptions. <sup>24</sup>»

Les ouvrages funéraires et les paysages variés du Cimetière en font un lieu de commémoration essentiel aux citoyens en deuil. Le Cimetière « doit faciliter le passage de la mémoire communicative à la mémoire culturelle et le transfert des affects individuels et quotidiens vers des récits collectifs. <sup>25</sup> » Notre clientèle est très sensible au paysage dans ces moments difficiles. Les tableaux bucoliques, simples et verdoyants permettent le recueillement et la prise de conscience du moment présent. L'accès par la voie Camillien-Houde joue le rôle du « seuil », du « sas » avant de pénétrer dans ce lieu de commémoration. En somme, les paysages de contemplation aident à combler le vide chez les endeuillés, permettent la réflexion et ouvrent sur l'espoir.

Or, les objectifs municipaux énoncés au sommaire décisionnel qui mandate l'OCPM pour la tenue d'une consultation publique sont en parfaite adéquation avec les nôtres. « Assurer la sécurité et le confort des déplacements des usagers du parc et optimiser la desserte en transport en commun <sup>26</sup> » ne peuvent que contribuer à la qualité expérientielle de l'abord à notre Cimetière.

<sup>23</sup> BEVERIDGE, Dr Charles E. *Le mont Royal dans l'œuvre de Frederick Law Olmsted*, p. 6.

<sup>24</sup> *Ibid*, p. 29.

<sup>25</sup> ANDERMANN, Jens. *La place de la victime : deuil et paysage*, repéré sur [www.journals.openedition.org/temoigner/976](http://www.journals.openedition.org/temoigner/976), le 5 novembre 2018.

<sup>26</sup> N° de dossier : 1186688004.





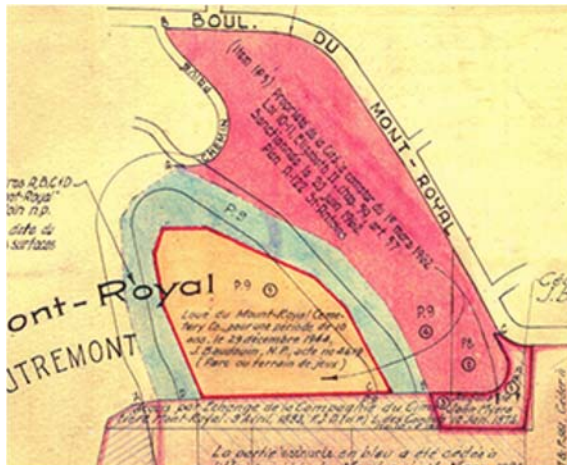
Vue oblique du territoire du cimetière Notre-Dame-des-Neiges. Source : © cimetière Notre-Dame-des-Neiges, photographie : Air Image. 8 juin 2016.

### Une nuance nécessaire

Cet abord exceptionnel aux cimetières doit tout de même être remis dans son contexte environnemental et fonctionnel. Nous nous permettons donc de rappeler que la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance ne constituent pas un tracé qui traverse le parc du Mont-Royal, mais plutôt un « boulevard » qui longe (ou empiète jusqu'en 1962) les cimetières comme le montre l'illustration qui suit. Cette nuance doit être prise en considération lorsque des exemples étrangers d'élimination de voies véhiculaires passant au travers des parcs sont présentés comme pour Central Parc à New York.



Détail de la carte d'accessibilité au mont Royal. Source *Plan de transport 2008*, p. 193.



Avant 1962, cette portion de la voie Camillien-Houde actuellement à l'intérieur du parc du Mont-Royal passait dans le Mount Royal Cemetery. Source : Détail du *Plan illustrant les acquisitions et transactions pour le parc du Mont-Royal*. AVM, cote VP-1-20B parc du Mont-Royal.

#### 4. LA FABRIQUE DE LA PAROISSE NOTRE-DAME DE MONTRÉAL, PROPRIÉTAIRE DU CIMETIÈRE NOTRE-DAME-DES-NEIGES

Notre-Dame-des-Neiges est un cimetière catholique qui assure la sépulture des défunts, en offrant les biens et les services qui s'y rapportent. En tant que territoire sacré, le Cimetière est le prolongement de l'Église et vise la commémoration des défunts dans le respect et la dignité. Toutefois, il s'agit aussi d'un lieu que les Montréalais se sont approprié, et ce, dès le début (le Cimetière est inauguré en 1855, soit plus de vingt ans avant le parc du Mont-Royal). Encore aujourd'hui, le territoire du Cimetière est ouvert à l'ensemble de la population et il est fréquenté par plus de 175 000 personnes chaque année.

La Fabrique souhaite maintenir l'usage du Cimetière puisqu'il est la meilleure garantie pour sa conservation. L'évolution de la typologie des cimetières en Occident judéo-chrétien du Moyen Âge à nos jours considère qu'« un cimetière, tant qu'il demeure actif, continue d'être un espace à gérer, à entretenir et à urbaniser, un peu à la manière d'une ville. Mais dans ce domaine plus qu'ailleurs, le changement est tributaire des mentalités. »<sup>27</sup>

##### La présence et l'importance du cimetière Notre-Dame-des-Neiges sur la montagne

Sur la montagne, le Cimetière fait partie du poumon naturel du cœur de la ville<sup>28</sup>. Il occupe un territoire de 138 hectares. Pour bien saisir l'envergure de cette superficie, notons qu'elle représente plus de deux fois celle de The Mount Royal Cemetery Company, plus de 72 % de l'étendue du parc du Mont-Royal et 36 % de la surface de l'arrondissement d'Outremont.

Le cimetière Notre-Dame-des-Neiges est le plus grand cimetière catholique au Canada et le 3<sup>e</sup> plus grand cimetière en Amérique du Nord sur un même site. Il est désigné depuis 1998 lieu historique national. Il compte :

- 13 500 arbres de 84 espèces principalement feuillues. Certains spécimens sont inscrits au Répertoire des arbres remarquables du Québec et du Répertoire des arbres remarquables du mont Royal;
- 34 kilomètres de chemins;

<sup>27</sup> COMMISSION DES BIENS CULTURELS DU QUÉBEC, *L'évolution de la typologie des cimetières en Occident judéo-chrétien du Moyen Âge à nos jours*, p. 44.

<sup>28</sup> *La montagne en question* - cahier 1, p. 63.

- une clôture d'enceinte pour des besoins pratiques et aussi symboliques avec trois accès véhiculaires dont l'un dit monumental (1887-1888) qui intègre deux pavillons;
- la chapelle Notre-Dame-de-la-Résurrection de John Ostell (1855);
- le pavillon administratif de Henri-Maurice Perrault (1877);
- l'ancien charnier collectif, actuel mausolée Sainte-Claire-D'Assise, résultant de trois campagnes de construction 1855, 1872, 1901 et recyclé en 1994;
- le crématorium et ses trois chapelles d'absoute de Roland Dumais (1975);
- une première série de mausolées collectifs de 1978, les premiers au Québec, ainsi que neuf autres mausolées construits entre 1982 et 2011;
- la maison Simon-Lacombe, un immeuble patrimonial classé en 1957;
- des monuments érigés par le Cimetière ou reçus en cadeau tel la Croix et les Anges de la Résurrection, le groupe du Calvaire ou les stèles pour commémorer collectivement les dépouilles qui reposent dans certaines sections.

Ces éléments précédemment énumérés appartiennent à la Fabrique tandis que ceux qui suivent sont de la propriété de concessionnaires :

- 92 880 ouvrages funéraires (près de 5 % du corpus inventorié est considéré comme ayant une valeur patrimoniale exceptionnelle);
- les 85 charniers familiaux, dont 58 datent d'avant la fin de la Deuxième Guerre mondiale;
- 143 œuvres sculpturales signées (le Cimetière renferme, bien entendu, un nombre beaucoup plus important de sculptures, soit près de 6 000);
- 1 736 éléments en bronze. Ce peut être des sculptures imposantes, mais aussi des bustes, des croix, des crucifix ou des plaques de toutes les tailles, certains éléments étant appliqués sur le matériau principal de l'ouvrage funéraire.

Nous considérons être un acteur majeur sur le territoire du site patrimonial.

## 5. LES ACTIONS ENTREPRISES PAR LA FABRIQUE POUR ÉVALUER L'IMPACT DU PROJET PILOTE ET LEURS RÉSULTATS

Dès l'annonce du projet pilote, l'administration du cimetière Notre-Dame-des-Neiges a manifesté ses inquiétudes à la Ville pour la simple et bonne raison que le test prive le Cimetière de l'un de ses principaux accès aux familles endeuillées provenant de l'Est de la ville, celui du chemin Remembrance.

Pourtant la Fabrique est un membre assidu de la Table de concertation du Mont-Royal et un partenaire de longue date avec les autorités municipales. Il est donc étonnant que nous n'ayons pas été informés de ses intentions, avec schéma à l'appui, préalablement aux annonces médiatiques. Nous aurions ainsi pu d'une part, faire valoir nos besoins fonctionnels et convenir en collaboration d'alternatives comme il a été fait pour notre voisin, The Mount Royal Cemetery Company et d'autre part, ajuster nos modes opérationnels auprès de notre clientèle et l'informer.

Force est de constater que le cimetière Notre-Dame-des-Neiges est demeuré au cours du projet pilote la seule destination du chemin Remembrance sans accès. En effet, les autorités ont développé des solutions de mitigation pour le parc du Mont-Royal, la cavalerie du Service de police de la Ville de Montréal et The Mount Royal Cemetery Company et ont refusé l'aménagement, même temporaire, d'une traverse au niveau du terre-plein face à l'entrée à partir du stationnement du pavillon du Lac-aux-Castors (voir en annexe 1 notre proposition d'intervention pour la période du projet pilote). Nous reportons le texte du chef de division, M. Pierre-Paul Savignac, dans une correspondance destinée à la M<sup>me</sup> Élise Naud de l'OCPM et datée du 12 juin 2018 :



Cimetière Mont-Royal : accès par l'est et l'ouest

Compte tenu de la configuration des voies existantes et des caractéristiques du projet pilote, il a été possible d'accommoder la clientèle du cimetière Mont-Royal en provenance de l'ouest, en autorisant de manière exceptionnelle la circulation sécuritaire de sa clientèle sur la voie sud de Remembrance (de l'ouest vers l'est uniquement; ils devront repartir vers l'est par la voie Camillien-Houde). Cela sera effectif à compter du 2 juin, début du projet (et indiqué sur des panneaux de signalisation). Le Cimetière sera donc accessible par l'est et l'ouest, de même que par son entrée principale sur le chemin de la Forêt (Outremont) (voir l'illustration qui suit).

Cimetière Notre-Dame-des-Neiges : entrée principale

Il n'était malheureusement pas possible d'en faire autant pour le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, son accès secondaire sur la voie Nord de Remembrance étant situé dans la section interdite à la circulation des véhicules particuliers. Il est accessible par l'entrée principale sur le chemin de la Côte-des-Neiges et l'entrée secondaire sur l'avenue Decelles.

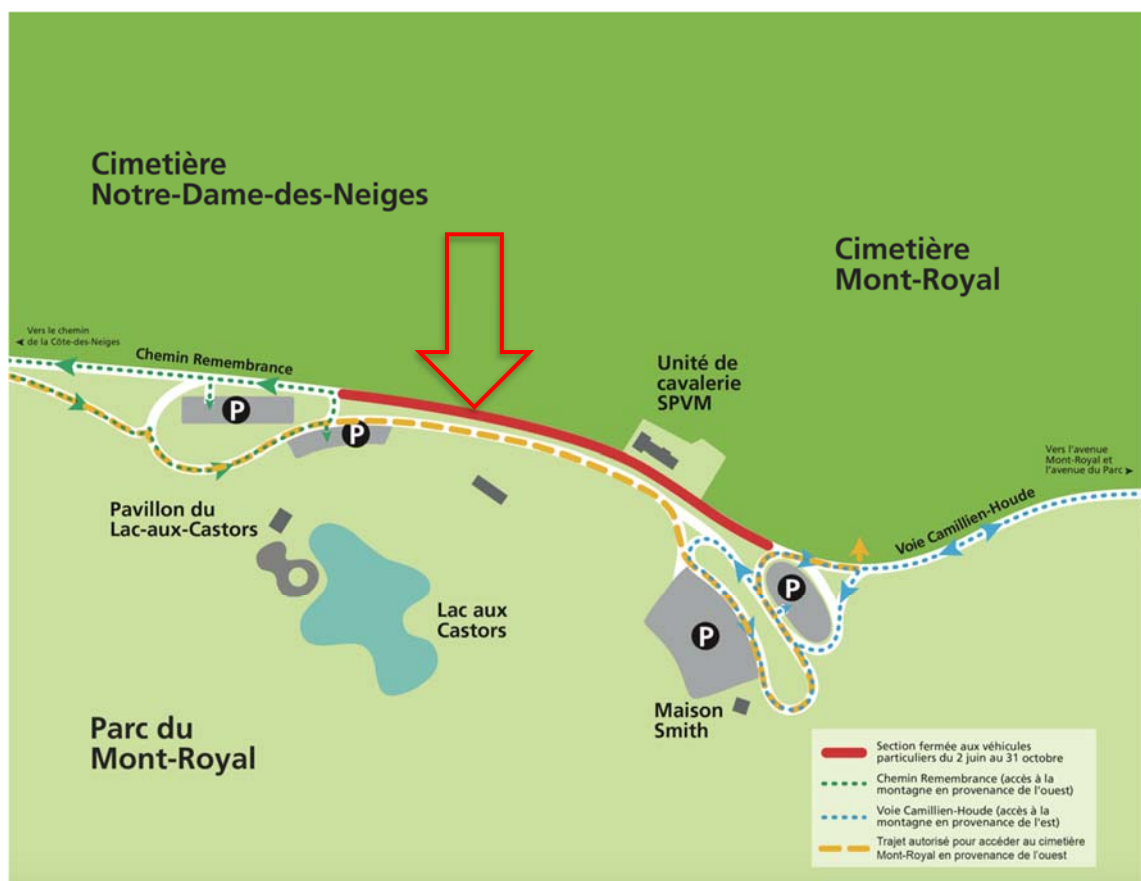


Schéma joint à la correspondance du 12 juin 2018. La flèche indique notre entrée Remembrance.



Les panneaux de signalisation du projet pilote spécifiant l'accès interdit à l'exception des véhicules accédant au Mount Royal Cemetery.

Nous devons toutefois reconnaître qu'une autorisation spéciale a été consentie pour le passage sur la section fermée aux cortèges funèbres identifiables bien qu'elle n'ait pas été mentionnée au document promotionnel municipal *Vers un nouveau chemin de parc* (p. 2). Or, qu'en est-il de cette notion d'« identifiable » dans un contexte où 70 % des Québécois choisissent la crémation? Pour ces cas, les cortèges ne sont plus guidés par un corbillard ce qui rend l'identification difficile, voire impossible, pour les agents qui contrôlent ces accès privilégiés.

Malgré ce manque de considération en matière d'usage de notre territoire et cette injustice — le Cimetière étant la seule destination non desservie —, la Fabrique, toujours bon joueur, a mis en place, à ses frais, une série d'actions pour évaluer l'impact de la fermeture de son accès Remembrance.

Parmi celles-ci, nous avons élaboré un questionnaire sous forme de sondage (le questionnaire et les résultats sont en annexe). Nous avons aussi installé un système de comptage à l'entrée Remembrance dans un premier temps, puis à chacune de nos entrées, et ce, malgré le peu de temps alloué pour l'échantillonnage avant la fermeture du tronçon aux véhicules.

Notre sondage a été disponible du 3 juin au 31 octobre dernier. Diffusé sur notre site Web et sur les médias sociaux, il était destiné aux visiteurs, clients et employés et pouvait être complété en ligne (une seule soumission admise par adresse IP) ou en version papier. Au total, 802 questionnaires ont été remplis. La méthodologie et les résultats sont davantage précisés en annexe 2.

Les résultats se résument comme suit :

- 93 % des répondants participaient à des funérailles ou visitaient la sépulture d'un défunt.
- 87 % des répondants ont utilisé un véhicule personnel pour se rendre au Cimetière comparativement à 5 % en transport collectif.

- 69 % des répondants ont utilisé l'entrée du chemin de la Côte-des-Neiges et les autres l'entrée Décelles pendant le projet pilote.
- 37 % des répondants estiment qu'ils ont dû mettre entre 15 et 30 minutes supplémentaires pour se rendre au Cimetière et 32 % plus de 30 minutes.
- 55 % des répondants qui ont utilisé le transport collectif considèrent avoir eu de la difficulté.
- 19 % des répondants qui ont assisté à des funérailles considèrent que le détour a été un obstacle au bon déroulement de la cérémonie.
- Si le projet pilote devenait permanent, 46 % des répondants visiteraient moins les proches inhumés, 22 % ne recommanderaient pas le Cimetière comme lieu de dernier repos et 10 % cesseraient de venir marcher pour se recueillir.
- 82 % des répondants sont contre la mise en place du projet pilote.
- 55 % des répondants sont âgés entre 51 et 70 ans et 16 % de plus de 70 ans.

Ces résultats démontrent, entre autres, qu'une majorité de nos clients et de nos visiteurs ont été et seraient contrariés par la fermeture de l'axe Camillien-Houde/Remembrance.

En matière d'évaluation de l'achalandage, nous avons fait le comptage des véhicules qui empruntent notre accès Remembrance pendant 4 semaines soit du 7 mai au 3 juin 2018 donc avant le début du projet pilote. Nous constatons que les heures les plus achalandées sont de 10 h à 17 h du lundi au vendredi. Seulement par cet accès, nous avons compté une moyenne quotidienne de 400 passages, dont de 228 entrées. Il faut noter que cet accès est ouvert les jours de semaine, mais aussi les jours fériés importants pour notre clientèle comme : Pâques, fête des Mères, la fête des Pères, de même que le Green Sunday (fête ukrainienne). À l'occasion du Green Sunday, notre comptage a relevé jusqu'à 2300 passages.

À la lumière de ces résultats, nous évaluons les différentes façons de se rendre au Cimetière comme suit.

### Les déplacements actifs impossibles pour certaines personnes

Convenons que peu de nos visiteurs ont les capacités physiques pour se déplacer en vélo sur le mont Royal. Ce mode de transport ne concerne que les cyclistes d'un certain niveau qui utilisent la voie Camillien-Houde pour s'y entraîner. Il en est de même pour la marche. Notre clientèle peut bien entendu emprunter le chemin Olmsted jusqu'au stationnement du pavillon du Lac-aux-Castors et notre entrée Remembrance soit un trajet ascendant de 3,1 km avec l'escalier Peel ou 3,5 km en poursuivant sur le chemin, mais est-ce réaliste? Et ceci en tout temps de l'année?

D'ailleurs, plusieurs clients ou employés ont expérimenté de descendre au stationnement à proximité de la Maison Smith ou du pavillon du Lac-aux-Castors afin d'éviter la circulation dense des voies de contour au nord ou au sud et de poursuivre à pied jusqu'à notre entrée Remembrance. Les aménagements actuels ne sont pas pourvus de trottoirs. Il faut donc emprunter le chemin bloqué à la circulation ou les bandes gazonnées (voir les illustrations suivantes). Or, une policière de la Cavalerie du SPVM a recommandé à l'une de nos employées de poursuivre sa marche sur le gazon plutôt que sur l'emprise de la rue puisque la voie est encore accessible aux bus et autres véhicules autorisés. La cohabitation des modes de déplacements n'est pas acquise!



Le partage de la chaussée avec les véhicules autorisés.



Le sentier qui doit être emprunté.

Ce dernier scénario implique une marche de 30 minutes du stationnement de la Maison Smith au pavillon administratif du Cimetière. Est-il réaliste de demander aux personnes âgées ou aux personnes à la mobilité réduite de parcourir le Cimetière à pied d'autant que les statistiques démontrent une forte augmentation de gens de cette catégorie d'âge? Compliciter l'accessibilité au Cimetière et n'envisager que du transport collectif pour s'y rendre ne nous apparaît pas vraiment conforme à l'esprit d'une politique inclusive qui a à cœur de servir ses aînés et ses citoyens à mobilité réduite.

### Le transport collectif pas encore au point

Le 18 juin, la STM annonce le retour de la ligne d'autobus 711 sur la montagne pendant la période estivale et l'ajout de deux arrêts supplémentaires, dont un face à l'entrée du Cimetière sur le chemin Remembrance. Bien que cette initiative soit louable, le problème de l'accès pour notre clientèle par transport collectif doit être considéré au-delà du mont Royal.

En effet, nos gens de l'Est ne proviennent pas nécessairement d'un lieu doté d'un service efficace par Métro ou par autobus que ce soit les visiteurs des arrondissements comme Anjou ou encore de la couronne Nord, tel Repentigny. Les déplacements d'Est en Ouest commandent davantage de transferts de ligne ou de modes, donc de temps. Ils sont plus difficiles et le demeureront jusqu'à l'inauguration de la ligne rose de Métro!

### Les déplacements motorisés encore essentiels pour certaines personnes

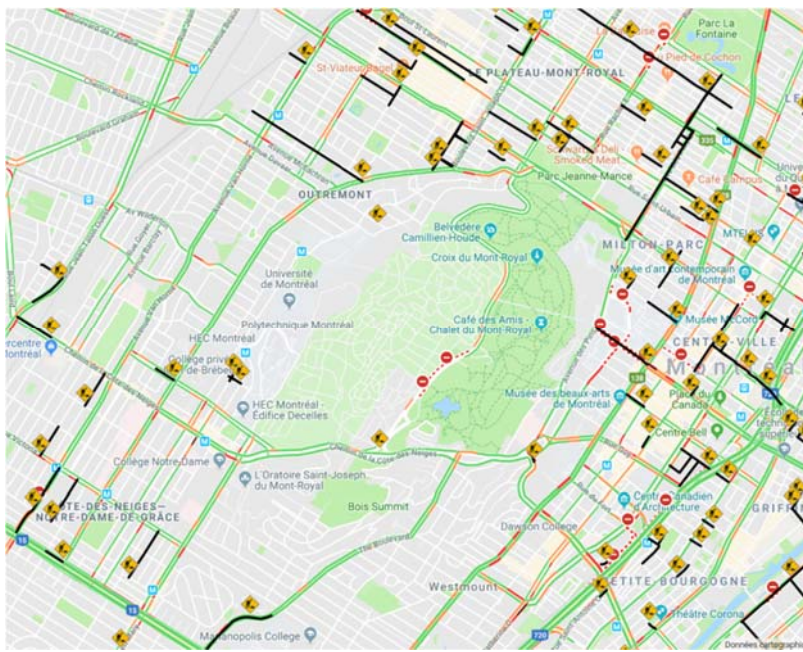
Les déviations imposées en contournant la montagne du côté nord représentent plus d'un kilomètre de trajet supplémentaire et ceci si le client, le visiteur ou l'employé emprunte l'itinéraire le plus court vers notre



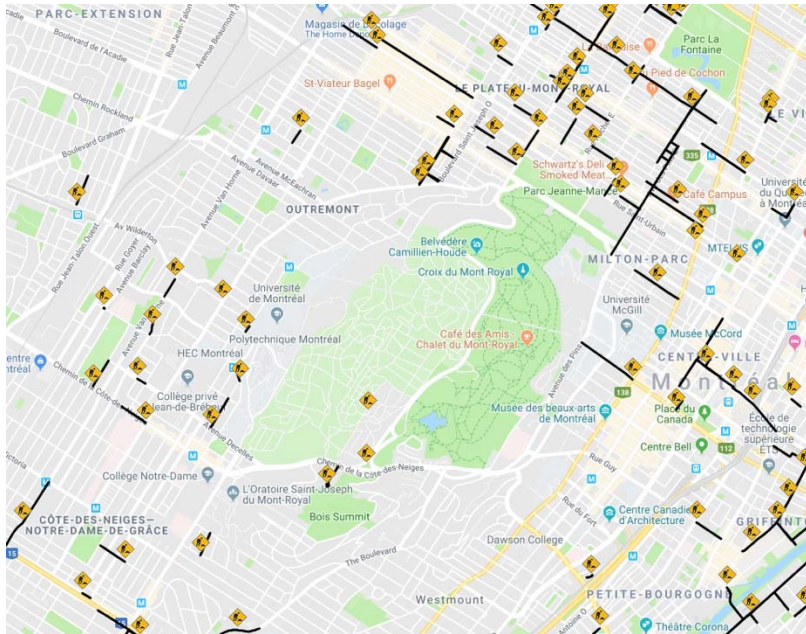
accès Decelles (boul. du Mont-Royal, boul. Édouard-Montpetit et avenue Jean-Brillant). Ce trajet est bien entendu plus difficile et plus long en raison de la quantité de travaux de voirie qui l'émaillent et des feux de circulation que l'on y croise comparativement à la voie Camillien-Houde et au chemin Remembrance.

Toujours à partir du début de la voie Camillien-Houde, si l'on circule plutôt du côté sud du mont Royal pour avoir accès à notre entrée principale du chemin de la Côte-des-Neiges, la clientèle a 2 km supplémentaires à parcourir et plus d'une dizaine de feux de circulation à croiser. Ici aussi des entraves importantes étaient au rendez-vous, que ce soit à l'intersection de l'avenue Cedar et le chemin de la Côte-des-Neiges, ou sur l'avenue du Docteur-Penfield (au retour) à la hauteur de la rue Peel.

À titre d'exemple, il faut mentionner qu'une soixantaine de nos employés en provenance de l'Est de la ville doivent utiliser leur automobile pour se rendre au travail pour diverses raisons. Tous ont estimé 20 à 30 minutes supplémentaires de voyage pour l'aller comme pour le retour. Nous présentons deux clichés cartographiés qui illustrent les entraves.

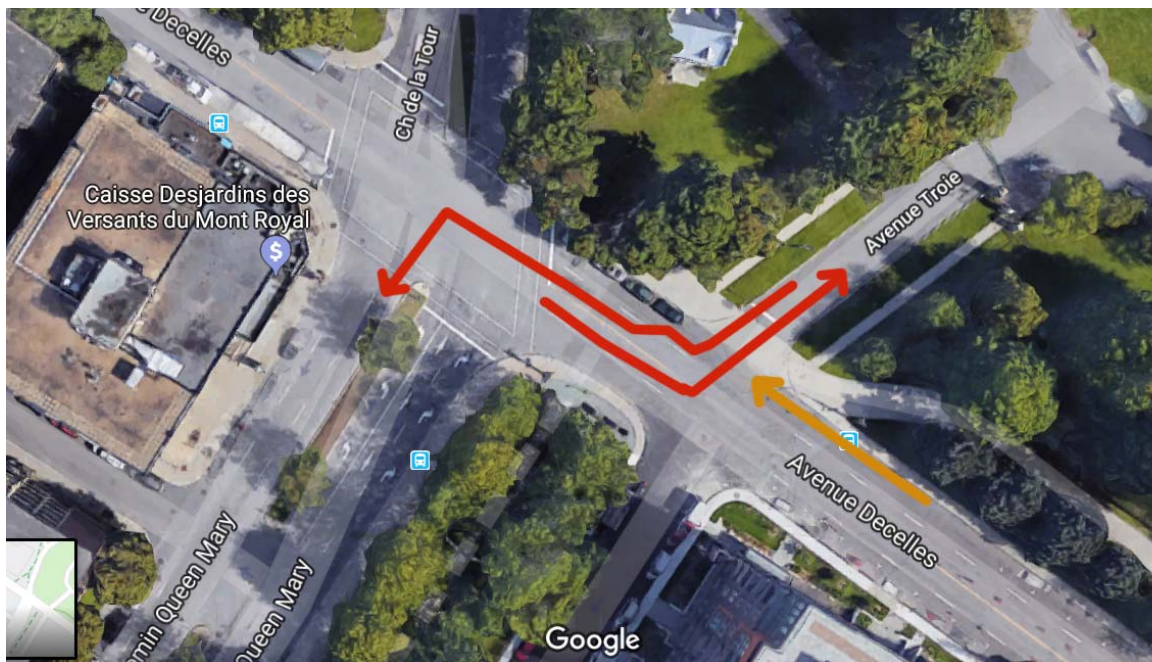


Cartographie des entraves du 2 août 2018.



Cartographie des entraves du 25 octobre 2018.

Par ailleurs, avec le blocage de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance, une augmentation substantielle de la circulation au pourtour de la montagne a été observée, fragilisant ainsi l'accessibilité à nos deux autres entrées. À preuve, l'accès en provenance de l'Est à l'entrée sur l'avenue Decelles est souvent périlleux en raison des véhicules en attente aux feux de circulation à l'intersection de l'avenue Decelles et du chemin Queen-Mary et une de nos employées a même été impliquée dans une collision de deux voitures.



Virage à gauche vers l'entrée Decelles dangereux avec l'augmentation de la circulation véhiculaire.



### Un avenir sombre en matière de fluidité de la circulation pour nos accès

Nous sommes aussi très inquiets quant aux travaux de voirie et d'infrastructure déjà annoncés et qui auront forcément un impact important sur l'accessibilité à notre Cimetière. Quels seront les effets sur notre accès principal des ouvrages de reconfiguration de l'échangeur Remembrance/Côte-des-Neiges ou encore des travaux majeurs prévus sur le chemin de la Côte-des-Neiges, d'autant que ces chantiers doivent être réalisés simultanément de 2019 à 2021 ?

### CONCLUSION

Comme nous avons tenté de le démontrer, l'accès Remembrance est pour la Fabrique une entrée majeure au Cimetière appréciée par tous et plus particulièrement par les personnes de plus de 50 ans. En effet, 55 % des répondants à notre sondage avaient plus de 50 ans et 16 % plus de 70 ans. Elle assure un lien efficace pour notre clientèle, les cortèges funèbres et nos employés. Sa fermeture et le blocage de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance ont occasionné une augmentation sensible de la circulation sur le chemin de la Côte-des-Neiges fragilisant tout particulièrement notre accès Decelles.

L'emprunt de la voie Camillien-Houde et le chemin Remembrance participe de façon indéniable à la qualité de l'abord au Cimetière et en corollaire à l'état d'esprit des endeuillés et visiteurs.

La fonction de notre territoire a permis de préserver un noyau vert de grande envergure et de grande qualité au cœur même de la montagne. Son accessibilité à un grand public respectueux du caractère sacré du lieu a toujours été et continuera à être objet de préoccupations de la part de nos administrateurs et de nos gestionnaires.

La quantité de cessions, concessions, servitudes concernant notre territoire qui ont été consenties par la Fabrique au fil du temps pour le bien collectif en particulier pour l'accessibilité au mont Royal, tout comme nos collaborations fructueuses qui ont commandé des efforts financiers considérables pour la mise en valeur du mont Royal depuis les 25 dernières années, méritent équité et considération de la part de la société civile et de l'administration publique.

Considérant ce qui précède, la Fabrique de la paroisse Notre-Dame de Montréal demande à l'Administration municipale dans le cadre de ses prochaines interventions d'une part, que l'accessibilité au cimetière Notre-Dame-des-Neiges par son entrée Remembrance soit maintenue fonctionnelle aux véhicules en provenance de l'Est ou de l'Ouest puisque ce sont nos aînés qui sont les plus lésés par ce projet municipal et, d'autre part, que cette empathie se traduise aussi dans les moyens qui seront mis en œuvre pour rendre sécuritaire les accès à la montagne en général pour tous les visiteurs qu'ils soient cyclistes, piétons, usagers des transports collectifs ou automobilistes.

## ANNEXE 1

Proposition d'intervention pour notre entrée Remembrance pour la période du projet pilote

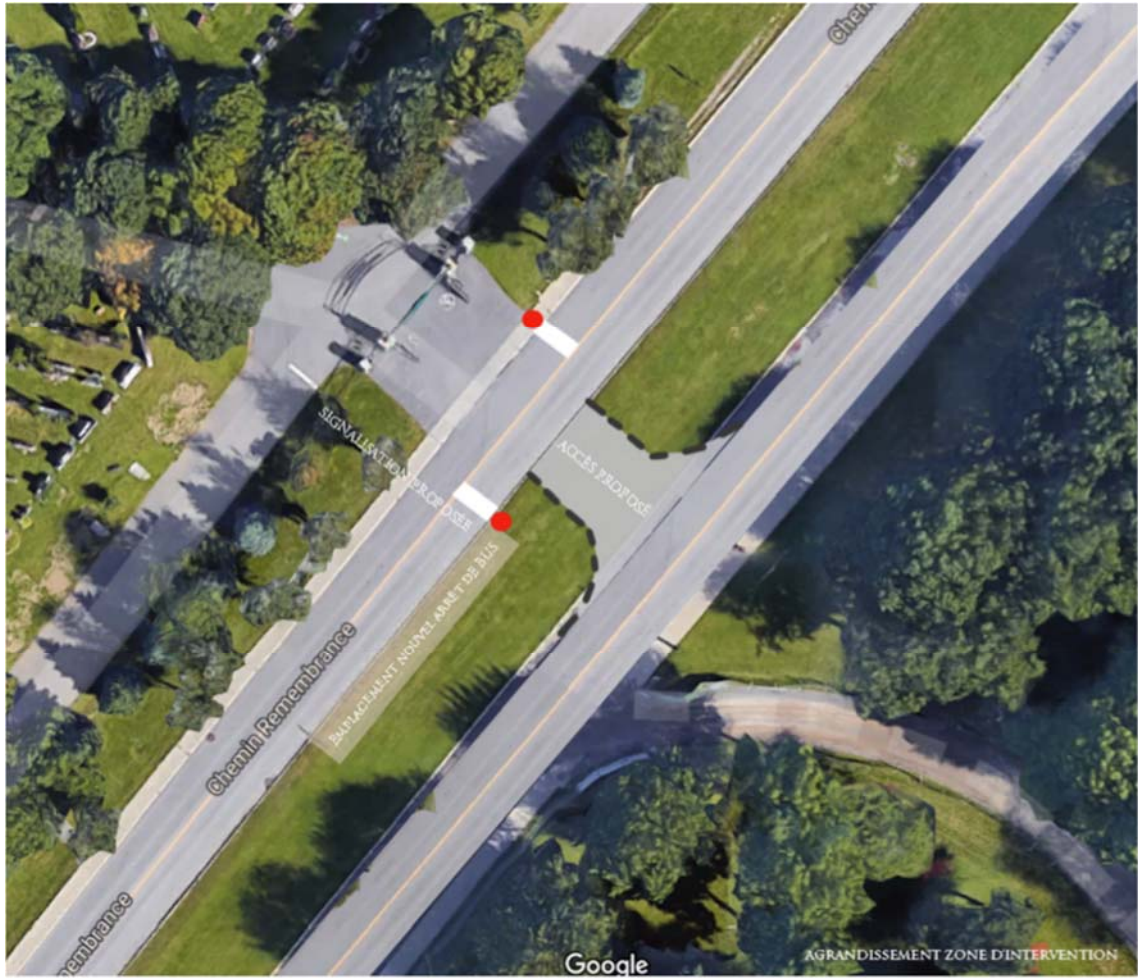


Zone d'intervention de l'entrée remembrance. Source : Google Earth, mai 2014.



Proposition d'intervention pour la période du projet pilote.





Agrandissement de la zone d'intervention pour la période du projet pilote.

## ANNEXE 2

### Méthodologie et résultat du sondage

Notre sondage a été disponible du 3 juin au 31 octobre 2018, en français et en anglais en ligne sur la plateforme spécialisée dans l'analyse de sondages, Survey Monkey. Une version papier que l'on retrouvait à nos bureaux pouvait aussi être utilisée.

Sa diffusion a été réalisée sur notre site Web et sur les médias sociaux. Au total, 802 personnes ont répondu au sondage, dont 85 en version papier.

Pour la version en ligne, une seule admission par adresse IP était permise. Seize questions ont été formulées, mais sans obligation de répondre pour passer à la suivante. Neuf (9) d'entre elles offraient un espace pour un commentaire ou une explication additionnelle en plus d'une section spécifiquement destinée à cet effet.

Aucune obligation à s'identifier n'a été imposée.

Les résultats se résument comme suit :

- 93 % des répondants participaient à des funérailles ou visitaient la sépulture d'un défunt.
- 87 % des répondants ont utilisé un véhicule personnel pour se rendre au Cimetière comparativement à 5 % en transport collectif.
- 69 % des répondants ont emprunté l'entrée du chemin de la Côte-des-Neiges pendant le projet pilote tandis que 31 % ont utilisé l'entrée sur Decelles
- 37 % des répondants évaluent qu'ils ont mis entre 15 et 30 minutes supplémentaires pour se rendre au Cimetière tandis que 32 % estiment avoir fait un détour de plus de 30 minutes.
- 19 % des répondants qui ont assisté à des funérailles considèrent que le détour a été un obstacle au bon déroulement de la cérémonie.
- Si l'axe Camillien-Houde / Remembrance était interrompu de façon permanente, 46 % des répondants visiteraient moins les proches inhumés, 22 % ne recommanderaient pas le Cimetière comme lieu de dernier repos et 10 % cesseraient de venir marcher pour se recueillir.
- 82 % des répondants sont contre la mise en place du projet pilote.
- 55 % des répondants sont âgés de 51 ans à 70 ans et 16 % ont 71 ans et plus.

Nous constatons d'une part, que non seulement les visiteurs et les clients du Cimetière ont été contrariés par le projet pilote, mais, à long terme, si la fermeture de l'axe Camillien-Houde/Remembrance était bloqué de façon permanente, elle deviendrait un obstacle au choix du Cimetière comme lieu de sépulture, au deuil et au recueillement. D'autre part, nos clients et nos visiteurs ont accédé au Cimetière très majoritairement par véhicule motorisé et en corollaire, les personnes âgées de 51 ans sont les plus touchées par ce projet.

Afin de déterminer la provenance des répondants, nous avons analysé leurs codes postaux demandés dans le sondage. Par ordre décroissant, ce sont :

H1M : Mercier Ouest (15 répondants)

H1X : Rosemont Centre (13 répondants)

H2V : Outremont (13 répondants)

H1N : Mercier Sud Est (12 répondants)

H2J : Plateau-Mont-Royal (12 répondants)

C'est dire que les visiteurs de l'Est de Montréal ont été les plus concernés par le projet pilote.



| Âge                  | Contre     | Pour      |
|----------------------|------------|-----------|
| <b>18-35</b>         | 25         | 7         |
| <b>36-50</b>         | 87         | 7         |
| <b>51-70</b>         | 359        | 51        |
| <b>71 et plus</b>    | 88         | 14        |
| <b>Total général</b> | <b>559</b> | <b>79</b> |

Étonnamment, les répondants de la catégorie d'âge 36-50 ans sont aussi nombreux à s'opposer au projet que ceux de la catégorie 71 ans et plus. À la lecture des commentaires, ce sont pourtant des personnes actives qui ont dû faire des détours qu'ils considèrent comme importants.

| Transport                  | Contre     | Pour      |
|----------------------------|------------|-----------|
| <b>Marche</b>              | 11         | 13        |
| <b>Transport en commun</b> | 25         | 11        |
| <b>Vélo</b>                | 3          | 14        |
| <b>Voiture</b>             | 529        | 43        |
| <b>Total général</b>       | <b>568</b> | <b>81</b> |

Ce dernier tableau montre que plusieurs marcheurs et cyclistes s'opposent aussi au projet. Dans l'analyse des commentaires ouverts, le mécontentement de ces usagers est attribuable au manque de sécurité. Ils se sentent en danger du fait qu'ils doivent partager une chaussée sans trottoir ou sans piste cyclable en site propre. Enfin, notons que les visiteurs qui se sont rendus au Cimetière en transport en commun sont aussi majoritairement contre le projet principalement en raison du manque de transport collectif adapté et efficace pour voyager d'Est en Ouest.

## ANNEXE 3

## Le résultat des comptages

Étude réalisée sur 4 semaines : 4 mai au 3 juin 2018.

Accès Remembrance

| SOMMAIRE DE L'ANALYSE                                        | Type présumé      | Nbs    |
|--------------------------------------------------------------|-------------------|--------|
| Moyenne des entrées tous les véhicules / jours en semaine    | Tous              | 228    |
| Moyenne des passages par jour comprenant les fins de semaine | Tous              | 456    |
| Moyenne des passages entre 9 h et 17 h du lundi au vendredi  | Clients-visiteurs | 411    |
| Les journées de fêtes ou de congés max. de passages          |                   | 2 300  |
| Total de véhicules entrés au cours des 4 semaines            |                   | 11 862 |
| Les heures les plus achalandées sont entre 10 h et 17 h      |                   |        |