

RECHERCHE DOCUMENTAIRE PRÉALABLE À L'ÉVALUATION PATRIMONIALE DU SITE DE L'ANCIEN HIPPODROME DE MONTRÉAL



RECHERCHE DOCUMENTAIRE PRÉALABLE À L'ÉVALUATION PATRIMONIALE DU SITE DE L'ANCIEN HIPPODROME DE MONTRÉAL

COMITÉ DE TRAVAIL

Denise Caron	Conseillère en aménagement - Direction de la culture et du patrimoine - Division de l'expertise en patrimoine et de la toponymie
Karim Charef	Conseiller en aménagement - Division de l'aménagement et du design urbain - Direction de l'urbanisme et du développement économique - Service de la mise en valeur du territoire
Richard Gourde	Conseiller en aménagement - Aménagement urbain et services aux entreprises - Urbanisme - Arrondissement Côte-des-Neiges Notre-Dame-de-Grâce
Jean Laberge	Architecte - Direction de la culture et du patrimoine - Division de l'expertise en patrimoine et de la toponymie

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Christophe-Hubert Joncas	Aménagiste - chargé de projet - L'ENCLUME- Atelier de développement territorial
Tom Flies	Aménagiste - L'ENCLUME - Atelier de développement territorial
Karl Dorais Kinkaid	Urbaniste - L'ENCLUME - Atelier de développement territorial

PRODUIT PAR : L'ENCLUME - ATELIER DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

POUR LE COMPTE DE : VILLE DE MONTRÉAL
DIRECTION DE L'URBANISME ET DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
SERVICE DE MISE EN VALEUR DU TERRITOIRE

DATE : FÉVRIER 2014

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

MANDAT.....	p. 8
MÉTHODOLOGIE.....	p. 8

IDENTIFICATION ET DESCRIPTION DU SITE

POSITION GÉOGRAPHIQUE ET IDENTIFICATION DU SITE.....	p. 10
IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS DU SITE.....	p. 11

ÉVOLUTION HISTORIQUE

RÉSUMÉ HISTORIQUE.....	p. 14
ÉVOLUTION DU CONTEXTE URBAIN.....	p. 15
HISTOIRE CADASTRALE ET CHAÎNE DE TITRES.....	p. 19

HISTOIRE ÉQUESTRE DU QUÉBEC ET DE MONTRÉAL

DATES IMPORTANTES.....	p. 24
LES ORIGINES DU NOM BLUE BONNETS.....	p. 24
DES COURSES TRADITIONNELLES AUX COURSES SPORTIVES.....	p. 25
L'IMPORTANCE DES CHEVAUX DANS LA SOCIÉTÉ.....	p. 26
LES DÉBUTS DE L'ACTUEL HIPPODROME DE BLUE BONNETS.....	p. 27
DES COURSES À PLAT AUX COURSES À HARNAIS.....	p. 28
LE RETOUR DES COURSES À PLAT.....	p. 28
LE LENT DÉCLIN DE L'INDUSTRIE DES COURSES.....	p. 28

ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS ET TYPES D'ACTIVITÉS

LES CINQ PÉRIODES D'AMÉNAGEMENT DE LA PISTE.....	p. 30
UN HIPPODROME TRADITIONNEL.....	p. 31
DES TRAVAUX DE MODERNISATION.....	p. 32
DES RÉAMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS ET EXTÉRIEURS.....	p. 34

ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORT

DATES IMPORTANTES.....	p. 36
BLUE BONNETS - ALL ABOARD !.....	p. 37
L'AUTOMOBILE, L'AUTOBUS ET LE MÉTRO.....	p. 38

FONCTIONNEMENT DU SITE ET AMBIANCE DES COURSES

LES HOMMES DE CHEVAUX.....	p. 41
LES ENTRAÎNEURS.....	p. 41
LES JOCKEYS.....	p. 41
LES PROPRIÉTAIRES ET ÉLEVEURS DE CHEVAUX.....	p. 42
LES VÉTÉRINAIRES ET LES JUGES.....	p. 42
LES PARIEURS.....	p. 42

TYPES DE PARIS ET RÔLE DU JEU DANS LA SOCIÉTÉ

LES PRENEURS AUX LIVRES.....	p. 44
LE PARI-MUTUEL.....	p. 44
L'ÉVOLUTION DES MISES.....	p. 44
L'IMPACT NÉFASTE DE L'OUVERTURE DU CASINO DE MONTRÉAL.....	p. 44

FICHES DESCRIPTIVES

CLUB-HOUSE.....	p. 46
ESTRADE POPULAIRE OU GRANDSTAND.....	p. 48
ÉCURIES D'ÉTÉ.....	p. 50
ÉCURIES D'HIVER.....	p. 51
GARAGE.....	p. 52
BÂTIMENTS SECONDAIRES.....	p. 52
UNITÉS DE PAYSAGE.....	p. 53
VUES SUR LE MONT ROYAL.....	p. 56

PERSONNAGES ASSOCIÉS

HUGH MONTAGU ALLAN.....	p. 58
JOHN KENNETH LEVESON ROSS.....	p. 58
JOSEPH CATTARINICH.....	p. 58
JEAN-LOUIS LÉVESQUE.....	p. 58

GLOSSAIRE

BIBLIOGRAPHIE

TABLE DES FIGURES

Fig. 1 : <i>Course à harnais</i> à Blue Bonnets, date inconnue.....	7	Fig. 44. Les premières installations de Blue Bonnets, date inconnue.....	31	Fig. 89 : Système de tuyau à air comprimé utilisé pour la circulation de l'argent.....	47
Fig. 2 : Photo aérienne du site de Blue Bonnet, circa 1945.....	9	Fig. 45. Photo aérienne Belmont Park Race track.....	31	Fig. 90 : Murale située à l'entrée du <i>club-house</i>	47
Fig. 3 : Localisation du site à l'étude à l'échelle de l'île de Montréal.....	10	Fig. 46. Photo aérienne Woodbine Park Race track.....	31	Fig. 91 : Plan du <i>club-house</i> de Lapointe et Goyer, 1958.....	47
Fig. 4 : Localisation du site à l'étude à l'échelle du secteur.....	10	Fig. 47. Photo aérienne Hippodrome de Trois-Rivières.....	31	Fig. 92 : <i>Estrade populaire</i> , façade avant.....	48
Fig. 5 : Disposition des principaux éléments des sites.....	11	Fig. 48. Photo aérienne Saratoga Spring Race track.....	31	Fig. 93 : <i>Estrade populaire</i> , façade latérale.....	48
Fig. 6 : Photo à vol d'oiseau du site de Blue Bonnets, 1991.....	13	Fig. 49 : Vue sur le mont Royal à partir des estrades à Blue Bonnets, vers 1910.....	31	Fig. 94 : <i>Estrade populaire</i> , façade arrière.....	48
Fig. 7 : Extrait de la carte Description générale de l'île de Montréal Divisée par Costes, V. de Belmont, 1702.....	15	Fig. 50. Nouveau <i>club-house</i> , ancienne <i>estrade populaire</i> et ancien comptoir à paris, 1960.....	32	Fig. 95 : La tribune des juges de l' <i>estrade populaire</i>	49
Fig. 8 : Extrait de la Carte de l'île de Montréal, A., Jobin, 1834.....	15	Fig. 51. Vue à vol d'oiseau de Blue Bonnets en 1971.....	32	Fig. 96 : La passerelle entre le <i>club-house</i> et l' <i>estrade populaire</i>	49
Fig. 9 : Extrait de la carte Plans officiels de la paroisse de Montréal, L.W. Sicotte, 1878.....	16	Fig. 52 : <i>Courses à harnais</i> à Blue Bonnets, date inconnue.....	32	Fig. 97 : Le mur-rideau en façade de l' <i>estrade populaire</i>	49
Fig. 10 : Extrait de la carte Les ruisseaux et fossés, Ville de Montréal, service des travaux publics, division des eaux et de l'assainissement, 1958.....	16	Fig. 53 : Plan d'ensemble 1966.....	33	Fig. 98 : Colonnes de béton de la façade arrière.....	49
Fig. 11 : Cabbage field in Côte-des-Neiges, Montreal, QC, about 1930.....	16	Fig. 54 : Réaménagements intérieurs, restaurant le Centaure, date inconnue.....	34	Fig. 99 : Comptoir à paris à l'intérieur de l' <i>estrade populaire</i> , 2013.....	49
Fig. 12 : Photo aérienne de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 1930.....	17	Fig. 55 : Plan de la SONACC - Hippodrome de Montréal, 1999.....	34	Fig. 100 : Gradins intérieurs de l' <i>estrade populaire</i>	49
Fig. 13 : Photo aérienne de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 1947-1949.....	17	Fig. 56 : Panneau d'affichage lumineux de Blue Bonnets sur le boulevard Décarie, 1961.....	35	Fig. 101 : Gradins intérieurs de l' <i>estrade populaire</i> , 2013.....	49
Fig. 14 : Photo aérienne de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 1964.....	17	Fig. 57 : Plan du réseau de tramway de la Montreal Street Railway et identification du Blue Bonnets Loop, 1907.....	36	Fig. 102 : Plan de l' <i>estrade populaire</i> de Goyer et Gagner, 1965.....	49
Fig. 15 : Orthophoto de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 1994.....	17	Fig. 58 : Station de tramway Blue Bonnets, 1921.....	36	Fig. 103 : Vue d'ensemble des écuries d'été.....	50
Fig. 16 : Orthophoto de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 2011.....	17	Fig. 59 : Ligne de tramway Cartierville et quai de débarquement, 1921.....	37	Fig. 104 : Couloir intérieur d'une écurie d'été.....	50
Fig. 17 : Extrait de Maps Montreal (West End), Westmount, Montreal West, Hampstead, Town of Mount Royal, Outremont, Verdun. Westmount Realities Company, 1945.....	18	Fig. 60 : Pont à chevalets de la ligne Cartierville au-dessus du chemin de fer du CP, date inconnue.....	37	Fig. 105 : Pièce située à l'extrémité d'une écurie d'été.....	50
Fig. 18 : Photo à vol d'oiseau du secteur au nord de l'ancien hippodrome de Montréal, circa 1972.....	18	Fig. 61 : Tramway menant à l'hippodrome Blue Bonnets, date inconnue.....	37	Fig. 106 : Écurie d'hiver.....	51
Fig. 19 : Extrait du Plan de l'île de Montréal, Péladeau, 1929 (original créé en 1778).....	19	Fig. 62 : Entrée de l'hippodrome Blue Bonnets par le boulevard Décarie, 1961.....	38	Fig. 107 : Intérieur d'une écurie d'hiver.....	51
Fig. 20 : Extrait de Atlas of the city and island of Montreal, H. Hopkins, 1879.....	20	Fig. 63 : Affichage à l'entrée de l'hippodrome Blue Bonnets, 1961.....	38	Fig. 108 : Intérieur d'une écurie d'hiver.....	51
Fig. 21 : Extrait de Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, A. R. Pinsonneault, 1907.....	20	Fig. 64 : Affichage à l'entrée de l'hippodrome Blue Bonnets, 1995.....	38	Fig. 109 : Garage.....	52
Fig. 22 : Plan d'arpenteur Laferrière-Moretti-Langlois, 1977.....	21	Fig. 65 : Les <i>jockeys</i> de Blue Bonnets remerciant la STM pour l'ouverture du métro Namur, date inconnue.....	38	Fig. 110 : Bâtiment des pompes.....	52
Fig. 23 : Plan cadastral et site de l'ancien hippodrome de Montréal, 2014.....	22	Fig. 66 : Gagnant de la coupe des éleveurs photographié dans le <i>cercle des vainqueurs</i>	39	Fig. 111 : Bâtiment accessoire aux écuries.....	52
Fig. 24 : <i>Course à plat</i> à l'hippodrome Blue Bonnets, date inconnue.....	23	Fig. 67 : Spectateurs à Blue Bonnets, 1940.....	40	Fig. 112 : Guérite.....	52
Fig. 25 : Extrait de Atlas of the city and island of Montreal, H. Hopkins, 1879.....	24	Fig. 68 : Spectateurs à Blue Bonnets, 1940.....	40	Fig. 113 : Lisière boisée et installations ferroviaires.....	53
Fig. 26 : Course de chevaux sur glace au Parc De Lorimier, date inconnue.....	25	Fig. 69 : Gagnant de la coupe des éleveurs photographié dans le <i>cercle des vainqueurs</i> , 1987.....	40	Fig. 114 : Boisé, gare de triage et amoncellement de débris.....	53
Fig. 27 : Montreal Hunt Club Meet, 1902-1904.....	25	Fig. 70 : Hommes et femmes de chevaux à Blue Bonnets, date inconnue.....	41	Fig. 115 : Chemin menant aux écuries, lisière boisée et installations ferroviaires.....	53
Fig. 28 : Chariots de livraison de la ferme Saint-Laurent tirés par des chevaux, 1931.....	26	Fig. 71 : Entraîneur de chevaux, date inconnue.....	41	Fig. 116 : Stationnement, lisière boisée adjacente à la gare de triage et amoncellement de débris.....	53
Fig. 29 : Molson Brewery beer cart, vers 1908.....	26	Fig. 72 : <i>Jockeys</i> , date inconnue.....	41	Fig. 117 : Végétation abondante derrière les écuries.....	53
Fig. 30 : La première <i>estrade populaire</i> et le premier comptoir à paris de Blue Bonnets, 1908.....	27	Fig. 73 : Propriétaires et éleveurs de chevaux à Blue Bonnets, date inconnue.....	42	Fig. 118 : Butte artificielle.....	54
Fig. 31 : Piste double de Blue Bonnets (piste ext. : <i>course à plat</i> , piste int. : <i>steeple-chase</i>), date inconnue.....	27	Fig. 74 : Vétérinaire, date inconnue.....	42	Fig. 119 : Vue panoramique de la piste de Blue Bonnets.....	54
Fig. 32 : <i>Course à plat</i> à Blue Bonnets, date inconnue.....	28	Fig. 75 : Partisans et parieurs à Blue Bonnets, date inconnue.....	42	Fig. 120 : Sentier bordé d'arbre en bordure de la piste.....	54
Fig. 33 : <i>Course à harnais</i> à Blue Bonnets, date inconnue.....	28	Fig. 76 : Machines de vidéopoker à Blue Bonnets, date inconnue.....	43	Fig. 121 : Bassin de rétention à l'intérieur de l'anneau.....	55
Fig. 34 : Réaménagement intérieur de l'hippodrome, date inconnue.....	28	Fig. 77 : Machine permettant la prise des paris à Blue Bonnets, date inconnue.....	44	Fig. 122 : Panneau d'affichage.....	55
Fig. 35 : Plan d'implantation, nouvelle piste de 5/8 de mille, Blue Bonnets Raceway, 1965.....	29	Fig. 78 : Comptoir à paris de Blue Bonnets, date inconnue.....	44	Fig. 123 : Mats pour drapeaux et projecteurs, 2013.....	55
Fig. 36 : Schémas de l'évolution des pistes de Blue Bonnets.....	30	Fig. 79 : Machines de vidéopoker à Blue Bonnets, date inconnue.....	44	Fig. 124 : Projecteurs au centre de la piste.....	55
Fig. 37 : Extrait de Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, A. R. Pinsonneault, 1907.....	30	Fig. 80 : Vue panoramique du site de l'hippodrome de Montréal.....	45	Fig. 125 : Aménagement paysager à l'intérieur de la piste.....	55
Fig. 38 : Photo aérienne du site de l'ancien hippodrome de Montréal, 1930.....	30	Fig. 81 : <i>Club-house</i> , façade avant.....	46	Fig. 126 : Vue sur le mont Royal depuis la piste.....	56
Fig. 39 : Plan d'ensemble Blue Bonnets Race Course, 1951.....	30	Fig. 82 : <i>Club-house</i> , façade avant.....	46	Fig. 127 : Vue sur le mont Royal depuis l'intérieur de l' <i>estrade populaire</i>	56
Fig. 40 : Plan d'ensemble Blue Bonnets Raceway, 1966.....	30	Fig. 83 : <i>Club-house</i> , façade latérale.....	46	Fig. 128 : Vue sur le mont Royal depuis le centre de l'anneau, 2013.....	56
Fig. 41 : Plan de la SONACC - Hippodrome de Montréal, 1999.....	30	Fig. 84 : Façade avant et les gradins extérieurs.....	47	Fig. 129 : <i>Hugh Montagu Allan</i> , 1912.....	57
Fig. 42. Saratoga Race course, circa 1890.....	31	Fig. 85 : <i>Club-house</i> , façade arrière.....	47	Fig. 130 : <i>Hugh Montagu Allan</i> , 1912.....	58
Fig. 43. Saratoga Race course, circa 1900.....	31	Fig. 86 : Aire de stationnement à l'arrière du <i>club-house</i>	47	Fig. 131 : <i>John Kenneth Leveson Ross</i> , 1914.....	58
		Fig. 87 : Luminaire décoratif à l'intérieur du <i>club-house</i>	47	Fig. 132 : Joseph Carrarinich, date inconnue.....	58
		Fig. 88 : Extrait de l'oeuvre de F. Constantineau dans le restaurant La Cavalcade.....	47	Fig. 133 : <i>Jean-Louis Lévesque</i> , date inconnue.....	58
				Fig. 134 : Équipements de <i>jockeys</i> à Blue Bonnets, date inconnue.....	59
				Fig. 135 : Outils du maréchal-ferrant, date inconnue.....	61



INTRODUCTION

MANDAT
MÉTHODOLOGIE

Fig. 1 : Course à harnais à Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

MANDAT

La coopérative de travail L'Enclume a été mandatée par la Ville de Montréal afin de réaliser une recherche patrimoniale au sujet de l'ancien hippodrome Blue Bonnets, situé dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Suivant la procédure de la Ville de Montréal, il s'agit d'une première étape qui permettra aux représentants de la Ville, d'élaborer un énoncé d'intérêt patrimonial pour le site de l'ancien hippodrome.

À la demande des responsables, le mandat d'évaluation fut élargi en vue d'accorder une place importante aux éléments immatériels. L'objet de cette étude dépasse donc l'ensemble des bâtiments et des unités de paysage que l'on retrouve sur le site, et propose un regard sur l'univers hippique montréalais et québécois. L'élargissement de ces considérations permet de positionner l'importance de l'ancien hippodrome de Montréal non seulement sur le plan architectural, mais aussi sur le plan historique et socioculturel.

MÉTHODOLOGIE

La méthodologie de recherche se base sur le processus d'analyse de l'intérêt patrimonial d'un lieu élaboré par la Ville de Montréal. Dans ce document, le mot lieu désigne, selon le cas, des : « Structure, bâtiment, groupe de bâtiments, paysage ou site défini, incluant l'archéologie, ses composantes, son contenu et ses espaces. »¹. Dans le cadre de cette étude, le terme « site à l'étude » correspond à un secteur plus étendu englobant le « site de l'ancien l'hippodrome ». Ce dernier équivaut quant à lui au terrain où se trouvent les infrastructures et bâtiments de l'ancien hippodrome. Les considérations quant aux nombreuses facettes immatérielles de l'intérêt du lieu ont cependant demandé une adaptation de la structure de présentation prescrite dans le document de la Ville de Montréal afin d'optimiser la réalisation et l'utilisation du rapport pour les suites de l'évaluation.

Les éléments de contenu présentés correspondent à :

- L'identification et la description du site de l'hippodrome ;
- L'évolution historique du lieu, comprenant son histoire générale, l'évolution du contexte urbain et l'évolution cadastrale ;
- Un résumé de l'histoire équestre du Québec et de Montréal ;
- L'évolution des aménagements du site et des types d'activités qui s'y déroulaient ;
- L'évolution de l'accessibilité au site et le rôle des moyens de transport ;
- Le fonctionnement du site et l'ambiance des courses ;
- Les types de paris et le rôle du jeu dans la société québécoise ;
- Une description des bâtiments et de leur fonction ;
- Une description des unités de paysage et des éléments paysagers ;
- Les principaux personnages associés au site ;
- Un glossaire.

En plus des visites du site au cours desquelles des photographies ont été prises et des analyses visuelles effectuées, les données nécessaires à la réalisation de l'étude sont tirées des sources primaires et secondaires disponibles.

Dans le cadre de cette étude, nous avons consulté :

- Bibliothèque et Archives nationales du Québec (collections en ligne et collection de cartes, Centre d'archives de Montréal) ;
- Centre Canadien d'Architecture ;
- Registre foncier du Québec en ligne (Index des immeubles et actes enregistrés) ;
- Ville de Montréal (Service des archives, Division de la géomatique, site web) ;
- Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (Service des Permis et inspections en bâtiments) ;
- Archives de la Société de transport de Montréal ;
- Archives de Blue Bonnets ;
- Archives de Radio-Canada ;
- Archives de l'arrondissement Saint-Laurent ;
- Archives de Ville Mont-Royal ;
- Bibliothèque publique de Côte-des-Neiges ;
- Musée de la police.

Une bibliographie complète des monographies et des ouvrages de référence consultés se trouve à la fin du rapport.

Les photographies contenues dans ce rapport et dont la source n'a pas été mentionnée ont été prises par l'équipe de réalisation.

¹ VILLE DE MONTRÉAL, Processus d'analyse de l'intérêt patrimonial d'un lieu, 2011, p. 15.

Note aux lecteurs. L'utilisation de l'italique dans le rapport signifie que le terme ciblé fait l'objet d'une description plus détaillée dans les sections Personnages associés et Glossaire.



IDENTIFICATION ET DESCRIPTION DU SITE

POSITION GÉOGRAPHIQUE ET IDENTIFICATION DU SITE

IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS DU SITE

POSITION GÉOGRAPHIQUE ET IDENTIFICATION DU SITE

Noms actuel et anciens du lieu :

2009 – aujourd’hui : 7440, boulevard Décarie
1995-2009 : Hippodrome de Montréal
1907-1995 : Hippodrome Blue Bonnets

Propriétaire actuel :

Gouvernement du Québec

Adresse :

7440, boulevard Décarie

Arrondissement :

Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce

Position géographique

Le site à l'étude correspond au terrain situé entre la rue Paré au nord-ouest, la gare de triage du Canadien Pacifique (CP) au sud-ouest, le chemin de fer du CP au sud-est et le boulevard Décarie au nord-est. Il est situé à l'intersection de plusieurs entités administratives, soit les villes de Montréal (arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce), Côte-Saint-Luc, Hampstead et Mont-Royal. À noter qu'une mince portion du site à l'étude fait partie de Ville Mont-Royal alors que le reste du site fait partie de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce.

Le site à l'étude est bordé au nord et à l'ouest par un secteur industriel caractérisé par la présence de bâtiments commerciaux et industriels légers, au nord-est par un secteur commercial de type smart center, à l'est et au sud-est par la voie ferrée du CP et par un secteur résidentiel de type pavillonnaire, et au sud par une gare de triage.

Statut

Aucune désignation en tant que lieu historique national. Aucun statut en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel. Aucune désignation patrimoniale dans le Plan d'urbanisme. Aucun potentiel archéologique identifié dans le Plan d'urbanisme.



Fig. 3 : Localisation du site à l'étude à l'échelle de l'île de Montréal.



Fig. 4 : Localisation du site à l'étude à l'échelle du secteur.

IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS DU SITE



Principaux bâtiments

- 1 Estrade populaire (Grandstand)
- 2 Club-house
- 3 Écuries d'été
- 4 Garage
- 5 Écuries d'hiver

Principales unités de paysage

- 6 Lisière boisée et chemin de fer
- 7 Anneau
- 8 Centre de l'anneau
- 9 Butte artificielle
- 10 Secteur commercial

Fig. 5 : Disposition des principaux éléments du sites.
Source : Bing Map 2013.



ÉVOLUTION HISTORIQUE

RÉSUMÉ HISTORIQUE

ÉVOLUTION DU CONTEXTE URBAIN

HISTOIRE CADASTRALE ET CHÂÎNE DE TITRES

Fig. 6 : Photo à vol d'oiseau du site de Blue Bonnets, 1991.
Source : Archives de la Ville de Montréal, VM94-B280-055-1991.

RÉSUMÉ HISTORIQUE²

Institutionnalisées à partir du 17^e siècle, les courses de chevaux font rapidement partie intégrante de la culture de l'aristocratie britannique. Le fonctionnement de ce sport a été déterminé par les édits du roi Henri VIII (1491-1547) au 16^e siècle. Grand amateur de chevaux, ce dernier a instauré de nombreuses épreuves dans le but notamment d'améliorer l'élevage de chevaux de race en Angleterre. Peu de temps après la conquête de 1760, les Britanniques introduisent les courses de chevaux sportives au Québec.

Les toutes premières courses ont lieu sur les plaines d'Abraham à Québec en 1767. À l'époque, la ville comprend un grand nombre de militaires britanniques qui participent en grand nombre aux courses. Ce n'est toutefois qu'en 1828 que les Montréalais sont pour la première fois témoins de ce spectacle. Elles sont d'abord organisées dans le secteur de ville Saint-Pierre, connu plus tard sous le nom de Blue Bonnets.

Plusieurs thèses sont avancées pour expliquer l'origine du nom Blue Bonnets sans toutefois faire l'unanimité. Parmi celles-ci, l'une d'elles est toutefois plus régulièrement mise de l'avant. Selon cette version, ce nom aurait pour origine une taverne du même nom tenue par un ancien militaire écossais nommé Alexander MacRae. En raison de la popularité de la taverne, située le long du chemin entre Lachine et Montréal, le village et la piste de course finissent par être désignés sous l'appellation de Blue Bonnets. La construction d'un chemin de fer vers Lachine en 1847 entraîne toutefois la destruction de la piste et de la majorité du village de Blue Bonnets.

Malgré cette démolition forcée, quelques années plus tard, en 1872, une nouvelle piste de course est aménagée dans le secteur actuel de Montréal Ouest, à proximité du lieu originel, au grand plaisir des amateurs de chevaux. Puisque le nom de Blue Bonnets est déjà à l'époque fortement ancré dans la mémoire collective du milieu équestre montréalais, la nouvelle piste conserve le nom de la première.

La piste de Blue Bonnets est alors un témoin parmi d'autres de l'importance accordée au cheval à cette époque. À titre d'exemple, le cheval occupe une place centrale dans les activités de chasse à courre du Montreal Hunt Club, qui devient entre 1880 et 1900 le club social le plus prestigieux de Montréal regroupant les membres les plus en vue des milieux de la politique et des affaires.

À l'initiative du journaliste sportif John F. Ryan, le Montreal Jockey Club est fondé en 1905 et regroupe d'importants hommes d'affaires montréalais dont plusieurs sont aussi membres du Montreal Hunt Club. D'ailleurs, le premier président du Montreal Jockey Club, *Hugh Montagu Allan*, également très impliqué dans le Montreal Hunt Club, assume cette fonction jusqu'en 1920.

Peu de temps après la fondation du Montreal Jockey Club, ses membres se mettent à la recherche d'un grand terrain plat et nivelé pour une nouvelle piste. Leur choix s'arrête, après plusieurs démarches, sur le village de Notre-Dame-des-Neiges Ouest. Dès l'année suivante, le club prend possession d'une portion du lot 75 de la municipalité de paroisse de Montréal et d'une portion des lots 95, 96, 97, 98, 99-A et 99-B du village de Côte-des-Neiges.

Avant l'achat des terrains par le Montreal Jockey Club, la plupart d'entre eux avaient une vocation agricole. Cette dernière s'explique notamment par le fait que ces terrains sont fertiles et bien irrigués, en raison de la proximité du ruisseau Notre-Dame-des-Neiges et de la branche nord de la rivière Saint-Pierre qui prend sa source au sud-est des terrains de l'hippodrome. Bien que situés dans un secteur majoritairement agricole, ces terrains sont tout de même facilement accessibles au début du 20^e siècle grâce au tramway et au train. En effet, la ligne de tramway Cartierville, qui assure le transport du centre-ville jusqu'à la rivière des Prairies en longeant le boulevard Décarie actuel, est aménagée dès 1896 à proximité des terrains acquis.

Entre 1906 et 1907, les travaux de construction de l'hippodrome sont effectués selon un plan d'ensemble s'inspirant de l'hippodrome de Saratoga situé dans l'État de New York. L'inauguration officielle a lieu le 4 juin 1907 devant 3 000 personnes venues assister au programme d'ouverture comprenant cinq *courses à plat* et une *course de steeple-chase*. En 1920, l'arrivée de *J.K.L. Ross* à la présidence de Blue Bonnets apporte beaucoup de notoriété à l'hippodrome et a pour effet d'accroître la présence de chevaux américains venus se mesurer aux chevaux canadiens.

Malgré la qualité des compétitions, les bourses des *courses à plat* sont en baisses au tournant des années 1930 et 1940. Les dirigeants se tournent alors vers les *courses à harnais* de plus en plus en vogue. Seul hippodrome au Québec à présenter encore des *courses à plat* en 1953, Blue Bonnets abandonne à son tour ce type de courses au profit des *courses à harnais*.

Quelques années plus tard, en 1958, *Jean-Louis Lévesque*, acquiert Blue Bonnets dans le but avoué de ramener les *courses à plat* à l'hippodrome. Pour mener à bien ce projet, il se lance dans un vaste projet de réaménagement. Il entreprend alors la construction de nouvelles écuries, d'un *paddock*, d'un secrétariat, d'un restaurant et d'un nouveau *club-house*. Grâce à ces efforts, on assiste au retour des *courses à plat* à Blue Bonnets en 1961 au grand plaisir de nombreux amateurs. *Lévesque* modifie ensuite en 1965 et 1966 la longueur et la surface de la piste, aménage une piste d'entraînement et construit une nouvelle *estrade populaire* pouvant accueillir jusqu'à 25 000 personnes. Les années 1960 seront de bonnes années pour les affaires à Blue Bonnets. L'année suivant l'Expo 1967 s'avère parmi les meilleurs de tous les temps alors qu'on propose 266 jours de programmes, attirant plus de 2,5 millions de personnes.

Cette popularité s'explique par différentes raisons. D'une part, avant l'arrivée des lotos dans les années 1970 et du casino, l'hippodrome est, à la fin des années 1960, un des rares lieux où l'on peut parier de l'argent à Montréal. Dans les années 1970 et 1980, l'endroit continue d'être fréquenté par de nombreux amateurs ainsi que par des gens d'affaires qui viennent discuter et réseauter.

Le monde des jeux est toutefois souvent le théâtre d'activités criminelles et lieu de rencontre du monde interlope. Une importante descente policière menée en 1991 et des soupçons de truquage viennent ternir la réputation de Blue Bonnets dans les années 1990. La montée en popularité d'autres paris sportifs, ainsi que l'ouverture du Casino de Montréal en 1993 accentuent la baisse de fréquentation de l'hippodrome et compromettent sérieusement la survie des activités. À partir de ce moment, les scénarios de fermeture ou de redéveloppement feront les manchettes des journaux presque mensuellement. Après près de vingt ans de tergiversations et de promesses de renouveau, l'hippodrome ferme définitivement ses portes en 2009 après 102 ans d'activités.

² Ce résumé historique reprend, de façon succincte, les informations présentées plus loin dans ce rapport.

ÉVOLUTION DU CONTEXTE URBAIN

Dates importantes


- 1698 Premières concessions accordées dans la Côte-des-Neiges.³
- 1862 Incorporation de la municipalité du village de la Côte-des-Neiges.⁴
- 1889 Incorporation de la ville de Notre-Dame-des-Neiges qui comprend la partie sud de l'ancien village de la Côte-des-Neiges. La partie située au nord de la côte Sainte-Catherine, qui comprend les terrains de l'hippodrome, devient la municipalité du village de Notre-Dame-des-Neiges Ouest.⁵
- 1903 Incorporation de la municipalité du village de Côte-Saint-Luc.⁶
- 1907 Annexion de la ville de Notre-Dame-des-Neiges à la Ville de Montréal. Le secteur est aussitôt nommé quartier Mont-Royal.⁷
- 1910 Annexion de la ville de la Côte-des-Neiges (ancien village de Notre-Dame-des-Neiges Ouest érigé en municipalité en 1907) à la Ville de Montréal. Ce secteur est désigné alors le quartier Côtes-des-Neiges.⁸
- 1912 Incorporation des villes d'Hampstead et de Mont-Royal.⁹
- 2002 Création de l'arrondissement Côtes-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce dans le cadre de la fusion des villes situées sur l'île de Montréal.



Fig. 7 : Extrait de la carte Description générale de l'île de Montréal Divisée par Costes, V. de Belmont, 1702. Source: Archives de la Ville de Montréal, VM66-S1P025op.



Fig. 8 : Extrait de la Carte de l'île de Montréal, A. Jobin, 1834. Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec. G/3452/M65/1834/I63 CAR.

 L'utilisation du rectangle rouge dans cette section correspond à la localisation approximative du site de l'ancien hippodrome de Montréal.

³ Ludger, BEAUREGARD, « Géographie historique des côtes de l'île de Montréal », Cahiers de géographie du Québec, 1984, vol. 28, no 73-74, p. 54.

⁴ VILLE DE MONTRÉAL, Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie, 2005, p. 21.

⁵ Dossier Quartier Mont-Royal, Archives de la Ville de Montréal.

⁶ VILLE DE MONTRÉAL, Fiche du secteur du Vieux-Hampstead, Grand répertoire du patrimoine de Montréal, [En ligne], http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?zone=oui&id=1240 (page consultée le 24 janvier 2014).

⁷ Dossier Quartier Mont-Royal, Archives de la Ville de Montréal.

⁸ Ibid.

⁹ VILLE DE MONTRÉAL, Fiche du secteur du Vieux-Hampstead, Grand répertoire du patrimoine de Montréal, [En ligne], http://patrimoine.ville.montreal.qc.ca/inventaire/fiche_zone.php?zone=oui&id=1240 (page consultée le 24 janvier 2014). ; VILLE MONT-ROYAL, 100 ans d'histoire, [En ligne], <http://www.ville.mont-royal.qc.ca/index.php?id=75>, (page consultée le 24 janvier 2014).

ÉVOLUTION DU CONTEXTE URBAIN

Les premières concessions de la Côte-des-Neiges

Quelques années après avoir obtenu les droits de l'île de Montréal de la Société de Notre-Dame-de-Montréal en 1663, les Sulpiciens entreprennent le développement de leur seigneurie en procédant à de nouvelles concessions. Afin d'assurer le peuplement systématique de la campagne montréalaise, les Sulpiciens maintiennent la division de l'île en côtes.^{10, 11} Dans cette mouvance, le supérieur des Sulpiciens, Dollier de Casson, demande en 1698 à l'arpenteur Gédéon de Catalogne de dresser un plan de concession des terres situées sur le flanc ouest du mont Royal. Il semble que l'arpenteur ait choisi comme axe le ruisseau Notre-Dame-des-Neiges (ou Raimbault) qui dévalait autrefois le mont Royal jusqu'à la rivière des Prairies. De part et d'autre du ruisseau, l'arpenteur y délimite une trentaine de parcelles étroites et profondes (2 x 20 arpents).¹²

Le plan de Vachon de Belmont, intitulé Description générale de l'isle de Montréal Divisée par Costes¹³, montre que l'île de Montréal compte en 1702 plusieurs côtes sans doute toutes établies avant la fin du 17^e siècle. [Fig.7] Parmi celles-ci, on note la côte Notre-Dame-de-Liesse, dont les limites sud-est bordent les limites nord-ouest du site actuel de Blue Bonnets. Le plan de 1702 permet également de montrer que le site actuel de l'hippodrome est encore non concédé, donc pas encore intégré à la Côte-des-Neiges.

Au cours de la première moitié du 18^e siècle, les Sulpiciens procèdent à la répartition de nouvelles concessions dont les premières de la Côte-Saint-Luc, dont les limites nord-est empiètent sur une partie du site actuel de Blue Bonnets.¹⁴ [Fig.9]

En somme, sans doute jusqu'au milieu du 18^e siècle, le site de Blue Bonnets est un territoire non concédé, donc non développé, situé entre la Côte-des-Neiges et les côtes Saint-Luc et Notre-Dame-de-Liesse. [Fig.8,9]



Fig. 9 : Extrait de la carte Plans officiels de la paroisse de Montréal, L.W. Sicotte, 1878. Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G/1144/M65G46/S53/1878 CAR.

La vocation agricole

En plus des tanneurs, la Côte-des-Neiges est tôt investie par des cultivateurs. Le développement agricole du secteur est notamment favorisé par la présence du ruisseau Notre-Dame-des-Neiges et d'un bras de la rivière Saint-Pierre. En effet, selon une carte de la Ville de Montréal¹⁵, la source de la branche nord de cette rivière se trouvait sur la partie sud-est du terrain actuel de Blue Bonnets.[Fig.10]

Au milieu du 18^e siècle, l'île de Montréal se retrouve au centre d'une région prospère, responsable de la majeure partie de la production agricole du Bas-Canada. L'avoine et le foin, utilisés notamment pour nourrir le bétail et les chevaux de plus en plus nombreux, remplacent tranquillement le blé comme cultures majoritaires. On y produit aussi de l'orge, du seigle, du maïs, des pommes de terre, des pommes et du miel.¹⁶

À partir de la seconde moitié du 19^e siècle, on assiste à une transition de l'agriculture montréalaise en faveur de la production laitière. Cette production, comme la culture du foin, bénéficie des marchés urbains nord-américains alors en pleine croissance. Puis, entre 1891 et 1921, le paysage agricole de l'île se



Fig. 10 : Extrait de la carte Les ruisseaux et fossés, Ville de Montréal, service des travaux publics, division des eaux et de l'assainissement, 1958. Source: Archives de la Ville de Montréal, CA M001 VM066-6-P087.

transforme à nouveau. Les agriculteurs de l'île, qui semblaient avoir adopté la production laitière, s'orientent désormais vers la production de légumes et de fruits.¹⁷ À cet effet, on retrouve dans la municipalité du village de Notre-Dame-des-Neiges Ouest et dans la ville de Notre-Dame-des-Neiges des productions maraîchères et des vergers qui produisent en quantité des pommes, des poires, des prunes, des cerises, des gadelles, des fraises et des framboises.¹⁸ [Fig.11] Pour leur part, les fermes de la municipalité du village de Notre-Dame-de-Grâce, situées plus au sud, sont reconnues notamment pour leurs melons pouvant souvent peser jusqu'à 30 livres et qui se vendent dans les grands hôtels américains.



Fig. 11 : Cabbage field in Côte-des-Neiges, Montreal, QC, about 1930. Source : Musée McCord, MP-0000.25.459.

¹⁰ À Montréal, la côte désigne un regroupement de concessions, alignées les unes à côté des autres, d'abord le long du fleuve, puis à l'intérieur des terres de l'île, le long d'un chemin portant le même nom que la côte. Sauf exception (p. ex. la Côte-des-Neiges), les côtes sont organisées de façon parallèle au fleuve. On y accède par l'entremise des montées, qui croisent perpendiculairement les chemins des côtes. Pour reprendre les propos de l'historien Paul-André Linteau, avec le temps la côte s'impose comme « l'unité sociale de base de la campagne montréalaise ».

¹¹ Roland, VIAU, « L'archipel du négoce, 1650-1701 », dans Dany, FOUGÈRES (sous la direction), Histoire de Montréal et de sa région, Presses de l'Université Laval, Québec, 2012, vol 1. p. 134-135.

¹² Ludger, BEAUREGARD, « Géographie historique des côtes de l'île de Montréal », Cahiers de géographie du Québec, 1984, vol. 28, n. 73-74, p. 54.

¹³ Vachon, DE BELMONT, Description générale de l'isle de Montréal Divisée par Costes, 1702, Bibliothèque de la Compagnie de Saint-Sulpice, Paris.

¹⁴ Ludger, BEAUREGARD, « Géographie historique des côtes de l'île de Montréal », Cahiers de géographie du Québec, 1984, vol. 28, n. 73-74, p. 54.

¹⁵ VILLE DE MONTRÉAL, Les ruisseaux et fossés, Service des travaux publics, division des eaux et de l'assainissement, 1958.

¹⁶ Stéphane, CASTONGUAY, « Agriculture et société urbaine sur l'île de Montréal », dans Dany, FOUGÈRES (sous la direction), Histoire de Montréal et sa région, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, vol 1, p. 572.

¹⁷ Ibid., p. 582.

¹⁸ Archives de la Ville de Montréal.

ÉVOLUTION DU CONTEXTE URBAIN

La proche campagne et lieu de villégiature

Parallèlement au développement agricole, la ville de Notre-Dame-des-Neiges et la municipalité du village de Notre-Dame-des-Neiges Ouest deviennent à la fin du 19^e siècle un lieu de villégiature pour les Montréalais plus fortunés. En raison des qualités naturelles du secteur, touristes et citadins viennent y pratiquer des activités sportives, comme la chasse et la raquette. D'ailleurs, en 1896, le Montreal Hunt Club, fondé en 1826, établit son club sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine d'où les membres partent pour pratiquer la chasse à courre.

L'urbanisation progressive

Durant la première moitié du 20^e siècle, les quartiers montréalais Côte-des-Neiges, Mont-Royal et Notre-Dame-de-Grâce s'urbanisent lentement. Au même moment, on assiste à la création et au développement du village de Côte-Saint-Luc et des villes de Hampstead et Mont-Royal. Les anciennes terres agricoles sont peu à peu morcelées et loties. Le secteur entourant l'hippodrome demeure toutefois majoritairement agricole jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. [Fig.12,13]. Dans les décennies qui suivront, le secteur s'industrialisera considérablement, plus particulièrement à la suite de l'ouverture de la cour ferroviaire Saint-Luc du Canadien Pacifique en 1950.[Fig.14] En 1967, la transformation du boulevard Décarie en autoroute accélère cette mutation qui se poursuivra durant les années 1970, 1980 et 1990.¹⁹[Fig.15,18] Depuis, de nombreux commerces se sont ajoutés le long du boulevard Décarie, ce qui a eu pour effet de renforcer la vocation le secteur nord-est du site de l'hippodrome en un secteur commercial et industriel léger.[Fig.16]

¹⁹ La Presse, samedi 23 juillet, 1966.



Fig. 14 : Photo aérienne de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 1964.
Source: Archives de l'arrondissement Saint-Laurent.



Fig. 12 : Photo aérienne de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 1930.
Source: Archives de l'arrondissement Saint-Laurent.



Fig. 13 : Photo aérienne de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 1947-1949.
Source: Archives de la Ville de Montréal.



Fig. 15 : Orthophoto de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 1994.
Source: Service de géomatique de la Ville de Montréal.

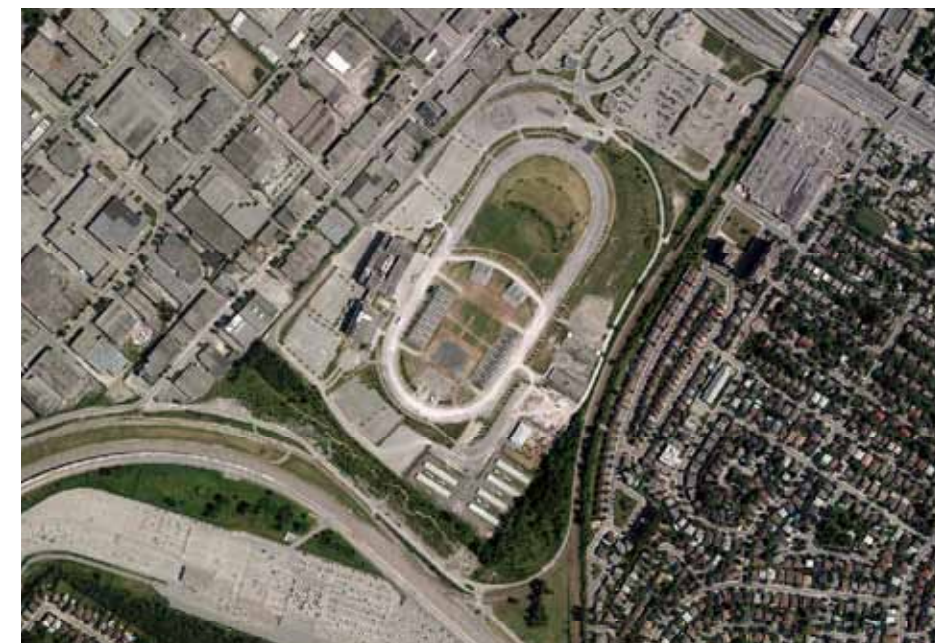


Fig. 16 : Orthophoto de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 2011.
Source: Service de géomatique de la Ville de Montréal.

ÉVOLUTION DU CONTEXTE URBAIN

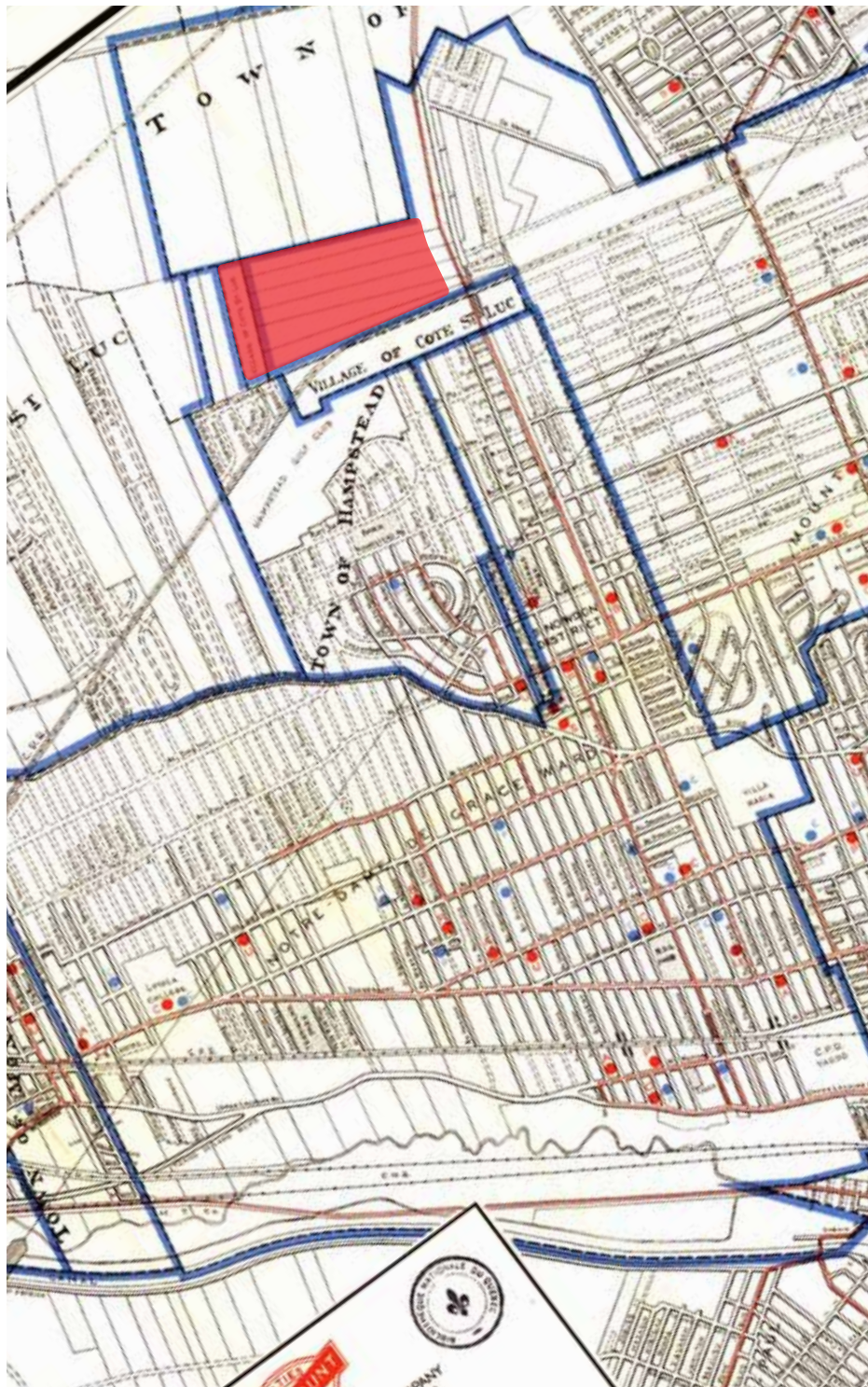


Fig. 17 : Extrait de Maps Montreal (West End), Westmount, Montreal West, Hampstead, Town of Mount Royal, Outremont, Verdun. Westmount Realities Company, 1945.
Source: Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G/3454/M65/1945/M36 CAR.



Fig. 18 : Photo à vol d'oiseau du secteur au nord de l'ancien hippodrome de Montréal, circa 1972.
Source: Archives de Ville Mont-Royal.

HISTOIRE CADASTRALE ET CHAÎNE DE TITRES

Dates importantes

- 1778 Présence du lot 75, appartenant à un certain Courville, ainsi que de quatre lots plus tard subdivisés entre les lots 95 à 99, dont l'un appartenant à Louis Boudria, un à Pierre Barrazin et un autre à un dénommé St-Aubin.²⁰
- 1879 Le lot 98 est subdivisé.²¹
- 1897 Subdivision du lot 99 (99-A et 99-B), situé dans le Village de la Côte-des-Neiges.²²
- 1906 Achat par *Hugh Montagu Allan* pour le Montreal Jockey Club d'une portion du lot 75 de la municipalité de paroisse de Montréal à Charles Décary, d'une portion du lot 95 du Village de la Côte-des-Neiges à Charles Décary, d'une portion du lot 96 du Village de la Côte-des-Neiges à François Xavier Boudrias et Octave Boudrias, cultivateurs, d'une portion des lots 97, 98-1 à 98-76 et 98-80 à 98-124 du Village de la Côte-des-Neiges à Laurent Brignon dit Lapierre, cultivateur, d'une portion du lot 99-A du Village de la Côte-des-Neiges à Philius Brignon dit Lapierre ainsi que d'une partie du lot 99-B du Village de la Côte-des-Neiges à William Douw Lighthall.²³
- 1932 Achat de l'hippodrome par *Joseph Cattarinich*, Léo Dandurand et Louis Létourneau au Montreal Jockey Club.²⁴
- 1958 Achat de l'hippodrome par la Corporation Valeurs Trans-Canada, menée par *Jean-Louis Lévesque*, à la succession de *Joseph Cattarinich*.²⁵
- 1959 Subdivision des lots 75 (75-1), 95 (95-8), 96 (96-393), 97 (97-6).²⁶
- 1960 Subdivision du lot 98 (98-572).²⁷
- 1965 Achat de l'hippodrome par Paul Desmarais et Power Corporation, sous le nom de Blue Bonnets Raceway, à la Corporation Valeurs Trans-Canada.²⁸
- 1970 Achat de l'hippodrome par Campeau Corporation à Blue Bonnets Raceway.²⁹
- 1991 Achat de l'hippodrome par la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) à Campeau Corporation.³⁰
- 1998 Achat d'une partie du terrain de l'hippodrome par la Société de promotion de l'industrie des courses de chevaux (SPICC) à la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM).³¹
- 1998 Vente d'une partie du terrain de l'hippodrome par la Société de développement de Montréal (SDM) à First Professional Developments Ltd (FPDL).³²
- 2002 Réforme cadastrale : le lot 75-1 est remplacé par le lot 2 384 988.³³
- 2004 Réforme cadastrale : les lots 95-8, 96-393, 97-6, 99-A et 99-B sont fusionnés et remplacés par le lot 2 648 223.³⁴

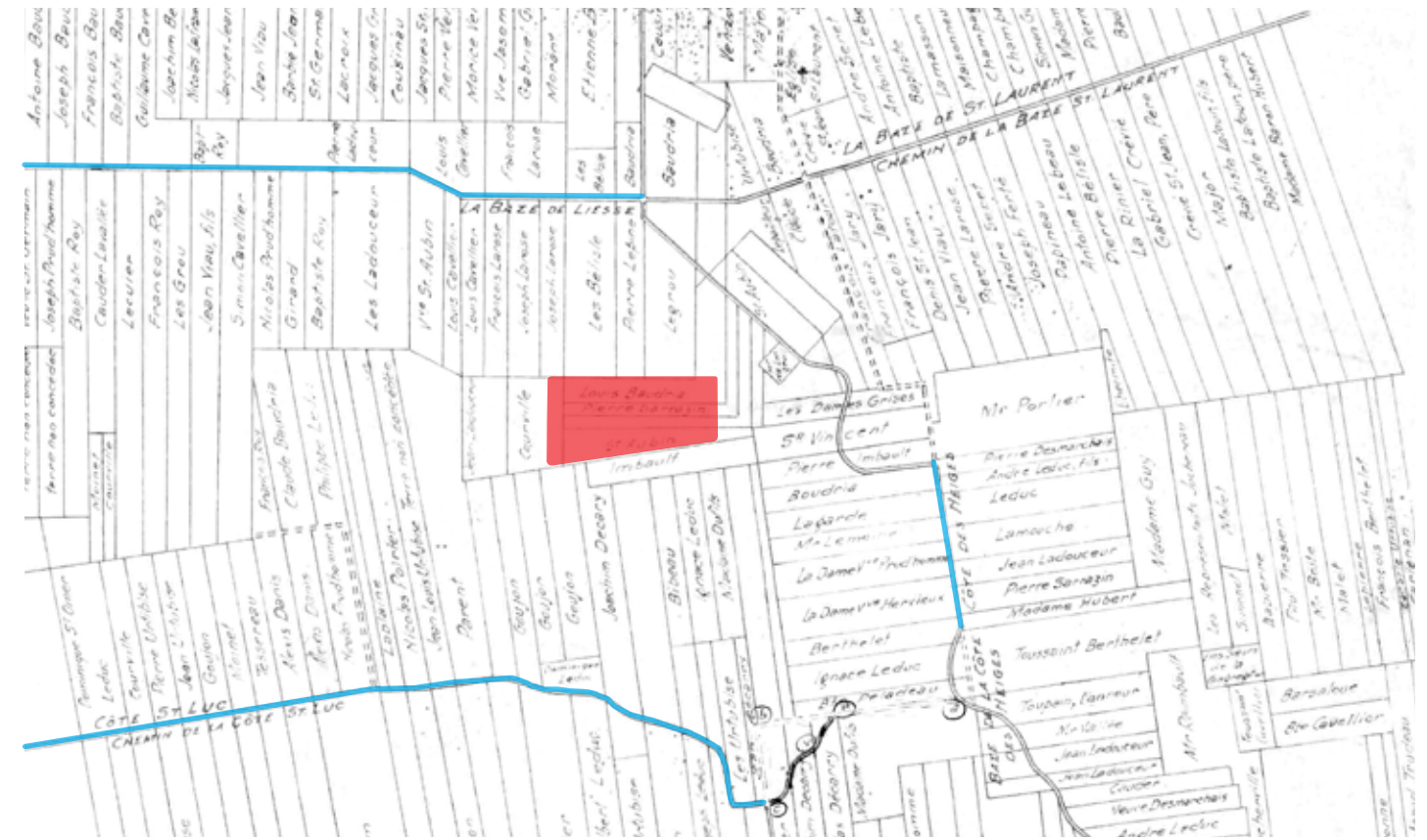


Fig. 19 : Extrait du Plan de l'île de Montréal, Péladeau, 1929 (original créé en 1778).
Source: Archives de la Ville de Montréal, CA M001 VM066-2-P008.

²⁰ Péladeau, Plan d'une partie de l'île de Montréal, 1778, Archives de la Ville de Montréal.

²¹ H. Hopkins, Atlas of the city of island of Montreal, 1879, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

²² Index des immeubles.

²³ Ibid.

²⁴ Charles, MAYER, « Blue Bonnets : un demi-siècle d'histoire montréalaise », La Presse, 2 octobre, 1965.

²⁵ Index des immeubles.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

²⁸ Ibid.

²⁹ CAMPEAU CORPORATION, « Correspondance relative au dossier Blue Bonnets (station Namur) », 1977, Centre d'archives de Montréal, Bibliothèque et archives nationales du Québec.

³⁰ Index des immeubles.

³¹ Ibid.

³² Index des immeubles. ; Éric, CLÉMENT, « Centre commercial géant à côté de Blue Bonnets », La Presse, 24 janvier 1997. ; Laurent, CLOUTIER, « Blue Bonnets : premier centre commercial en ville en 20 ans », La Presse, 3 décembre 1998.

³³ Index des immeubles.

³⁴ Ibid.

HISTOIRE CADASTRALE ET CHAÎNE DE TITRES

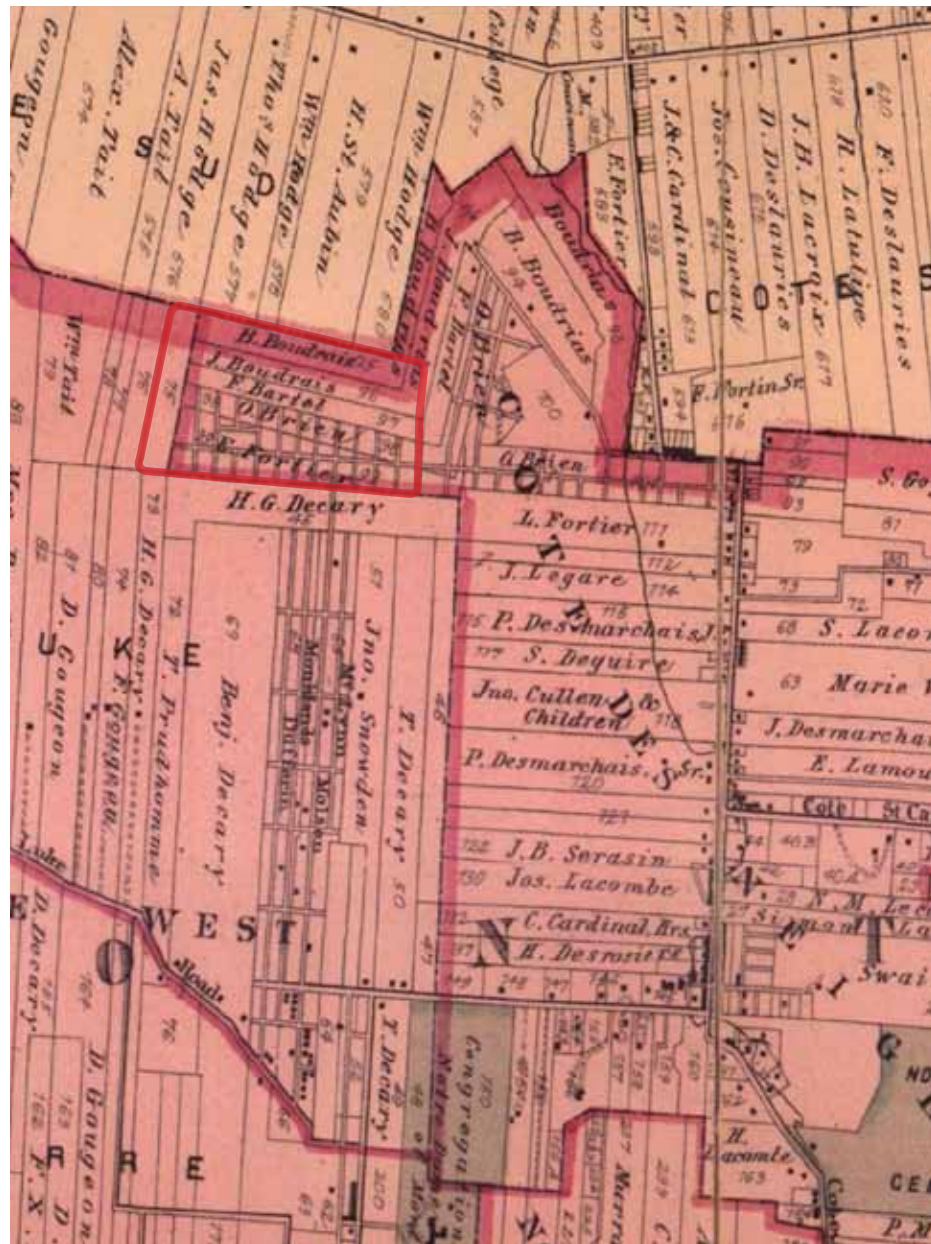


Fig. 20 : Extrait de l'Atlas de la ville et de l'île de Montréal, H. Hopkins, 1879.
Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G/1144/M65G475/H6/1879 CAR.

À partir des informations contenues sur la carte de Péleadeu datant de 1778, [Fig.19] on remarque qu'au moins une partie, sinon l'entièreté, du site actuel de l'hippodrome est concédée.³⁵ La forme irrégulière des lots 95 à 99, et de la trame environnante en général, s'explique sans doute par le fait que ces parcelles sont situées à l'intersection de trois côtes développées au 17^e et 18^e siècle, la Côte-des-Neiges (dont les parcelles sont parallèles au fleuve) et les côtes Saint-Luc et Notre-Dame-de-Liesse (dont les parcelles sont perpendiculaires au fleuve).

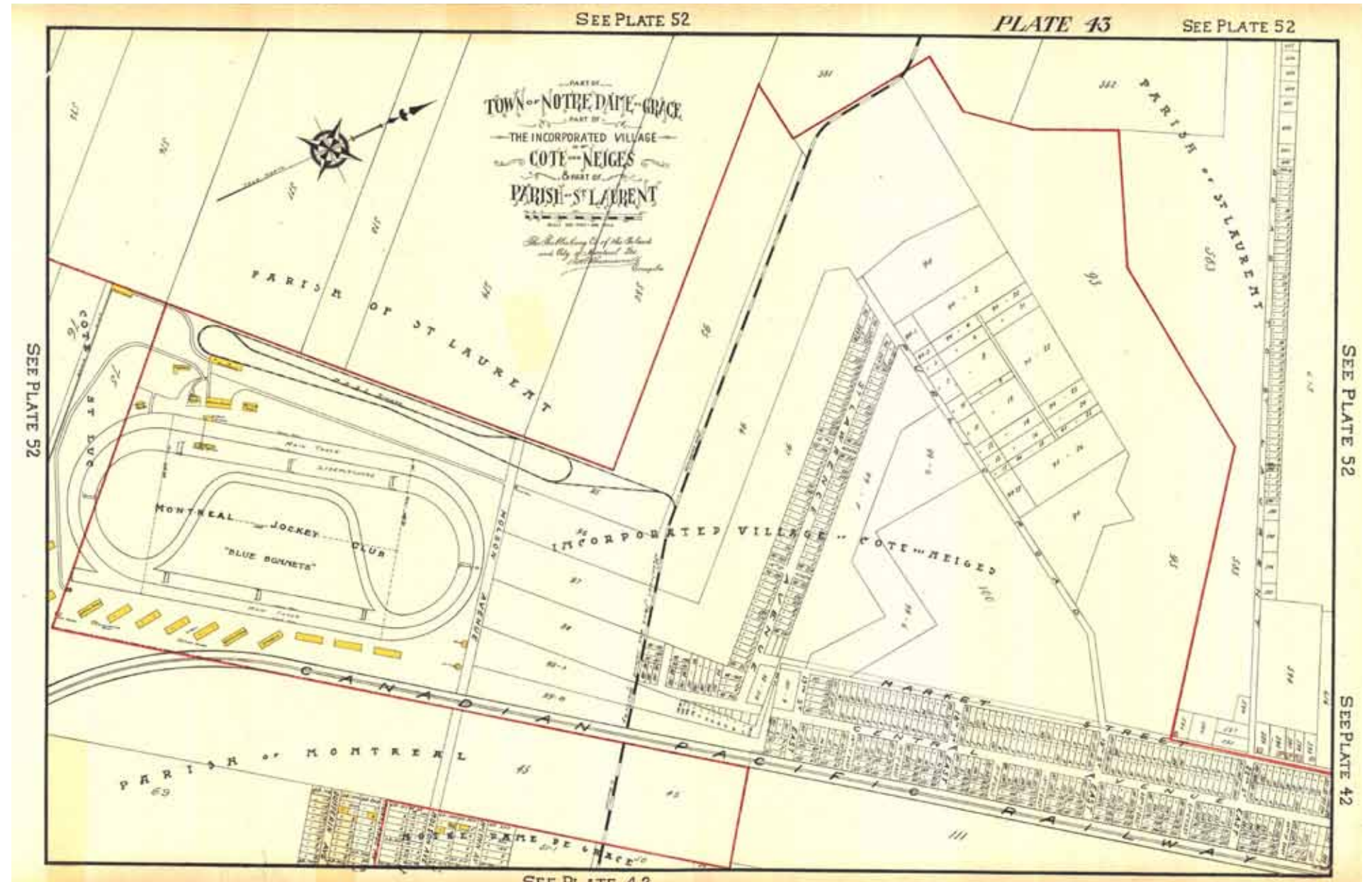


Fig. 21 : Extrait de l'Atlas de l'île et de la ville de Montréal et Ile Bizard, A. R. Pinsonneault, 1907.
Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G/1144/M65G475/P5/1907 CAR.

Le plan de Hopkins de 1879 précise que le lot 95 appartient à Benjamin Boudrias, le lot 96 à J. Boudrias, et le lot 97 à F. Bartel. Le lot 98, propriété d'un O'Brien, et lot 99, propriété de F. Fortier, sont déjà quadrillés par un réseau de rues. [Fig.20] Les nouvelles subdivisions n'ont cependant pas encore trouvé preneurs. On remarque également que l'une des rues se prolonge et devient la rue Molson, plus tard renommée avenue Clanranald, principal accès routier au site de l'hippodrome jusqu'au milieu du 20^e siècle.

Les limites originelles du terrain de l'hippodrome ont été modifiées en 1998 alors que la Société de développement de Montréal (SDM) a vendu une partie du terrain donnant sur le boulevard Décarie à des promoteurs pour la construction d'un secteur commercial de type smart center. [Fig.22,23]

³⁵ Péleadeu, Plan d'une partie de l'Isle de Montréal, 1778, Archives de la Ville de Montréal.

HISTOIRE CADASTRALE ET CHAÎNE DE TITRES

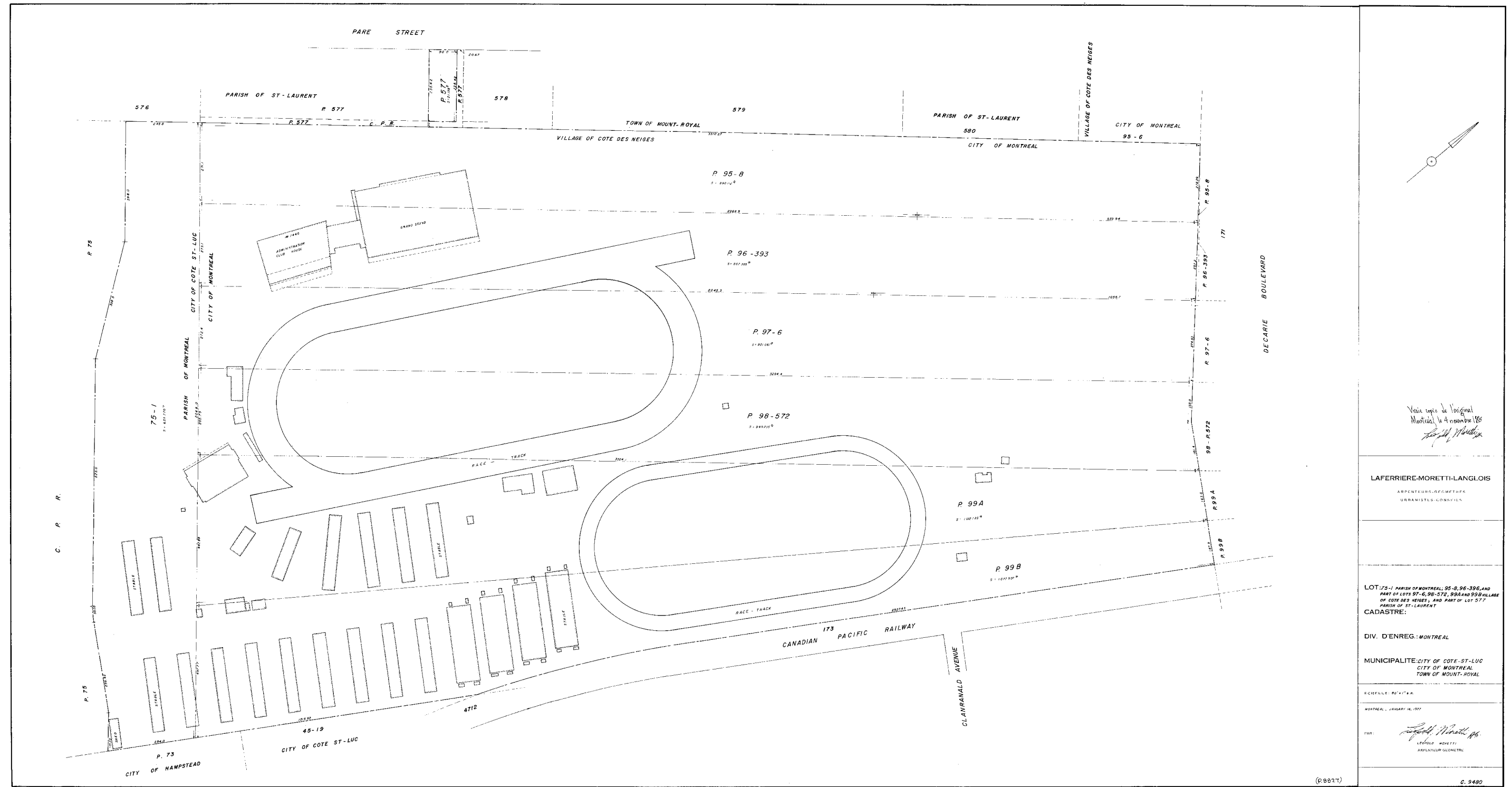


Fig. 22 : Plan d'arpenteur Laferrière-Moretti-Langlois, 1977.
 Source : Archives de Blue Bonnets.

HISTOIRE CADASTRALE ET CHAÎNE DE TITRES

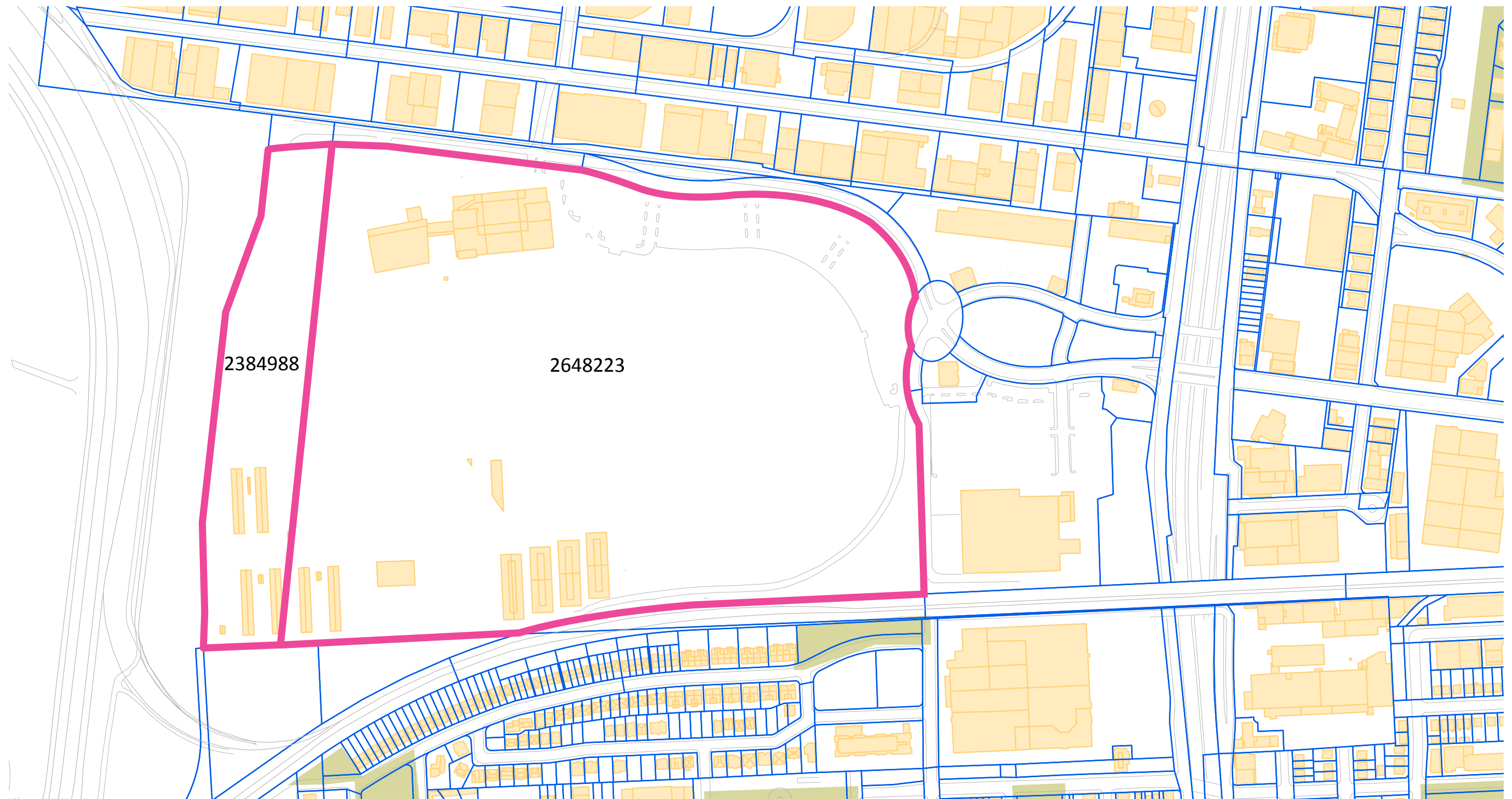


Fig. 23 : Plan cadastral et site de l'ancien hippodrome de Montréal, 2014.
Source : Service de géomatique de la Ville de Montréal.



HISTOIRE ÉQUESTRE DU QUÉBEC ET DE MONTRÉAL

DATES IMPORTANTES

LES ORIGINES DU NOM BLUE BONNETS

DES COURSES TRADITIONNELLES AUX COURSES SPORTIVES

L'IMPORTANCE DES CHEVAUX DANS LA SOCIÉTÉ

LES DÉBUTS DE L'ACTUEL HIPPODROME DE BLUE BONNETS

DES COURSES À PLAT AUX COURSES À HARNAIS

LE RETOUR DES COURSES À PLAT

LE LENT DÉCLIN DE L'INDUSTRIE DES COURSES

HISTOIRE ÉQUESTRE DU QUÉBEC ET DE MONTRÉAL

Dates importantes

- 1767 Premières courses de chevaux sportives tenues au Québec.³⁶
- 1789 Fondation du Quebec Turf Club.³⁷
- 1826 Fondation du Montreal Hunt Club.³⁸
- 1828 Premières courses de chevaux sportives tenues à Montréal dans le secteur de l'ancienne ville Saint-Pierre.³⁹
- 1872 Ouverture de l'hippodrome Blue Bonnets dans le secteur actuel de Montréal Ouest.⁴⁰
- 1874 Ouverture de la piste de course à Dorval par le Bel Air Jockey Club.⁴¹
- 1905 Fondation du Montreal Jockey Club et nomination de *Hugh Montagu Allan* à titre de premier président.⁴²
- 1907 Ouverture de l'hippodrome Blue Bonnets dans le secteur de Côtes-des-Neiges.⁴³
- 1920 Entrée en poste de *John Kenneth Leveson Ross* à titre de président de Blue Bonnets, succédant alors à *Hugh Montagu Allan*.⁴⁴
- 1930 Ouverture de l'hippodrome Richelieu à Pointe-aux-Trembles.⁴⁵
- 1938 Fermeture de la piste de course à Dorval pour permettre la construction de l'aéroport Montréal-Trudeau.⁴⁶
- 1958 Achat de l'hippodrome Blue Bonnets par *Jean-Louis Lévesque*.⁴⁷
- 1960 Achat de l'hippodrome Richelieu par *Jean-Louis Lévesque*.⁴⁸
- 1978 Fermeture de l'hippodrome Richelieu.⁴⁹
- 2009 Fermeture de l'hippodrome de Montréal.⁵⁰

³⁶ Donald, GUAY, Histoire des courses de chevaux au Québec, Montréal, VLB éditeur, 1985, p. 18.

³⁷ Ibid.

³⁸ MUSÉE MCCORD, Histoire administrative - Notice biographique, Fonds Montreal Hunt Club, [En ligne], <http://www.montrealhuntclub.com/FR/histoire.html> (page consultée le 30 janvier 2014).

³⁹ Donald, GUAY, Histoire des courses de chevaux au Québec, Montréal, VLB éditeur, 1985, p. 42.

⁴⁰ Paul, DELEAN, « Montreal Track celebrates its 90th year of horse racing », The Gazette, 31 mai 1997. ; Al PALMER, « Blue Bonnets 1830 Had Horry Set Too », The Gazette, date inconnue. ; Marian SCOTT, « A Blue Bonnets/Hippodrome Timeline », The Gazette, 27 août 2013, [En ligne], <http://www.montrealgazette.com/news/Hippodr%C3%B4me+timeli ne/8799549/story.html> (page consultée le 27 janvier 2014). ; H. Hopkins, Atlas of the city of island of Montreal, 1879, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

⁴¹ MUSÉE MCCORD, Histoire administrative - Notice biographique, Fonds Montreal Hunt Club, [En ligne], <http://www.montrealhuntclub.com/FR/histoire.html> (page consultée le 30 janvier 2014).

⁴² Montreal Jockey Club Limited Director's minute Book, 5 décembre 1905, Fonds Société nationale du cheval de course, Centre d'archives de Montréal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

⁴³ « Inauguration de la piste de course Blue Bonnets à Montréal », La Presse, 5 juin 1907, p.3.

⁴⁴ CANADIAN HORSE RACING ALL OF FAME, *J.K.L. Ross*, [En ligne], <http://horseracinghalloffame.com/1976/01/06/cmdr-j-k-l-ross/> (page consultée le 28 janvier 2014).

⁴⁵ VILLE DE MONTRÉAL, Les grandes rues de Montréal - La rue Notre-Dame et ses intersections, [En ligne], http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=5677,57615595&_schema=PORTAL (page consultée le 30 janvier 2014).

⁴⁶ AÉROPORTS DE MONTRÉAL, Historique, [En ligne], <http://www.admtl.com/APropos/QuiSommesNous/Historique.aspx> (page consultée le 29 janvier 2014).

⁴⁷ Index des immeubles.

⁴⁸ Jules, BÉLANGER, Jean-Louis Lévesque : la montée d'un Gaspésien aux sommets des affaires, Saint-Laurent, Fides, 1996, p. 202.

⁴⁹ VILLE DE MONTRÉAL, Les grandes rues de Montréal - La rue Notre-Dame et ses intersections, [En ligne], http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=5677,57615595&_schema=PORTAL (page consultée le 30 janvier 2014).

⁵⁰ VILLE DE MONTRÉAL, Projet Hippodrome, Historique du site, [EN LIGNE], http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8977,100295853&_dad=portal&_schema=PORTAL (page consultée le 29 janvier 2014).

Les origines du nom Blue Bonnets

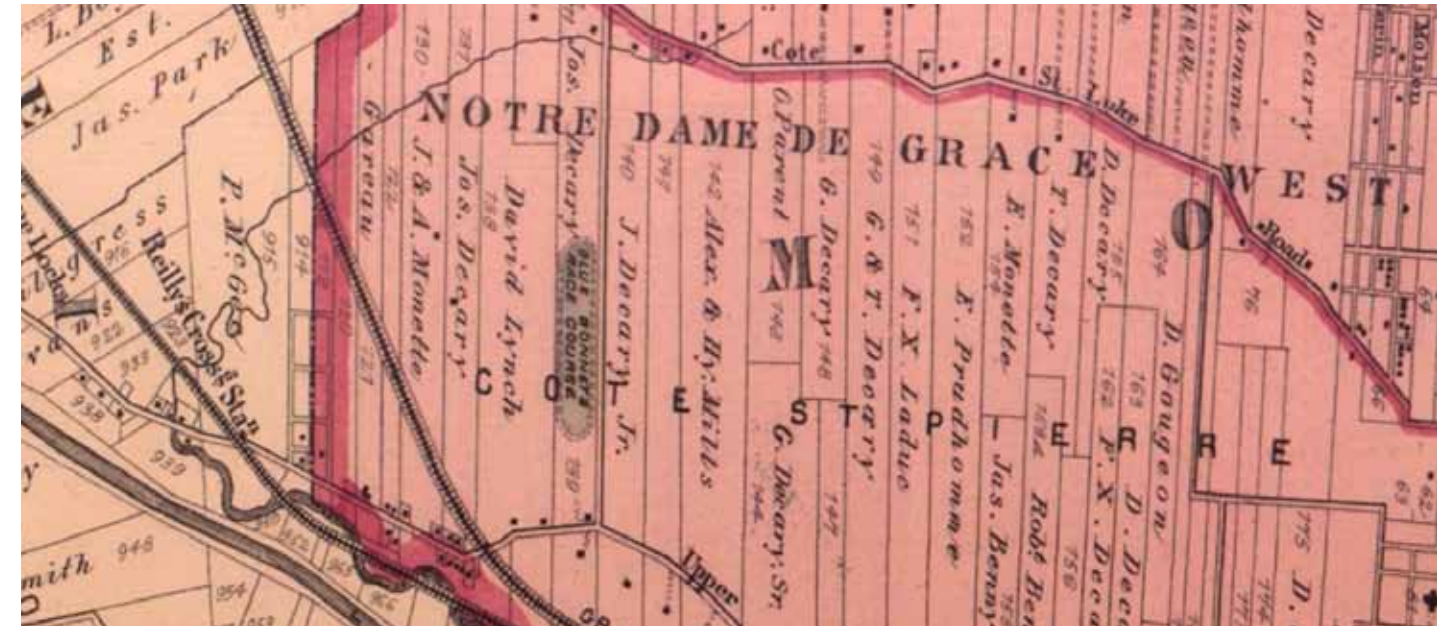


Fig. 25 : Extrait de Atlas of the city and island of Montreal, H. Hopkins, 1879.
Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, G/1144/M65G475/H6/1879 CAR.

Plusieurs thèses sont avancées pour expliquer l'origine du nom Blue Bonnets. Par exemple, certains avancent que son origine, en tant que nom associé aux courses de chevaux, serait dû au chapeau traditionnel, nommé « Blue Bonnet », porté par les nombreux Écossais habitant le secteur de l'ancienne ville Saint-Pierre où se déroulaient des courses de chevaux dès 1828.⁵¹ D'autres avancent plutôt que ce nom serait dû à la présence dans le secteur de l'ancienne ville Saint-Pierre de *lupinus subcarinosus*, une espèce de fleurs nommée communément Blue Bonnets en anglais.⁵² Enfin, la thèse la plus souvent avancée associe l'origine du nom à Alexander McRae, un sergent attaché au régiment écossais posté à Montréal. Selon cette version, McRae aurait ouvert en 1842 une taverne connue sous le nom de Blue Bonnets dans le secteur de l'ancienne ville Saint-Pierre. En raison de la popularité de la taverne, qui devient rapidement un arrêt incontournable sur le chemin fréquenté entre Lachine et Montréal par les militaires pour abreuver leurs chevaux, le village de même que le lieu où se pratiquait les courses finissent par être reconnus sous la dénomination Blue Bonnets.⁵³ Il faut toutefois demeurer prudent quant à l'origine exacte du nom Blue Bonnets. À partir des informations actuelles, il est plus approprié de parler de légende ou de mythe.

La construction du chemin de fer entre Lachine et Montréal en 1847 entraîne toutefois la destruction de la piste et du village.⁵⁴ En 1872, on inaugure une nouvelle piste sur le territoire actuel de Montréal Ouest, à proximité du lieu de l'ancienne piste.[Fig.25] On nomme cette piste Blue Bonnets en l'honneur du nom de l'ancien site. Cette dernière est toutefois démolie en 1890.⁵⁵

⁵¹ Charles, MAYER, « Blue Bonnets : un demi-siècle d'histoire montréalaise », La Presse, 2 octobre, 1965. ; QUÉBEC, COMMISSION TOPONYMIQUE DU QUÉBEC, Lachine, [En ligne], http://www.toponymie.gouv.qc.ca/CT/toposweb/fiche.aspx?no_seq=371297 (page consultée le 30 janvier 2014).

⁵² Charles, MAYER, « Blue Bonnets : un demi-siècle d'histoire montréalaise », La Presse, 2 octobre, 1965.

⁵³ S.A., Ville Saint-Pierre, 1908-1983, Sherbrooke, Albums souvenirs québécois, 1984, p. 27-30.

⁵⁴ John, FRASER, « The Blue Bonnets, near Lachine, on the Grand Trunk Railway », Canadian Pen and Ink Sketches, Montréal, Gazette Printing Company, 1890, p. 198-199.

⁵⁵ Lillian, REINBLATT, Political economy and community : a study of Montreal West, Montréal, Mémoire de maîtrise en sociologie, Université Concordia, 1981, p. 100.

HISTOIRE ÉQUESTRE DU QUÉBEC ET DE MONTRÉAL

Des courses traditionnelles aux courses sportives

Dès le début du 18^e siècle, les Canadiens s'adonnent aux courses de chevaux faisant de ce sport l'un des plus anciens pratiqués au Québec. Cette activité se déroule surtout les dimanches d'hiver, après la messe. Elles sont spontanées, sans règles écrites, et n'exigent pas que les participants soient d'égales forces ni de mêmes catégories. Elles se font généralement d'un point A à un point B déterminés à l'avance par l'ensemble des participants.⁵⁶

Lorsque les Britanniques s'installent au Canada, à la suite de la conquête de 1760, ils introduisent les courses de chevaux sportives. Grand amateur de chevaux, Henri VIII (1491-1547), roi d'Angleterre, a institué durant son règne de nombreuses épreuves de courses dans le but principalement d'améliorer l'élevage de chevaux de race en Angleterre. Ce patronage royal a d'ailleurs valu à ce sport d'être appelé le « Sport des Rois ». Au cours du 17^e et 18^e siècle, l'élevage et les courses de *pur-sang* se codifient, se ritualisent et s'institutionnalisent. Les courses deviennent avec le temps une activité faisant partie intégrante du mode de vie des aristocrates, bourgeois et autres gentlemen britanniques.⁵⁷

En 1767, un Britannique nommé Wilcox organise la première course de chevaux sportive au Québec sur les plaines d'Abraham. Elle est remportée par le capitaine Prescott, un militaire de la garnison de Québec.⁵⁸ Ce nouveau type de courses attire peu à peu des Canadiens, peu importe leur statut social, qui possèdent des chevaux aptes à courser à l'occasion.

Bien que les courses de chevaux introduites au Québec par les Britanniques aient lieu depuis le 18^e siècle, ce n'est qu'au début du 19^e siècle qu'elles se manifestent de plus en plus régulièrement. Elles sont pour la plupart l'initiative de bourgeois et de militaires anglophones qui en supervisent le bon déroulement. Les plus importantes courses tenues sont patronnées et appuyées financièrement par le représentant du Roi au pays, le Gouverneur général.

À Montréal, les premières courses sportives sont organisées en 1828. Tenues sur le territoire de l'ancienne ville Saint-Pierre, elles durent trois jours et proposent un programme similaire à celui de Québec.⁵⁹ Deux ans plus tard, le Montreal Turf Club est fondé. En plus d'être un lieu d'échange pour les amateurs de chevaux, les courses organisées par le club favorisent également la qualité des chevaux de race au pays.

À partir des années 1830, on observe une augmentation significative du nombre de courses de chevaux tenues au Québec, de même qu'une accélération de la construction d'installations à cette fin. En 1850, pas moins de 18 villes et villages du Québec sont le théâtre de courses de chevaux. En 1880, ce nombre s'élève à 75 et atteint 110 au tournant du 20^e siècle. À noter que plusieurs de ces courses se déroulent l'hiver directement sur la glace.⁶⁰ [Fig.26]

Alors que les hippodromes des petits et moyens centres urbains du Québec sont pour la plupart la propriété de Canadiens français, la situation est différente dans les villes de Montréal, Québec et Sherbrooke où habite, à la fin du 19^e siècle, une importante population anglophone. À Montréal, les amateurs de chevaux se regroupent au sein du Montreal Hunt Club, fondé en 1826, presque exclusivement composé d'anglophones jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

Bien que les courses soient pratiquées par des honorables, certains membres de l'élite et du clergé manifestent assez tôt des réticences quant à la tenue de ce spectacle. Ces derniers craignent que ce sport corrompe les mœurs, favorise des problèmes moraux et accentue les tensions sociales. Ils jugent aussi les courses comme des lieux favorisant l'oisiveté, l'ivrognerie, la tricherie et la violence. Par conséquent, plusieurs militent en faveur de l'abolition de la vente de boissons alcoolisées sur place et s'opposent à la fréquentation des lieux par les populations des classes ouvrières qui, par leur proximité physique avec les classes aisées, viendraient compromettre l'ordre social.⁶¹



Fig. 26 : Course de chevaux sur glace au Parc De Lorimier, date inconnue.
Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec, collection E.Z. Massicotte.



Fig. 27 : Montreal Hunt Club Meet, 1902-1904.
Source : Musée McCord, Wm. Notman & Son.

56 Donald, GUAY, Histoire des courses de chevaux au Québec, Montréal, VLB éditeur, 1985, p. 23.

57 Ibid. p. 14.

58 Ibid. p. 18.

59 Ibid. p. 22.

60 Ibid. p. 39.

61 Ibid. p. 122-123.

HISTOIRE ÉQUESTRE DU QUÉBEC ET DE MONTRÉAL

L'importance des chevaux dans la société

En plus d'être sollicités dans le cadre de courses, les chevaux s'avèrent essentiels tout au long du 19^e siècle pour assurer le bon fonctionnement d'autres activités tant sportives qu'économiques.

C'est le cas notamment pour la chasse à courre, dont la plus populaire était celle aux renards. Fondé en 1826, d'abord sous le nom de Montreal Fox Hounds, le Montreal Hunt Club regroupe dans les décennies 1850 et 1860 presque exclusivement des militaires. Après la Confédération, en raison notamment du retrait des unités militaires britanniques au Royaume-Uni, la composition du Montreal Hunt Club change. Le club passe aux mains de John Crawford et de Andrew Allan, deux hommes d'affaires influents. Ils organisent des courses d'obstacles à la ferme Logan, à Outremont et à Verdun. Certains événements ont aussi lieu sur la piste du Bel Air Jockey Club à Dorval.⁶² Entre 1880 et 1900 le Montreal Hunt Club devient le club social le plus prestigieux de Montréal regroupant les membres les plus en vue des milieux politiques et des affaires. En 1891, *Hugh Montagu Allan*, le cousin de Andrew Allan, est élu *Grand-Veneur* et solidifie les bases financières du club. Cela permet au club de construire en 1898 un nouveau pavillon sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, où il restera

jusqu'en 1938. [Fig.27] L'incendie d'une partie du bâtiment va alors précipiter le déménagement du club dans le nord de Montréal pour profiter de terres encore à l'abri de l'urbanisation.⁶³ De nos jours, le Montreal Hunt Club, renommé « Club de chasse à courre Montreal Hunt », tient ses activités à Mirabel et Bromont et forme le plus vieux club de chasse toujours actif en Amérique du Nord.⁶⁴

Au tournant du 20^e siècle, le cheval est estimé tant pour ses qualités physiques qu'esthétiques et constitue une source de fierté pour son propriétaire. L'abondance d'archives photographiques mettant en scène des chevaux dans la collection Notman du Musée McCord en témoigne.

En plus des activités sportives, les chevaux répondent aussi à une forte demande au Québec, et tout particulièrement à Montréal, pour combler différents besoins dans le domaine industriel ou des transports. En effet, jusqu'au début du 20^e siècle, les chevaux sont fortement mis à profit notamment pour les tramways hippomobiles, pour la distribution du lait et de la bière ainsi que pour les activités portuaires. [Fig.28,29]



Fig. 28 : Chariots de livraison de la ferme Saint-Laurent tirés par des chevaux, 1931.
Source : Écomusée du fier monde.



Fig. 29 : Molson Brewery beer cart, vers 1908.
Source : Musée McCord, Wm. Notman & Son.

⁶² MUSÉE MCCORD, Histoire administrative - Notice biographique, Fonds Montreal Hunt Club, [En ligne], <http://www.montrealhuntclub.com/FR/histoire.html> (page consultée le 30 janvier 2014).

⁶³ Ibid.

⁶⁴ MONTREAL HUNT CLUB, [En ligne], <http://www.montrealhuntclub.com/> (page consultée le 28 janvier 2014).

HISTOIRE ÉQUESTRE DU QUÉBEC ET DE MONTRÉAL

Les débuts de l'actuel hippodrome Blue Bonnets

En 1905, le Montreal Jockey Club est fondé à l'initiative du journaliste John F. Ryan. On retrouve parmi les membres de ce club d'importants financiers et industriels de Montréal comme les Allan, les Drummond, les Forget et les Meredith.^{65,66}

À la recherche de grandes étendues de terrain, les dirigeants du Montreal Jockey Club optent pour construire les nouvelles installations [Fig.30,31] dans le secteur ouest de Côtes-des-Neiges, secteur encore agricole, mais facilement accessible en transport. À noter que le secteur de Côte-des-Neiges avait déjà accueilli dans le passé une autre piste de course à partir de 1861.⁶⁷

Le 4 juin 1907, le Montreal Jockey Club inaugure le nouvel hippodrome Blue Bonnets. Plus de 3 000 personnes se déplacent pour l'événement.⁶⁸ Les chevaux qui courent à Blue Bonnets appartiennent à de riches propriétaires qui ont en règle générale leur propre écurie dans la région de Montréal. Par exemple, James Pawley Dawes, un des membres fondateurs du Montreal Jockey Club, a sa propre écurie, nommée Maplewood, à Lachine.⁶⁹ De son côté, *Hugh Montagu Allan* acquiert le domaine Huntlywood, construit à Beaconsfield en 1902 pour George A. Drummond, qu'il renomme Allancroft, pour y aménager ses écuries où seront élevés plusieurs de ses chevaux de race. Le site a toutefois brûlé en 1938.⁷⁰



Fig. 30 : La première estrade populaire et le premier comptoir à Paris de Blue Bonnets, 1908. Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec, carte postale.

En 1920, *J.K.L. Ross* remplace *Hugh Montagu Allan* comme président de Blue Bonnets. En raison de la notoriété de *Ross*, cette nomination a pour effet d'accroître l'intérêt des Américains aux chevaux et aux courses canadiens. D'importants propriétaires américains de chevaux envoient d'ailleurs courser leurs chevaux durant les années 1920 dans des hippodromes canadiens tels que Blue Bonnets, Dorval, Toronto. Les Américains venaient notamment courir contre les chevaux des écuries de *Ross*. C'est le cas notamment de la famille Whitney. Cette riche famille d'origine anglaise, arrivée aux États-Unis en 1635, s'est fait connaître à l'échelle du pays pour la qualité de ses chevaux *pur-sang*. Elle a notamment été impliquée dans les activités de l'hippodrome de Saratoga dans l'État de New York. Les chevaux de la famille Whitney ont gagné à plusieurs reprises les courses du Kentucky Derby, du Preakness Stakes et du Belmont Stakes.⁷¹

Durant les années 1930 et 1940, la popularité des courses de chevaux est telle qu'on peut recenser de nombreux hippodromes dans la région de Montréal, tels que celui de Blue Bonnets, de Dorval, de Richelieu, de King's Park, de Mount Royal et du Parc De Lorimier.⁷² Le nombre important d'hippodromes a toutefois pour effet de diluer les bourses. Par conséquent, plusieurs propriétaires vendent leurs écuries et leurs chevaux.



Fig. 31 : Piste double de Blue Bonnets (piste ext. : course à plat, piste int. : steeple-chase), date inconnue. Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec, carte postale.

⁶⁵ Montreal Jockey Club Limited Director's minute Book, 5 décembre 1905, Fonds Société nationale du cheval de course, Centre d'archives de Montréal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

⁶⁶ Les Allan, d'origine écossaise, étaient représentés par *Hugh Montagu Allan* (1860-1951), premier président du club, et par son cousin *Andrew Allan* (1857-1938), fils héritiers respectivement des frères *Sir Hugh Allan* (1810-1882) et *Andrew Allan* (1822-1901), magnats du transport maritime. Les Drummond, également d'origine écossaise, étaient représentés notamment par l'industriel, financier, puis sénateur, *Sir Georges Alexander Drummond* (1829-1910). Les Forget étaient représentés par *Louis-Joseph Forget* (1853-1911), administrateur du club, et son neveu *Sir Rodolphe Forget* (1861-1919), tous deux parmi les rares financiers francophones de cette envergure au Québec à cette époque. Enfin, la famille Meredith, d'origine anglaise, était représentée par les frères *Charles Meredith* (1854-1928) et *Sir Henry Vincent Meredith* (1850-1929), tous deux banquiers.

⁶⁷ Donald, GUAY, Histoire des courses de chevaux au Québec, Montréal, VLB éditeur, 1985, p. 43.

⁶⁸ « Inauguration de la piste de course Blue Bonnets à Montréal », La Presse, 5 juin 1907, p.3.

⁶⁹ James Pawley Dawes, Dictionnaire biographique du Canada, [En ligne], http://www.biographi.ca/fr/bio/dawes_james_pawley_13F.html, (page consultée le 31 janvier 2014).

⁷⁰ Société historique Beaurepaire-Beaconsfield, Gentlemen-farmers, [En ligne], <http://www.shbbhs.ca/index.php/fr/personnalites/gentleman-farmers>, (page consultée le 27 janvier 2014).

⁷¹ WIKIPÉDIA, Whitney Family, [En ligne], http://en.wikipedia.org/wiki/Whitney_family (page consultée le 27 janvier 2014).

⁷² À l'exception de Blue Bonnets, tous ces hippodromes sont maintenant détruits. L'hippodrome de Dorval était situé à l'emplacement actuel de l'aéroport Montréal-Trudeau, celui de Richelieu, à Pointe-aux-Trembles au sud de la rue Notre-Dame entre les 86e et 92e avenues, celui de King's Park, à Saint-Laurent tout juste au nord du chemin de la Côte-de-Liesse à l'intersection du boulevard Décarie, celui de Mount Royal, à Mont-Royal tout juste au sud du chemin de la Côte-de-Liesse à l'intersection du boulevard Décarie et celui du Parc De Lorimier, d'abord au site actuel du Parc Badwin (1901-1909) puis plus au nord à l'intersection des arrondissements actuels du Plateau-Mont-Royal et de Rosemont-La Petite-Patrie.



Fig. 32 : Course à plat à Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

Des courses à plat aux courses à harnais

Les courses à plat, [Fig.32] traditionnellement présentées seulement durant les après-midi d'été, compromettent la fréquentation et la rentabilité des hippodromes du Québec. Les dirigeants se tournent vers les courses à harnais, moins contraignantes. En effet, les chevaux utilisés pour la course à harnais [Fig.33] sont plus résistants et peuvent courir l'hiver de même que le soir sous les projecteurs. Dès 1930, le parc Richelieu présente des courses à harnais et innove en 1947 en installant le premier réflecteur destiné aux courses de soir.

Devant le refus des hommes de chevaux de participer à des courses sous les projecteurs, le président de Blue Bonnets, Eugène Lajoie, décide en 1953 d'abandonner les courses à plat au profit des courses à harnais. À ce moment, Blue Bonnets était la seule piste au Québec à présenter encore des courses à plat.



Fig. 33 : Course à harnais à Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

Le retour des courses à plat

La disparition des courses à plat, pourtant bien ancrées dans la tradition hippique du Québec, incite Jean-Louis Lévesque à acheter Blue Bonnets en 1958 dans le but de ramener ces courses dans la province.

Deux ans plus tard, en 1960, Lévesque procède à l'achat du Parc Richelieu. Cette prise de contrôle par le même homme des deux hippodromes rivaux de la région de Montréal facilite grandement le partage du calendrier des courses autrefois souvent source de conflits et de négociations. La gestion de Blue Bonnets est alors confiée à Raymond Lemay, précédemment directeur général de la piste Richelieu. Jean-Louis Lévesque en assure la présidence de 1958 à 1970.

Les courses à plat sont de nouveau pratiquées à Blue Bonnets à partir de 1961. La survie de l'industrie dépend toutefois encore principalement de la valeur des mises. Or, durant les années 1960, les foules sont nombreuses, mais les recettes sont insuffisantes pour enregistrer des profits importants. Les courses à plat cessent définitivement à Blue Bonnets en 1970.



Fig. 34 : Réaménagement intérieur de l'hippodrome, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

Le lent déclin de l'industrie des courses

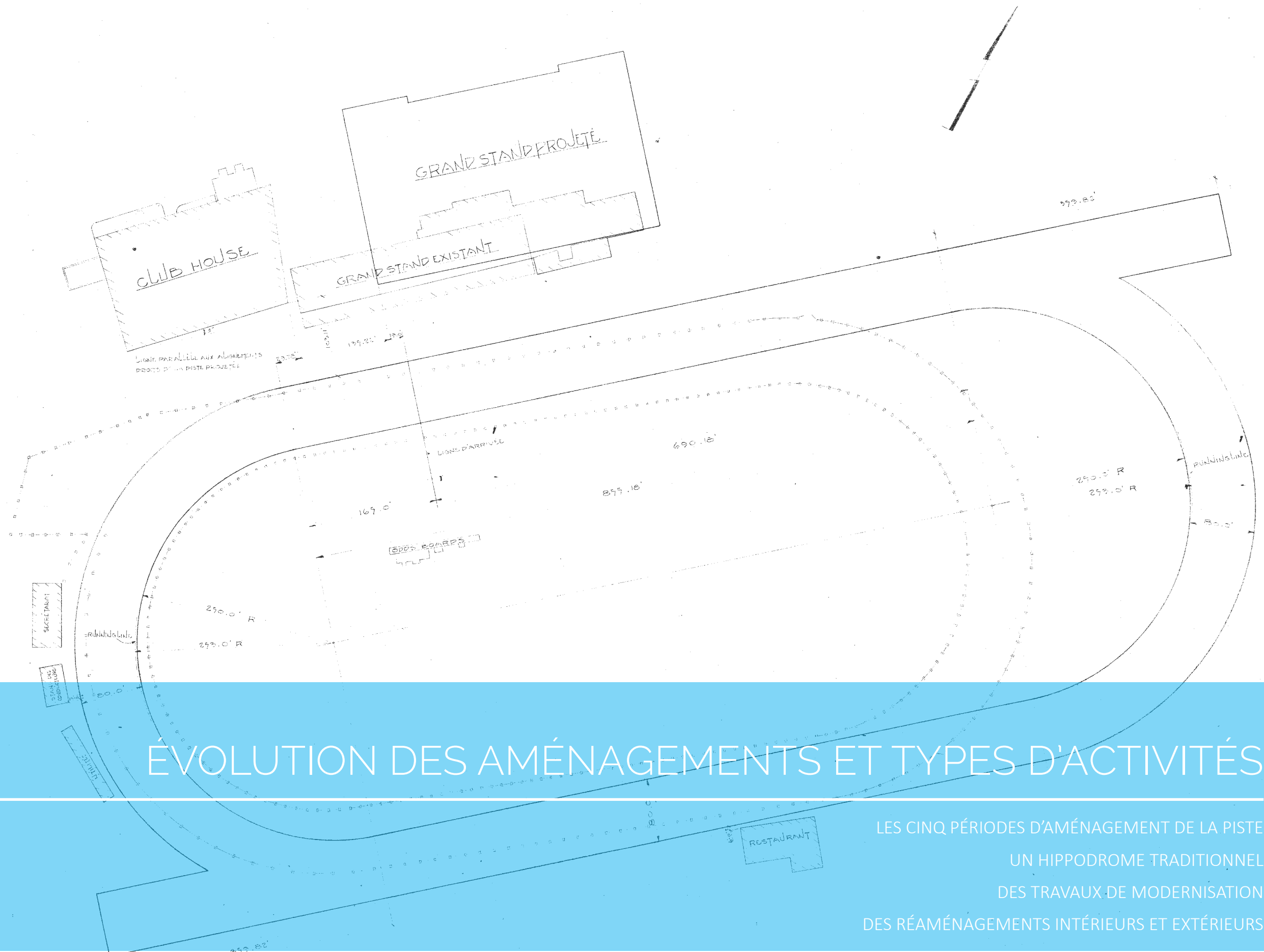
L'arrêt des courses de *pur-sang* fait chuter progressivement l'assistance au cours des années 1970. Les affaires restent tout de même bonnes. Le Parc Richelieu ferme cependant ses portes en 1978, tandis que Blue Bonnets demeure ouvert durant toute l'année (été comme hiver) pour compenser la baisse de l'assistance. Seules les courses à harnais, qui demeurent tout de même très populaires dans les années 1970, ont encore lieu.

À partir 1990, le déclin des courses de chevaux au Québec s'accélère. Alors que les hippodromes de Québec et de Trois-Rivières sont rénovés pour tenter d'y amener une nouvelle clientèle, les installations de Blue Bonnets continuent de dépérir. Les promesses d'André Marier, président de Blue Bonnets de 1983 à 1994, de repositionner le produit ne se sont finalement jamais réalisées. Durant les années 1990, Blue Bonnets perd en moyenne 5 millions par année. Certains soirs, on compte moins de 2 000 personnes, soit beaucoup moins que sa capacité d'accueil.

En 1998, la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) vend l'hippodrome à la Société de promotion de l'industrie des courses de chevaux (SPICC) pour 15 millions de dollars, soit près de 35 millions de dollars de moins par rapport au montant payé par la Ville au Gouvernement sept ans plus tôt pour le même équipement. Cette situation entraîne de nombreuses tractations au niveau du conseil municipal alors que de nombreux conseillers crient au scandale. Dans cette foulée, le maire de l'époque Pierre Bourque perd sa majorité au conseil municipal.⁷³

Malgré certains investissements d'Attractions Hippiques [Fig.34] et l'introduction des machines à sous dans les différents hippodromes du Québec, celui d'Aylmer ferme en 2008, celui de Montréal en 2009 et celui de Québec en 2011. Seul l'hippodrome de Trois-Rivières est aujourd'hui toujours actif.

⁷³ Radio-Canada, Hippodrome Blue Bonnets : Québec cède le terrain à Montréal, [En ligne], <http://ici.radio-canada.ca/nouvelles/Economie/2012/03/23/004-terrain-hippodrome-quebec-montreal.shtml>, (page consultée le 3 février 2014).



ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS ET TYPES D'ACTIVITÉS

LES CINQ PÉRIODES D'AMÉNAGEMENT DE LA PISTE
 UN HIPPODROME TRADITIONNEL
 DES TRAVAUX DE MODERNISATION
 DES RÉAMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS ET EXTÉRIEURS

Fig. 35 : Plan d'implantation, nouvelle piste de 5/8 de mille, Blue Bonnets Raceway, 1965.
 Source : Archives de Blue Bonnets.

ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS ET TYPES D'ACTIVITÉS

1 1 mille et 1/8 + steeple-chase 1907 - (1920-1930)

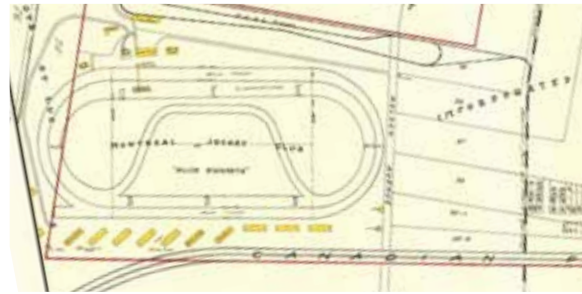
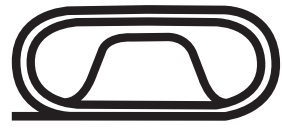


Fig. 37

2 1 mille et 1/8 (1920-1930) - 1945



Fig. 38

3 1 mille et 1/8 + 1/2 mile 1945 - 1966

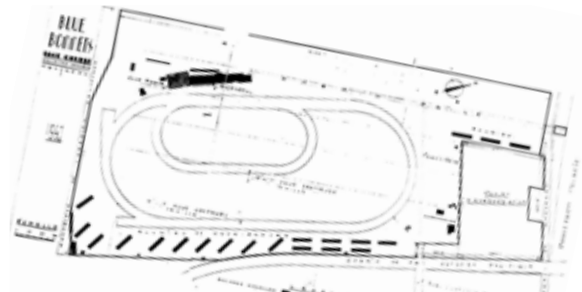


Fig. 39

4 5/8 mille + 1/2 mille 1966 - 1999

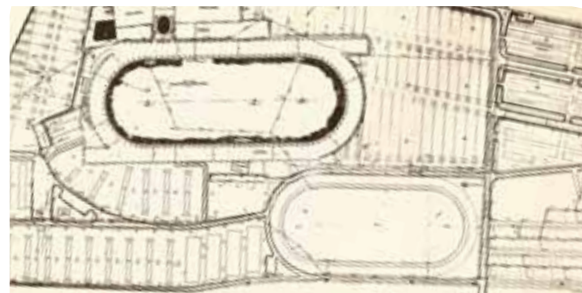
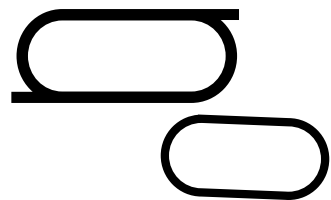


Fig. 40

5 7/8 mille 1999 - 2013



Fig. 41

Fig. 36

Cinq périodes d'aménagement de la piste

- 1 1907 Construction des écuries, des quartiers des *jockeys*, des *paddocks*, du *club-house*, de l'*estrade populaire*, du comptoir des paris, de l'*estrade des juges* et de la piste d'un mille et un huitième.⁷⁴ [Fig.37]
- 1 1912 Destruction de l'*estrade populaire* lors d'un incendie.⁷⁵
- 1 1912 Reconstruction de l'*estrade populaire*.⁷⁶
- 2 1940 Fin des courses de *steeple-chase*.⁷⁷ [Fig.38]
- 2 1943 Début des *courses à harnais*.
- 2 1945-1946 Aménagement de la piste d'un demi-mille.⁷⁸ [Fig.39]
- 3 1953 Arrêt des *courses à plat*.⁷⁹
- 3 1958 Construction des écuries, du *paddock*, du secrétariat, d'un restaurant et d'un nouveau *club-house*.⁸⁰
- 3 1961 Retour des *courses à plat*.⁸¹
- 4 1965-1966 Aménagement d'une piste de cinq huitièmes de mille avec une chute et construction de la nouvelle *estrade populaire*.⁸² [Fig.40]
- 4 1970 Fin des *courses à plat*.
- 5 1999 Aménagement de la piste de sept huitièmes de mille.⁸³ [Fig.41]
- 5 2009 Fermeture de l'hippodrome de Montréal.

⁷⁴ E. King, DODDS, Canadian turf recollections and other sketches, Toronto, 1909, p. 209-210.

⁷⁵ Archives de la Ville de Montréal.

⁷⁶ Archives de la Ville de Montréal ; La Presse, Montréal, jeudi 5 août 1965.

⁷⁷ Charles, MAYER, « Blue Bonnets : un demi-siècle d'histoire montréalaise », La Presse, 2 octobre, 1965.

⁷⁸ Le petit journal, 21 octobre 1945.

⁷⁹ Jules, BÉLANGER, Jean-Louis Lévesque : la montée d'un Gaspésien aux sommets des affaires, Saint-Laurent, Fides, 1996, p. 204.

⁸⁰ Ibid. p.199.

⁸¹ Ibid. p.205.

⁸² Ibid. p.206.

⁸³ Marie-Claude, GIRARD, « L'hippodrome inaugure une nouvelle piste », La Presse, 21 juin 1999.

Fig. 36 : Schémas de l'évolution des pistes de Blue Bonnets.

Fig. 37 : Extrait de Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard, A. R. Pinsonneault, 1907
Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

Fig. 38 : Photo aérienne du site de l'ancien hippodrome de Montréal, 1930.
Source : Archives de l'arrondissement Saint-Laurent.

Fig. 39 : Plan d'ensemble Blue Bonnets Race Course, 1951.
Source : Archives de Blue Bonnets.

Fig. 40 : Plan d'ensemble Blue Bonnets Raceway, 1966.
Source : Archives de Blue Bonnets.

Fig. 41 : Plan de la SONACC - Hippodrome de Montréal, 1999.
Source : Archives de Blue Bonnets.

ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS ET TYPES D'ACTIVITÉS

Un hippodrome traditionnel

À l'initiative de John F. Ryan, le Montreal Jockey Club achète un terrain de 107 acres dans la partie ouest du secteur de Côte-des-Neiges pour y construire ses nouvelles installations. Le choix de ce secteur est notamment motivé par le fait que le sol y est très plat et déjà nivelé. Les membres du Montreal Jockey Club optent pour un plan d'ensemble du nouvel hippodrome qui s'inspire de celui de Saratoga, fondée en 1847 dans l'État de New York.⁸⁴ [Fig.42,43]



Fig. 42. Saratoga Race course, circa 1890. Source: National Museum of Racing Hall of Fame.



Fig. 43. Saratoga Race course, circa 1900. Source: Post Card from Boston Public Library.

Le Montreal Jockey Club fait construire un club-house, une *estrade populaire* (grandstand), un comptoir à paris (betting ring), où se trouvent les *preneurs aux livres*, des écuries, des quartiers de *jockeys* et des *paddocks*. [Fig.44]

L'architecture de ces bâtiments, qu'on peut qualifier de vernaculaire d'inspiration victorienne, se caractérise notamment par des toits à deux ou quatre versants, des fenêtres à lucarnes et l'utilisation du bois et de la brique comme matériaux dominants. Des arbres, aujourd'hui disparus, sont plantés le long de la piste en vue de fournir, une fois matures, de l'ombre aux chevaux et aux écuries.

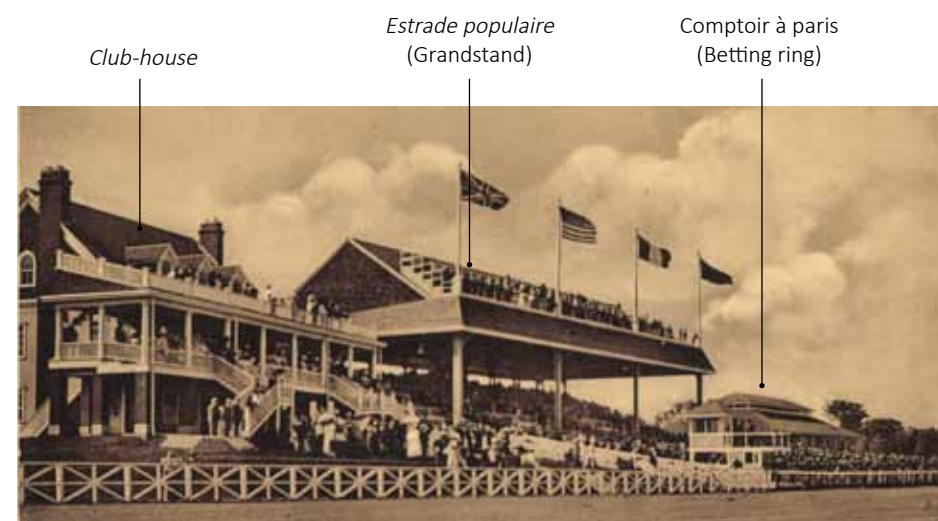


Fig. 44. Les premières installations de Blue Bonnets, date inconnue. Source: Bibliothèque et archives nationales du Québec, carte postale.

Le *club-house* a une capacité de 1 500 personnes, alors que l'*estrade populaire* peut accueillir 3 500 personnes. Le *club-house*, l'*estrade populaire*, les écuries, les *paddocks* et la piste sont disposés l'un par rapport à l'autre selon un modèle traditionnel qui s'observe dans bon nombre d'autres installations hippiques de l'époque. Un survol des patrons d'aménagement de plusieurs hippodromes nord-américains permet de constater qu'il n'existe pas de modèle particulier d'implantation des bâtiments en rapport aux points cardinaux. Néanmoins, les estrades ne semblent jamais orientées vers l'ouest afin d'éviter que les spectateurs soient aveuglés par le soleil lorsqu'il se couche.[Fig.45-48] Dans le cas de Blue Bonnets, l'*estrade populaire* et le *club-house* sont orientés vers le sud-est, offrant une vue sur le mont Royal.

Sans en avoir la preuve formelle, on peut faire l'hypothèse que les sensibilités paysagères à l'égard du mont Royal, fortement valorisées par la bourgeoisie



Fig. 45. Photo aérienne Belmont Park Race track. Source: Google Map.



Fig. 46. Photo aérienne Woodbine Park Race track. Source: Google Map.



Fig. 47. Photo aérienne Hippodrome de Trois-Rivières. Source: Google Map.

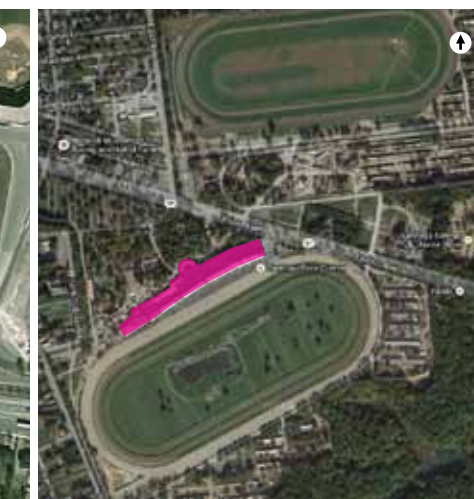


Fig. 48. Photo aérienne Saratoga Spring Race track. Source: Google Map.

■ Estrades populaires ou club-house permettant d'observer les courses

anglophone de l'époque, ont participé à l'orientation des bâtiments et des installations. [Fig.49]

Entre 1906 et 1907, une piste d'un mille et un huitième est aussi aménagée. Il s'agit en fait d'une piste double. La piste principale, située vers l'extérieur, est destinée aux *courses à plat* et comporte deux chutes (prolongements qui facilitent le départ des chevaux pour certaines distances) tandis que la piste située à l'intérieure est plus courte et réservée au *steeple-chase*. Une clôture sépare les deux pistes.⁸⁵ [Fig.31,37]

Il semblerait qu'en 1927, l'architecte de renom John S. Archibald, membre du Montreal Jockey Club⁸⁶, qui a notamment travaillé sur plusieurs bâtiments sportifs dont le Forum et le stade De Lorimier, ait été responsable de la conception d'une nouvelle partie de l'ancienne *estrade populaire*, aujourd'hui disparue.⁸⁷

En 1945, l'hippodrome Blue Bonnets construit une piste d'un demi-mille dans le but d'introduire les *courses à harnais* de plus en plus populaires. [Fig.39] Dans le but d'améliorer l'expérience aux courses, le Montreal Jockey Club fait appel trois ans plus tard à la firme d'architectes Lapointe et Tremblay pour moderniser le restaurant du club-house, afin qu'il puisse accueillir jusqu'à 100 personnes.⁸⁸



Fig. 49 : Vue sur le mont Royal à partir des estrades à Blue Bonnets, vers 1910. Source : Musée McCord.

⁸⁴ Montreal Jockey Club Limited Director's minute Book, 5 décembre 1905, Fonds Société nationale du cheval de course, Centre d'archives de Montréal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.

⁸⁵ E. King, DODDS, Canadian turf recollections and other sketches, Toronto, 1909, p. 209-210.

⁸⁶ Director's minutes Montreal Jockey Club, 1932, Fonds Société nationale du cheval de course, Centre d'archives de Montréal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec

⁸⁷ Irène, PUCHALSKI, « John S. Archibald, architect (1872-1934) », Journal of canadian art history, vol. 14, no 2, p. 112. ; Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Service des permis, Permis 2790-1927.

⁸⁸ Architecture, Bâtiment, Construction, vol. 3, no 27, juillet 1948.

ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS ET TYPES D'ACTIVITÉS

Des travaux de modernisation

En 1958, *Jean-Louis Lévesque* acquiert l'hippodrome pour y ramener les *courses à plat*. Il tente alors de convaincre les directeurs de courses de la nécessité d'avoir des spectacles plus variés et une saison plus longue en réintroduisant les *courses à plat*.

Pour mener à bien ce projet, il opte d'abord pour la construction d'un nouveau *club-house* moderne et spacieux au coût de 3,5 millions de dollars.[Fig.50] La conception est assurée par les architectes Lapointe et Goyer en partenariat avec les ingénieurs-conseils Lefrançois Laflamme Gauthier. Les travaux de construction sont menés par les entrepreneurs généraux Collet Frères Ltée. *Lévesque* entreprend aussi la construction d'un *paddock*, du secrétariat, d'un restaurant, d'un nouveau *club-house* et des écuries qui permettent de faire passer de 500 à 1 000 chevaux en résidence sur le site.⁸⁹

En 1961, grâce à l'initiative de *Jean-Louis Lévesque*, on assiste au retour des *courses à plat* à Blue Bonnets. Pour satisfaire aux exigences de ce type de course, on procède la même année à l'installation d'un téléchronomètre. Ce nouvel équipement permet aux *jockeys* de connaître plus facilement la cadence de leur cheval en consultant le temps sur les tableaux électroniques installés à divers endroits sur la piste. On y installe également l'ancienne barrière de départ de la piste de Woodbine de Toronto.⁹⁰



Fig. 50. Nouveau *club-house*, ancienne *estrade populaire* et ancien comptoir à Paris, 1960.
Source: Ville de Montréal, Service d'urbanisme, cabinet du directeur.

Toujours dans le but de favoriser l'essor des *courses à plat*, *Lévesque* annonce en 1965 des investissements de près de six millions de dollars. Il privilégie d'abord de revoir la longueur de la piste de Blue Bonnets, la faisant passer d'un demi-mille à cinq huitième de mille.[Fig.53] Cette modification facilite la pratique des *courses à plat* dont les courses varient entre 5 *furlongs* et un mille et un seizième.

Lévesque fait aussi recouvrir la piste d'un bon coussin de protection et ajoute une chute. Ces travaux sont assurés par la firme H.J. O'Connell et l'expert américain Tex Tankersley. D'autres améliorations sont apportées à l'éclairage de la piste par la compagnie Bédard et Girard et de Montréal et par Motor City Electric de Détroit.⁹¹



Fig. 51. Vue à vol d'oiseau de Blue Bonnets en 1971.
Source: Archives de la Ville de Montréal - VM94-B91-008-1971.

Jean-Louis Lévesque poursuit ses efforts de modernisation et investit dans l'aménagement d'une piste d'entraînement [Fig.53] de même que dans l'installation d'appareils électroniques destinés à assister les juges dans leurs tâches. De plus, Blue Bonnets devient l'un des premiers hippodromes au Canada à se doter de la nouvelle technique du *photo-finish*. Débutés en 1966, ces travaux supervisés par l'entrepreneur Paul Dansereau sont achevés pour l'Expo 1967.

Enfin, *Lévesque* entreprend la construction d'une nouvelle *estrade populaire* qui s'apparente par son style au *club-house* existant.[Fig.51] Cette fois, c'est la firme Goyer et Gagné qui s'occupe de concevoir les plans du nouveau bâtiment pouvant accueillir jusqu'à 25 000 personnes. Dans le cadre de ce projet, la firme fait appel au spécialiste en installations hippiques, Earle C. Morgan, reconnu notamment pour son travail à l'hippodrome Woodbine.⁹² À la différence de l'hippodrome de Trois-Rivières, l'*estrade populaire* est fermée à l'aide d'un mur-rideau conçu par la firme Canarch.⁹³ Ces travaux, menés à nouveau par les entrepreneurs généraux Collet et Frères Ltée, engendrent la démolition de l'ancienne *estrade populaire* datant de 1912.

À noter que les nouvelles constructions (*club-house* et *estrade populaire*) ont exactement la même implantation par rapport à la piste que les bâtiments d'origine.



Fig. 52 : *Courses à harnais* à Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

⁸⁹ Archives de la Ville de Montréal.

⁹⁰ Le Devoir, mercredi 19 juillet 1961 ; Le Devoir, vendredi 28 juillet 1961.

⁹¹ Archives de la Ville de Montréal.

⁹² Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Service des permis, Permis 3573-1965.

⁹³ Architecture, Bâtiment, Construction, vol. 14, no 162, octobre 1959.

ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS ET TYPES D'ACTIVITÉS

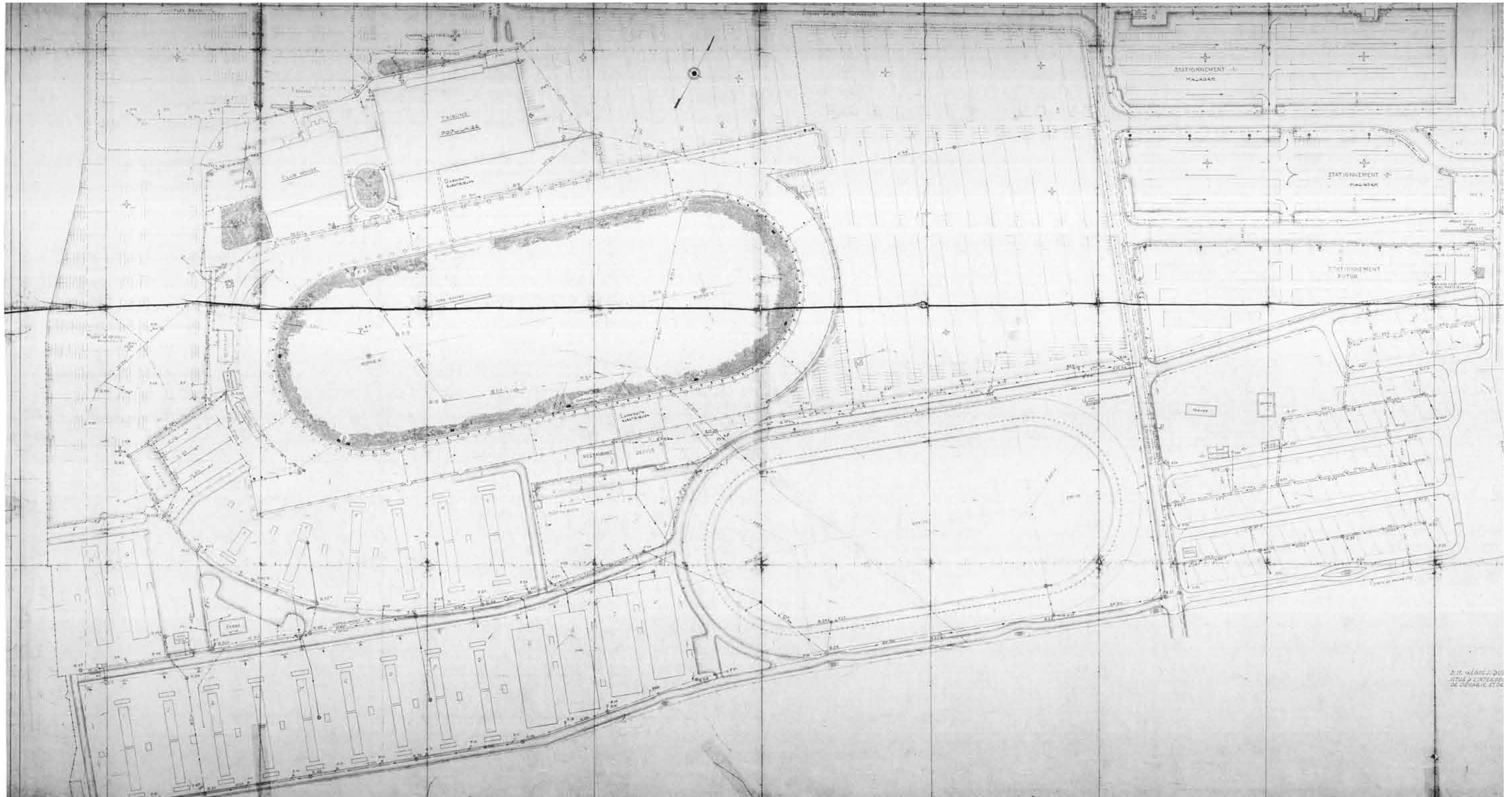


Fig. 53 : Plan d'ensemble 1966.
Source : Archives de Blue Bonnets.

ÉVOLUTION DES AMÉNAGEMENTS ET TYPES D'ACTIVITÉS

Des réaménagements intérieurs et extérieurs

Dans le but de minimiser la diminution de l'achalandage à la suite de l'ouverture du casino de Montréal en 1993, les gestionnaires de l'hippodrome entreprennent l'aménagement dans les années 1990 d'une zone V.I.P. et d'un espace comprenant des machines de vidéo poker.

En 1999, la Société de promotion de l'industrie des courses de chevaux (SPICC) avec l'aide du gouvernement du Québec entreprend un programme de rénovation des installations.

Elle procède d'abord au réaménagement de la piste qui passe de cinq huitièmes de mille à sept huitièmes de mille. [Fig.55] Ce réaménagement entraîne toutefois la démolition de plusieurs écuries et de plusieurs bâtiments secondaires. Puis, la SPICC construit un nouveau garage pour entreposer tout l'équipement nécessaire à l'entretien de la piste, installe un écran géant extérieur et réaménage certains éléments paysagers, dont des sentiers pédestres.

Enfin, d'autres investissements sont faits dans les années 2000 cette fois par la Société nationale du cheval de course (SONACC) au profit d'Attractions Hippiques, le principal locataire de l'hippodrome de Montréal. [Fig.54] Ces travaux visaient à réaménager l'intérieur des bâtiments de l'hippodrome. Malgré ces investissements, l'hippodrome ferme ses portes en 2009 après 102 ans d'activités.



Fig. 54 : Réaménagements intérieurs, restaurant le Centaure, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

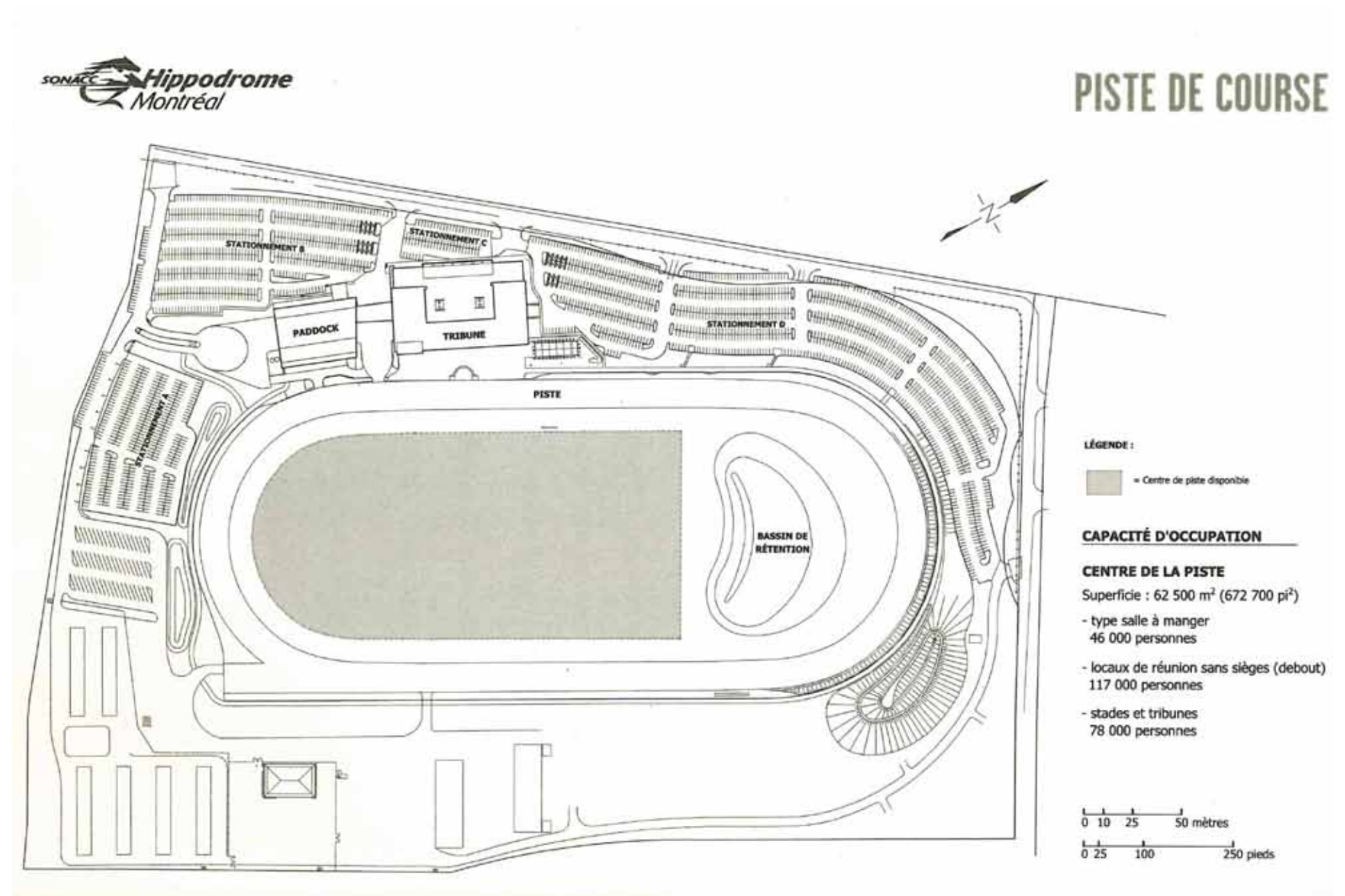


Fig. 55 : Plan de la SONACC - Hippodrome de Montréal, 1999.
Source : Archives de Blue Bonnets.



ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORT

DATES IMPORTANTES

BLUE BONNETS - ALL ABOARD !

L'AUTOMOBILE, L'AUTOBUS ET LE MÉTRO

ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORT

Dates importantes

- 1879 La rue Molson (avenue Clanranald) est ouverte.⁹⁴
- 1893 Début des activités de la Montreal Park & Island Railway.⁹⁵
- 1896 Inauguration de la ligne de tramway de la Montreal Park & Island Railway vers Cartierville.⁹⁶
- 1901 Intégration de la Montreal Park & Island Railway par la Montreal Street Railway.⁹⁷
- 1906 Construction de l'embranchement de la ligne Cartierville (Blue Bonnets Loop) vers le site de l'hippodrome Blue Bonnets.⁹⁸ [Fig.57,58]
- 1950 Arrêt du service de tramway à Blue Bonnets.⁹⁹
- 1967 Transformation du boulevard Décarie en autoroute.¹⁰⁰
- 1984 Inauguration de la station de métro Namur.¹⁰¹
- 1999 Réaménagement de l'avenue Clanranald et prolongement de la rue Jean-Talon Ouest au-delà du boulevard Décarie.

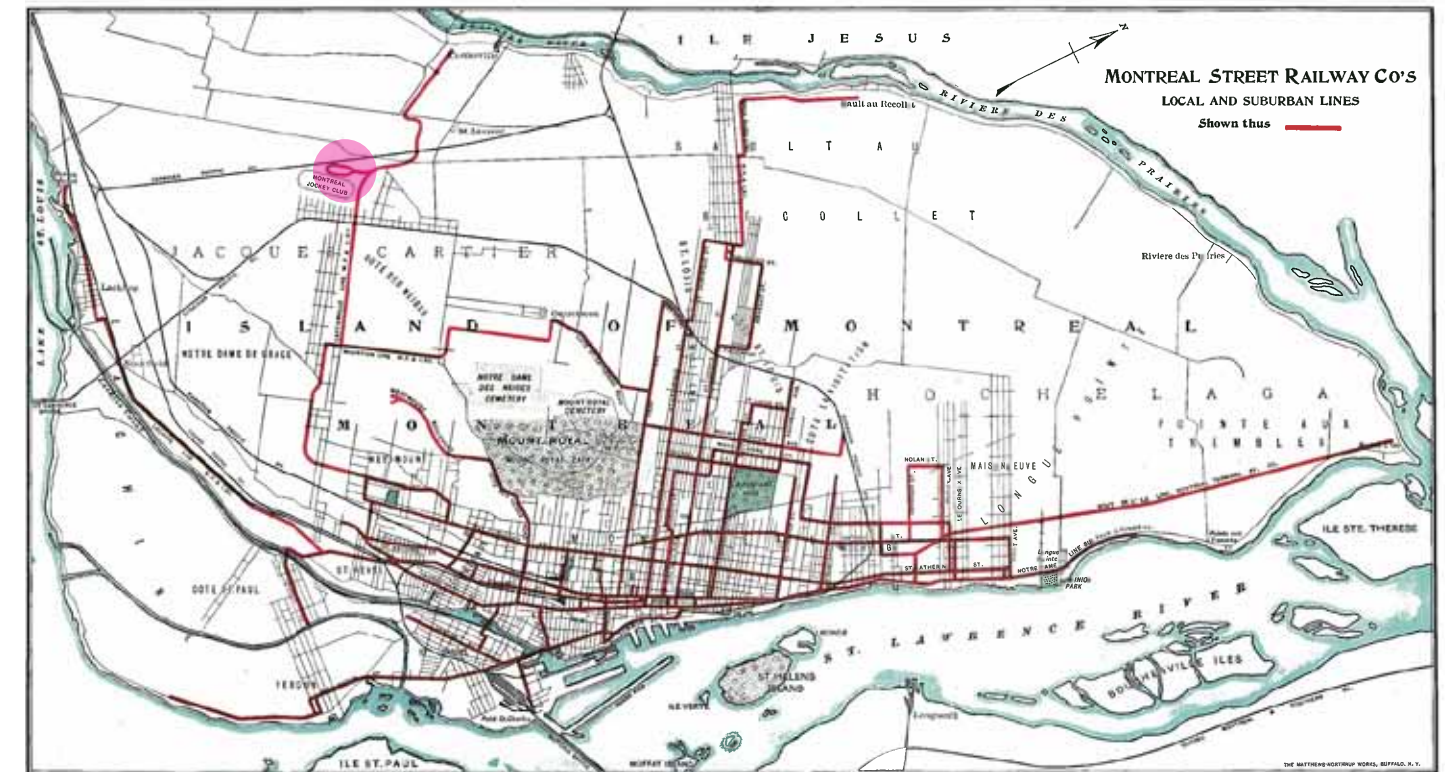


Fig. 57 : Plan du réseau de tramway de la Montreal Street Railway et identification du Blue Bonnets Loop, 1907.
Source : Archives de la Société de transport de Montréal.

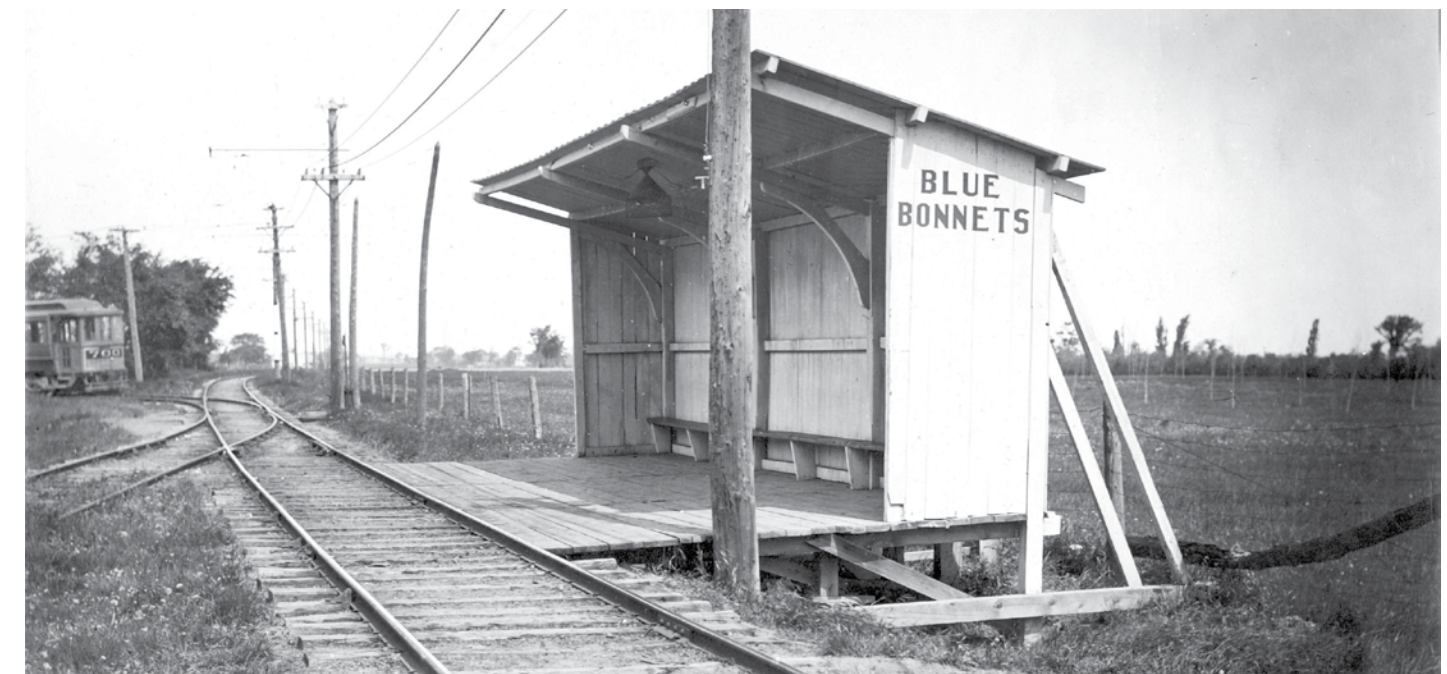


Fig. 58 : Station de tramway Blue Bonnets, 1921.
Source : Archives de la Société de transport de Montréal, 2-920-048 - 1921.

⁹⁴ H. Hopkins, Atlas of the city of island of Montreal, 1879, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
⁹⁵ Jacques, PHARAND, À la belle époque des tramways : un voyage nostalgique dans le passé, Montréal, Éditions de l'Homme, 1997, p. 53.
⁹⁶ Ibid.
⁹⁷ Ibid.
⁹⁸ Ibid. p. 70.
⁹⁹ Ibid. p. 71.
¹⁰⁰ La Presse, samedi 23 juillet, 1966.
¹⁰¹ Benoît, CLAIROUX, Le métro de Montréal, 35 ans déjà, Montréal, Éditions Hurtubise HMH Ltée, 2001, p. 83.

ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORT

Blue Bonnets - All aboard !

Profitant d'un territoire encore non occupé par d'autres compagnies de transport, la Montreal Park & Island Railway est fondée en 1885 dans le but de « construire et faire fonctionner des chemins de fer ou des tramways vers le Mont-Royal et diverses municipalités [...], afin de permettre aux familles de passer l'été à la campagne et aux chefs de famille de voir à leurs affaires en ville ».¹⁰²

La Montreal Park & Island Railway inaugure d'abord la ligne vers le Sault-au-Récollet. Par la suite, elle entreprend la construction de la Mountain Belt Line en 1895. Cette dernière, qui débute à l'intersection des avenues du Mont-Royal et du Parc, se rend jusqu'à Snowdon traversant les vergers et champs cultivés de Côte-des-Neiges et longeant les maisons de villégiature du chemin de la Côte-Sainte-Catherine.

Encouragée par le succès de ces deux premiers circuits, la Montreal Park & Island poursuit ses activités en direction nord et entreprend, en 1895, la construction de neuf kilomètres de voie vers l'agglomération de Cartierville pour faciliter aux Montréalais l'accès à la rivière des Prairies sans sa partie ouest. La ligne entre en service en 1896.

Quelques années plus tard, notamment en raison de difficultés financières, le conseil d'administration de la Montreal Park & Island démissionne en bloc pour être remplacé par celui de la Montreal Street Railway (MSR), mené par Louis-Joseph Forget. La Park & Island conserve cependant sa raison sociale et son réseau et devient une filiale distincte de la MSR.

Au moment de l'achat des terrains de l'hippodrome par le Montreal Jockey Club, *Hugh Montagu Allan* siège sur le conseil d'administration de la Montreal Street Railway qui contrôle la Montreal Park & Island.¹⁰³ Ainsi, ce dernier a, à ce moment, à la fois des intérêts dans l'hippodrome, à titre du président du Montreal Jockey Club, et dans la compagnie de tramway qui permet d'accéder au site.

Rapidement, la Montreal Park & Island approche le Canadien Pacifique (CP) et le Grand Tronc pour leur proposer d'ajouter à leur réseau deux bretelles pour accéder à la ligne vers Cartierville. Cette intervention allait permettre à la compagnie de tramway de faire plus aisément le transbordement des chevaux, qui allaient arriver par train, entre les points d'interconnexion des réseaux jusqu'à une plate-forme installée à proximité de la piste en devenir.

Néanmoins, le Canadien Pacifique s'oppose à l'installation d'une intersection avec la voie de tramways en raison de la vitesse des convois à cet endroit. La Montreal Park & Island opte pour contourner l'obstacle en passant au-dessus du chemin de fer en construisant un pont à chevalets sans garde-corps d'une longueur de 190 mètres. Un cas unique dans les annales montréalaises.¹⁰⁴ [Fig.60]

Malgré ce changement de programme, les tramways peuvent tout de même offrir le service de transport de chevaux au site de l'hippodrome, mais uniquement par l'intermédiaire du réseau de la Montreal Park & Island. Cette dernière installe d'ailleurs des plates-formes en bois dans la partie est du site pour faciliter le tout.[Fig.59] Puis, afin de faciliter l'accès à l'hippodrome, la compagnie procède à la construction d'un nouvel embranchement de ligne de 1 865 mètres, le Blue Bonnets Loop, se terminant en demi-tour et menant à l'entrée.¹⁰⁵

Puis, dans le but d'accommoder à son tour tant les spectateurs que les chevaux, le CP installera une voie de desserte sur le site pour les amener plus près respectivement des gradins et des écuries. Ces infrastructures permettent de parcourir la distance entre le centre-ville et l'hippodrome en 25 minutes par tramway et en 20 minutes par train.¹⁰⁶

Le tramway et le train demeurent jusqu'aux années 1950 les deux principaux modes de transport pour se rendre à l'hippodrome. [Fig.61]

À noter qu'au début du siècle, l'accès au site par véhicule motorisé prend 30 minutes à partir du centre-ville et s'effectue en empruntant obligatoirement l'avenue Clanranald, située au sud de la voie ferrée du CP.

¹⁰² Jacques, PHARAND, À la belle époque des tramways : un voyage nostalgique dans le passé, Montréal, Éditions de l'Homme, 1997, p. 53.

¹⁰³ Rapports annuels des administrateurs, 1904-1911, Fonds de la Montreal Street Railways Company, Archives de la Société de transport de Montréal.

¹⁰⁴ Jacques, PHARAND, À la belle époque des tramways : un voyage nostalgique dans le passé, Montréal, Éditions de l'Homme, 1997, p. 67

¹⁰⁵ Ibid.

¹⁰⁶ Ibid.



Fig. 59 : Ligne de tramway Cartierville et quai de débarquement, 1921.
Source : Archives de la Société de transport de Montréal, 2-920-049 - 1921.



Fig. 60 : Pont à chevalets de la ligne Cartierville au-dessus du chemin de fer du CP, date inconnue.
Source : Jacques, PHARAND, À la belle époque des tramways : un voyage nostalgique dans le passé, Montréal, Éditions de l'Homme, 1997, p. 67



Fig. 61 : Tramway menant à l'hippodrome Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Fred. F. ANGUS et WILSON, Olive Irwin, Tramways de Montréal = Streetcars of Montreal, Saint-Constant, Musée ferroviaire canadien de Delson/St-Constant, 1995, p.74.

ACCESSIBILITÉ ET TRANSPORT

L'automobile, l'autobus et le métro

L'arrêt du service de tramway en 1950, la démocratisation de l'accès à l'automobile, l'amélioration des infrastructures de transport ainsi que l'accroissement de la superficie des espaces de stationnement de l'hippodrome dans les années 1960 participent à augmenter significativement la proportion des personnes y venant en voiture.

Ce changement modal s'observe d'ailleurs à travers la modification des enseignes de l'hippodrome sur le boulevard Décarie, désormais conçues pour attirer le regard des automobilistes de par leurs grandes tailles et leur luminosité. [Fig.64,65]

En outre, l'hippodrome demeure toujours accessible en transport en commun, d'abord en autobus, puis en métro à partir de 1984. [Fig.65]



Fig. 63 : Affichage à l'entrée de l'hippodrome Blue Bonnets, 1961.
Source : Ville de Montréal, Service d'urbanisme, cabinet du directeur.



Fig. 64 : Affichage à l'entrée de l'hippodrome Blue Bonnets, 1995.
Source : Ville de Montréal, Service d'urbanisme, cabinet du directeur.



Fig. 62 : Entrée de l'hippodrome Blue Bonnets par le boulevard Décarie, 1961.
Source : Ville de Montréal, Service d'urbanisme, cabinet du directeur.



Fig. 65 : Les jockeys de Blue Bonnets remerciant la STM pour l'ouverture du métro Namur, date inconnue.
Source : Benoît, CLAIROUX, Le métro de Montréal, 35 ans déjà, Montréal, Éditions Hurtubise HMH Ltée, 2001, p. 53.



FONCTIONNEMENT DU SITE ET AMBIANCE DES COURSES

LES HOMMES DE CHEVAUX
LES ENTRAÎNEURS
LES JOCKEYS

LES PROPRIÉTAIRES ET ÉLEVEURS DE CHEVAUX
LES VÉTÉRINAIRES ET LES JUGES
LES PARIEURS

FONCTIONNEMENT DU SITE ET AMBIANCE DES COURSES

Lors de l'ouverture de l'hippodrome le 4 juin 1907, seuls les membres de la haute société, presque exclusivement anglophones, ont accès au *club-house* qui devient rapidement un lieu mondain hautement recherché.[Fig.67,68] Le Montreal Jockey Club devient, comme le Montreal Hunt Club auparavant, un club social prestigieux regroupant les membres parmi les plus influents de la bourgeoisie montréalaise. À noter que les pages sociales des journaux de l'époque rapportaient chaque lundi les toilettes des dames présentes au programme de la fin de semaine.¹⁰⁷

Le *club-house* construit en 1958 s'inscrit dans cette tradition de marquer une différence entre les deux établissements. Le *club-house* est plus luxueux que la grande estrade et accueille une clientèle plus sélecte. Il abrite les restaurants La Cavalcade, Le Centaure et le salon privé Le Turf. Traditionnellement, l'entrée au *club-house* coûtait en moyenne 1 dollar de plus que l'entrée à l'*estrade populaire*.

Quant à elle, l'*estrade populaire* était fréquentée par une plus grande variété d'individus. Il est intéressant de noter qu'au plafond, vis-à-vis certaines sections, sont indiquées des références aux types de paris : *classé, placé, gagnant*, etc. Celles-ci avaient sans doute pour objectif d'aider le public moins connaisseur puisque les courses de chevaux font appel à un vocabulaire technique que seuls les initiés maîtrisent complètement.

Une fois dans l'*estrade populaire*, le public pouvait, selon ses préférences, s'installer dans les gradins, se rendre au parterre ou prendre place sur une terrasse pour assister aux courses. Entre les courses, les spectateurs se déplaçaient en grand nombre pour aller se chercher quelque chose à manger ou à boire, mais surtout, pour aller aux guichets. On y retrouvait des guichets pour des paris de 2 \$, 5 \$ et 10 \$ pour *quinielas, doubles* et *exactas* (2 \$ et 10 \$), et parfois même des paris de 50 \$.¹⁰⁸

Une fois les guichets fermés, les spectateurs allaient s'asseoir dans l'*estrade populaire*. La plupart du temps, une partie de celle-ci était ouverte gratuitement au public alors qu'une autre était composée de sièges réservés. Une sonnerie de clairon et la voix de l'annonceur avertissaient les spectateurs que les chevaux qui participaient à la première course arrivaient en piste. Une dizaine de minutes après l'arrivée des coursiers en pistes, la course débutait. Il est important de mentionner que l'annonceur était une voix connue des amateurs et participait à l'ambiance sonore des lieux. Les plus connus comme Jean Desautels et Raymond Benoît y sont restés des décennies. Blue Bonnets avait la particularité d'avoir un annonceur qui décrivait la course simultanément en anglais et en français.¹⁰⁹

Après la course, les chevaux continuaient sur leur élan et ralentissaient peu à peu. Le cheval vainqueur et son pilote revenaient ensuite se faire photographier dans le *cercle des vainqueurs* situé entre le *club-house* et l'*estrade populaire*. [Fig.69]

Tant de l'*estrade populaire* que du *club-house*, les spectateurs avaient une vue prenante sur l'ensemble du site qui comprenait à l'époque de nombreux bâtiments, dont plusieurs ont été démolis lors du réaménagement de 1999. En effet, il y avait avant cette date une vingtaine d'écuries dont certaines équipées d'un chauffage central pour permettre aux chevaux d'y passer l'hiver. À proximité des écuries se trouvaient le restaurant pour les *jockeys* et la forge.

À partir des écuries, les chevaux se rendaient au *paddock* où ils étaient sellés ou harnachés à chaque épreuve. Le *paddock* était réservé au personnel de la piste et aux entraîneurs. À proximité du *paddock* se trouvait le secrétariat où étaient fixées les conditions des courses, rédigés les programmes et enregistrés les résultats.¹¹⁰

¹⁰⁷ Charles, MAYER, « Blue Bonnets : un demi-siècle d'histoire montréalaise », La Presse, 2 octobre, 1965.

¹⁰⁸ Yves, LECLERC, Les courses de chevaux, Montréal, Éditions de l'Homme, 1971, p. 102.

¹⁰⁹ Présent Édition Métropolitaine, Montréal, Radio-Canada, 1973, 27 min, 27 décembre.

¹¹⁰ Yves, LECLERC, Les courses de chevaux, Montréal, Éditions de l'Homme, 1971, p. 115.



Fig. 67 : Spectateurs à Blue Bonnets, 1940.
Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Poirier, Conrad - P48,S1,P5400.



Fig. 68 : Spectateurs à Blue Bonnets, 1940.
Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Poirier, Conrad - P48,S1,P5510.



Fig. 69 : Gagnant de la coupe des éleveurs photographié dans le *cercle des vainqueurs*, 1987.
Source : Archives de Blue Bonnets.

FONCTIONNEMENT DU SITE ET AMBIANCE DES COURSES

Les hommes de chevaux

En 1958, l'hippodrome Blue Bonnets emploie plus de 500 personnes. On retrouve parmi ceux-ci des entraîneurs, des forgerons, des préposés aux différents restaurants, des préposés à l'entretien de la piste, des secrétaires de courses, des *palefreniers*, des vétérinaires, des caissières, des juges, etc. [Fig.70]

On fait souvent référence aux hommes de chevaux pour parler des personnes oeuvrant dans l'industrie hippique. Or, bien que minoritaires, on retrouvait aussi des femmes conductrices, palefrenières et entraîneuses.



Fig. 70 : Hommes et femmes de chevaux à Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

Les entraîneurs

Les entraîneurs sont les travailleurs de l'ombre par excellence. Plusieurs travaillent pour un seul propriétaire qui possède une écurie assez importante. [Fig.71] C'est le cas pour la majorité des bons entraîneurs. La plupart d'entre eux commencent comme *palefreniers* et gravissent les échelons un à un. Dans les hippodromes comme Blue Bonnets où des courses avaient lieu le soir, les entraîneurs ont de longues journées de travail. Elles commencent souvent à six heures le matin pour faire *galoper* légèrement le cheval pour lui réchauffer les muscles. Selon la fréquence des courses, les entraîneurs font faire un exercice au cheval qui vise à lui faire parcourir une distance déterminée à l'avance et à une vitesse voisine de celle qu'ils auront en piste. Il veille ensuite dans la matinée à la santé et à l'alimentation du cheval et étudie le « livre des conditions » pour savoir dans quelle course inscrire ses différents chevaux. Il prend une pause en début d'après-midi avant de revenir à la piste le soir pour s'occuper spécialement des chevaux qui vont courir. Une fois les derniers chevaux reposés après leur course, l'entraîneur peut aller se coucher vers minuit ou une heure.¹¹¹



Fig. 71 : Entraîneur de chevaux, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

Les jockeys

Les *jockeys* sont certainement les plus spectaculaires des acteurs des courses de chevaux. [Fig.72] Ils deviennent durant un certain temps intimement associés à un établissement. On peut facilement penser à Gilles Gendron dans le cas de Blue Bonnets pour les années 1970 et 1980.¹¹² Les *jockeys* sont d'abord des athlètes hautement spécialisés autant par leurs capacités physiques que par leurs talents et leur formation. Ils sont astreints à une discipline sévère et pratiquent un métier risqué. Un bon *jockey* doit être de petite taille et vigoureux. La plupart mesurent moins de cinq pieds quatre pouces et pèsent moins de 112 livres.

Le travail de *jockeys* est souvent précaire. Ils sont souvent à la recherche de travail et doivent convaincre l'entraîneur de leur confier tel ou tel cheval. Si l'un d'eux connaît une période chanceuse, on se l'arrache. Un mois plus tard, à la suite de quelques défaites, il retombe aussi tôt dans l'oubli. La majorité des *jockeys* ont une carrière assez brève, et chaque année apparaissent de nouvelles figures. Les *jockeys*, comme pratiquement l'ensemble des acteurs des courses, sont souvent accusés de tricher.¹¹³

¹¹¹ Yves, LECLERC, Les courses de chevaux, Montréal, Éditions de l'Homme, 1971, p. 138-139.

¹¹² La vie quotidienne, Montréal, Radio-Canada, 1981, 10 min, 6 février.

¹¹³ Ibid.



Fig. 72 : Jockeys, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

FONCTIONNEMENT DU SITE ET AMBIANCE DES COURSES

Les propriétaires et éleveurs de chevaux

Les propriétaires de chevaux sont d'abord et avant tout des amateurs de chevaux dont les moyens financiers sont importants et qui ne comptent pas sur les courses pour leur assurer un revenu.[Fig.73] Le fait de posséder sa propre écurie correspond plus souvent à une source de prestige qu'un calcul financier. Ils apprécient particulièrement fréquenter les encans pour trouver de nouveaux *poulains*. Il n'est pas rare de voir des propriétaires faire courir leurs chevaux simultanément dans plusieurs hippodromes nord-américains.¹¹⁴

Les vétérinaires et les juges

Les vétérinaires et les juges assurent le bon fonctionnement des courses.[Fig.74] Les vétérinaires sont souvent appelés les matins des jours d'entraînements ou de courses afin de vérifier l'état des chevaux et pour leur apporter des soins nécessaires. Juchés dans leur tribune, où sont regroupées la galerie de presse et la cabine de télévision, les juges ont aussi un rôle important. Par souci de transparence et d'objectivité, il y avait trois juges à Blue Bonnets. Lorsqu'une décision ne faisait pas l'unanimité, ce qui était semble-t-il assez rare, l'un des juges devait trancher.¹¹⁵

Les parieurs

Les parieurs ont toujours une très grande incidence sur l'industrie puisque la santé de celle-ci a toujours reposé sur les paris.[Fig.75] Avant chaque course, les parieurs réguliers se réfèrent systématiquement au programme qui précise à la fois la catégorie de chevaux, la cote du cheval, le poids du *jockey*, le nom du propriétaire, la généalogie du cheval, etc.

Un sondage mené en 1995 révélait que près de 60 %, de la clientèle fréquentait l'hippodrome plus d'une fois par semaine.¹¹⁶ Le client type était un homme francophone âgé de 50 ans qui travaillait et qui habitait à Montréal. Certains parieurs vivaient des recettes du jeu et ne manquaient tout simplement jamais les courses et ce pendant des années consécutives. Malheureusement, certains d'entre eux ont développé des dépendances au jeu et ont tout perdu.

¹¹⁴ Yves, LECLERC, Les courses de chevaux, Montréal, Éditions de l'Homme, 1971, p. 135.

¹¹⁵ Présent Édition Métropolitaine, Montréal, Radio-Canada, 1973, 27 min, 27 décembre.

¹¹⁶ Sondage auprès de la clientèle de l'hippodrome de Montréal, 1995, Fonds Société nationale du cheval de course, Centre d'archives de Montréal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.



Fig. 73 : Propriétaires et éleveurs de chevaux à Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.



Fig. 74 : Vétérinaire, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.



Fig. 75 : Partisans et parieurs à Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.



TYPES DE PARIS ET ÉVOLUTION DU JEU DANS LA SOCIÉTÉ

LES PRENEURS AUX LIVRES

LE PARI-MUTUEL

L'ÉVOLUTION DES MISES

L'IMPACT NÉFASTE DE L'OUVERTURE DU CASINO DE MONTRÉAL

TYPES DE PARIS ET ÉVOLUTION DU JEU DANS LA SOCIÉTÉ

Les preneurs aux livres

Lors de l'inauguration de la piste en 1907, le programme comporte six courses : cinq courses à plat et une course de steeple-chase. L'épreuve principale de cette journée est dotée d'une bourse de 500 dollars en plus de 50 guinées offertes par la Reine d'Angleterre.

Durant les premières années, il y avait aussi généralement une course de steeple-chase par programme et parfois plusieurs le samedi. À ce moment, les paris se font par l'entremise de preneurs aux livres ou bookmakers. Pour pratiquer leurs activités, ces derniers devaient d'abord verser un montant aux organisateurs. C'est donc en bonne partie par le loyer versé par les preneurs aux livres que les organisateurs de courses s'assuraient d'un revenu stable d'un programme à l'autre.

Installés dans le comptoir à paris (betting ring) les preneurs aux livres établissaient eux-mêmes les cotes pour les courses. Les parieurs allaient d'un preneur à l'autre, à la recherche de la meilleure cote selon le cheval et la course. Les meilleurs preneurs réussissaient à se payer en se prenant un pourcentage des mises qu'auront effectuées les parieurs.

Une campagne initiée par des puritains ontariens contre les paris et le jeu en général entraîne cependant la disparition du bookmaking dans plusieurs hippodromes canadiens. Ce système est ensuite remplacé graduellement par le pari-mutuel.



Fig. 77 : Machine permettant la prise des paris à Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

Le pari-mutuel

C'est en 1915 à l'initiative de Joseph Cattarinich et de son partenaire Léo Dandurand qu'est introduit à Blue Bonnets le pari-mutuel.¹¹⁷ Ce système, inventé en France au 19^e siècle, permet aux hippodromes de recueillir les mises du public, d'en déduire une certaine partie qu'ils conservent, puis de redonner une partie de la somme au gouvernement et aux parieurs.

Léo Dandurand, à qui certains attribuent aussi l'organisation du pari-double et du pari quiniela, introduira aussi à Blue Bonnets - bien avant le double jumelé - un concours où sortaient vainqueurs ceux qui désignaient le plus grand nombre de gagnants au cours d'un même programme.

L'évolution des mises

En 1953, peu de temps avant l'arrêt des courses à plat, il y a en moyenne 56 000 dollars de mises par programme. Toutefois, lors de certains programmes importants ce nombre atteint parfois 400 000 dollars.

Quelques années plus tard, la moyenne des mises quotidiennes atteint environ 200 000 dollars. Puis, les travaux de modernisation du site effectués par Jean-Louis Lévesque, qui permettent notamment d'accroître l'assistance, changent la donne dès 1958. Dans les années qui suivent, les mises atteignent en moyenne près d'un quart de millions par programme.

L'année suivant l'Expo 1967 s'avère sans aucun doute parmi les meilleures de tous les temps. On y propose 266 jours de programmes qui attirent plus de 2,5 millions de personnes. Cela représente une moyenne de 524 981 dollars de mises et 9 477 personnes par soir. Les résultats des paris ne font toutefois pas toujours l'unanimité. En 1969, une émeute se produit à Blue Bonnets en



Fig. 78 : Comptoir à paris de Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.



Fig. 79 : Machines de vidéopoker à Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

raison du mécontentement de certains parieurs à l'égard du prix payé pour le quiniela.¹¹⁸

Durant les années 1970, l'hippodrome introduit plusieurs types de paris « gagnant », « placé », et « classé » qui ont pour effet d'accroître les paris qui atteignent 140 millions dollars en 1972. En 1981, on assiste à des soirées qui rapportent souvent plus de 1 million de dollars de mises. Deux ans plus tard, l'hippodrome propose le Paritel, un système de paris par téléphone qui permet de placer ses paris et de regarder les courses à distance.

Bien qu'un coffre-fort ait été aménagé dans le club-house et que l'argent circulait de façon sécuritaire, les profits engendrés faisaient l'objet de convoitise. Il va sans dire que plusieurs vols et malversations ont été perpétrés durant les années d'opération du site.

Dans les années 1990, l'hippodrome faisait régulièrement les manchettes pour des rumeurs de dopages des chevaux et de trucage des courses. En novembre 1991, Blue Bonnets est le théâtre d'une descente policière. Toute l'industrie des courses est soupçonnée de corruption, comme en témoigne la mise en tutelle administrative de la Commission de courses, l'organisme gouvernemental en charge de l'industrie des chevaux au Québec.

L'impact néfaste de l'ouverture du casino de Montréal

L'ouverture du Casino de Montréal en 1993 fait mal à l'hippodrome et le plonge dans une précarité financière. Blue Bonnets perd rapidement le tiers de ses revenus des paris qui chutent de 300 à 200 millions.

Pour minimiser l'effet casino, on y aménage une zone V.I.P. et un espace comprenant des machines de vidéopoker.[Fig.79] Au même moment, on tente d'exporter l'esprit de l'hippodrome au Casino, par le truchement de l'Hippo Club International. Il s'agit en fait d'une salle de paris où les mordus peuvent miser sur des courses de chevaux se déroulant partout dans le monde, dont à Blue Bonnets.

En 1997, environ 1 million de personnes franchissent encore les tourniquets de l'hippodrome, soit en moyenne 5 000 personnes par programme. Il s'agit alors du troisième lieu le plus visité à Montréal après le Casino et le Vieux-Port. Parallèlement à la baisse d'assistance, on assiste ensuite à une baisse du calibre général. Les parieurs se plaignent des mauvais chevaux et des courses déséquilibrées. Après des années difficiles, l'hippodrome ferme finalement ses portes en 2009.

¹¹⁷ Donald, GUAY, Histoire des courses de chevaux au Québec, Montréal, VLB éditeur, 1985, p. 93.

¹¹⁸ Émeute des spectateurs, [En ligne], <http://grandquebec.com/montreal-histoire/piste-richelieu/>, (page consultée le 3 février 2014).



FICHES DESCRIPTIVES

CLUB-HOUSE
ESTRADE POPLAIRE OU GRANDSTAND
ÉCURIES D'ÉTÉ
ÉCURIES D'HIVER

GARAGE
BÂTIMENTS SECONDAIRES
UNITÉS DE PAYSAGE
VUES SUR LE MONT ROYAL

CLUB-HOUSE



Fig. 81 : Club-house, façade avant.



Fig. 82 : Club-house, façade avant.



Fig. 83 : Club-house, façade latérale.

Typologie, fonction et caractéristiques architecturales :

Dans le cadre d'un vaste programme de modernisation du site, le *club-house* est construit en 1958 selon les plans des architectes Lapointe et Goyer.[Fig.91] Il s'agit d'un bâtiment spécialisé, indissociable de son site d'implantation, et intimement lié à d'autres équipements et à la piste. Sa fonction première est d'offrir une position de choix et un environnement de qualité pour les spectateurs.

Le *club-house* est un imposant bâtiment, divisé en quatre niveaux, et implanté entre la piste et une aire de stationnement. Sa façade principale donne sur la piste [Fig.81, 82], et sa façade arrière sur les espaces de stationnement.[Fig.85, 86]

Au niveau du sous-sol, on retrouve des espaces d'entreposage, l'équipement pour l'entretien, la chaufferie et d'autres espaces de services et de rangement. Un important espace intérieur est aussi aménagé à ce niveau qui pouvait accueillir anciennement le camion qui venait chercher l'argent des mises.

L'entrée des spectateurs est située au rez-de-chaussée, face aux espaces de stationnement. Une murale singulière aux formes géométriques et aux couleurs vives habille le mur principal du hall d'entrée très ouvert et dégagé où étaient accueillis les spectateurs.[Fig.90] On note aussi la présence d'autres éléments décoratifs intéressants à différents étages, dont certains luminaires et quelques ornements muraux.[Fig.87] Toujours au rez-de-chaussée, du côté de la piste, on retrouve plusieurs portes vitrées assez larges, pouvant s'ouvrir lors des courses, permettant ainsi aux spectateurs d'entrer et de sortir aisément du bâtiment pour assister de plus près aux courses.

On retrouve aussi à ce niveau l'ancienne imprimerie, où le programme était produit, et le lieu où était conservé dans un coffre-fort l'argent gagné lors des programmes. Mentionnons également la présence d'un système de tuyaux à air comprimé, permettant de faire circuler rapidement l'argent de façon sécuritaire. Ces tuyaux, additionnés à ceux

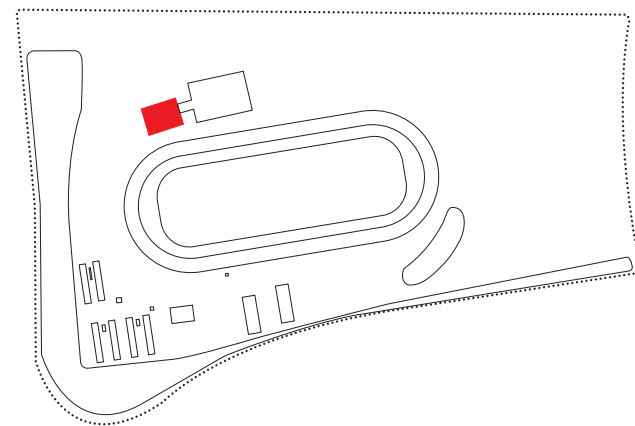
des systèmes de climatisation et de chauffage, marquent considérablement ces espaces et contribuent à leur donner un aspect industriel.[Fig.89]

Au deuxième niveau, du côté de sa façade arrière, sont disposés les espaces de bureaux, les comptoirs pour les paris et des espaces de restauration. L'un d'eux est occupé par le restaurant la Cavalcade, où il est toujours possible d'observer l'oeuvre de Fleurimond Constantineau réalisée en 1970.[Fig.88]

On note aussi la présence au troisième étage d'autres espaces de restauration (le bar Les Amazones, le salon Le Turf, etc.), formant une mezzanine donnant sur le deuxième étage. C'est à partir de ce deuxième niveau que les gradins extérieurs sont accessibles. L'espace intérieur donnant sur la façade principale forme un grand volume vitré sur deux niveaux.[Fig.84]

L'architecture du *club-house* présente des éléments associés au mouvement moderne, caractérisé par l'utilisation du béton, de l'acier et du verre. Soulignons également que la volumétrie et les composantes architecturales du bâtiment sont conditionnées par sa fonction première qui est d'offrir un environnement optimal pour assister aux courses de chevaux. La façade principale se distingue par son imposant toit en saillie, couronné d'une série de projecteurs, surplombant de plusieurs mètres le dernier niveau des gradins extérieurs.[Fig.83] En face du *club-house*, une aire bétonnée, où étaient aménagées auparavant des séries de bancs, était réservée pour les spectateurs. La symétrie de la façade principale et la présence de plusieurs éléments répétitifs (gradins, ouvertures, meneaux, projecteurs, etc.) participent à l'esthétique du bâtiment.

À partir des recherches menées, il s'agit de la seule construction du genre assurée par la firme Paul H. Lapointe et Paul G. Goyer (1921-2011). Ce dernier, qui apparaît comme l'architecte le plus connu, est davantage reconnu pour ses ouvrages religieux et institutionnels.



DATE : 1958

CONCEPTEURS : Lapointe et Goyer (architectes)
Lefrançois Lafalme Gauthier (ingénieurs-conseils)
Collet Frères Ltée. (entrepreneurs généraux)

DIMENSIONS

APPROXIMATIVES : 73 mètres de longueur par 51 mètres de largeur

CLUB-HOUSE



Fig. 84



Fig. 87



Fig. 90



Fig. 85



Fig. 88

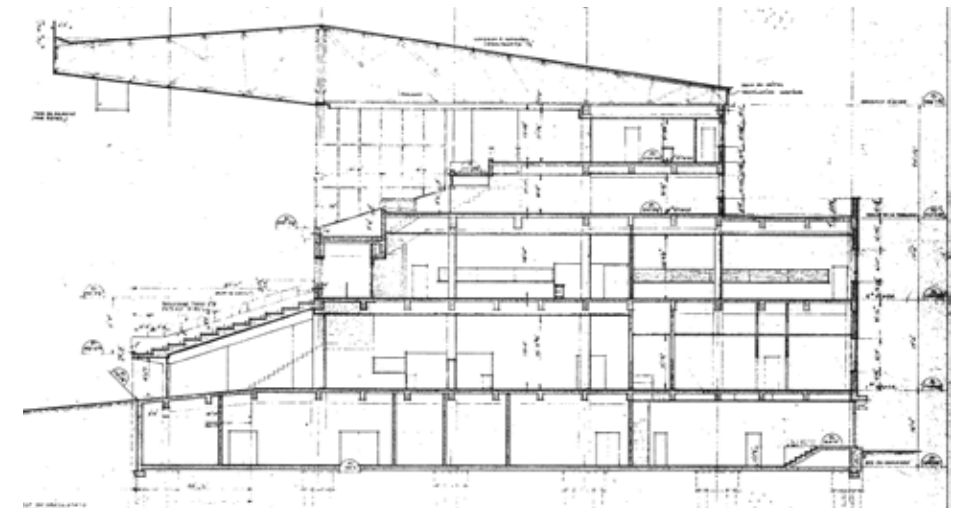


Fig. 91



Fig. 86



Fig. 89

Fig. 84 : Façade avant et les gradins extérieurs.

Fig. 85 : Club-house, façade arrière.

Fig. 86 : Aire de stationnement à l'arrière du club-house.

Fig. 87 : Luminaire décoratif à l'intérieur du club-house.

Fig. 88 : Extrait de l'oeuvre de F. Constantineau dans le restaurant La Cavalcade.

Fig. 89 : Système de tuyau à air comprimé utilisé pour la circulation de l'argent.

Fig. 90 : Murale située à l'entrée du club-house.

Fig. 91 : Plan du club-house de Lapointe et Goyer, 1958.

Source : Archives de Blue Bonnets.

ESTRADE POPULAIRE OU GRANDSTAND



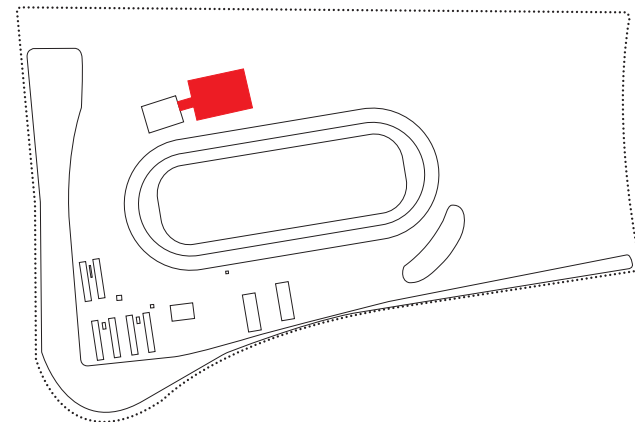
Fig. 92 : Estrade populaire, façade avant.



Fig. 93 : Estrade populaire, façade latérale.



Fig. 94 : Estrade populaire, façade arrière.



Typologie, fonction et caractéristiques architecturales :

Érigée en 1965 dans la deuxième phase de construction du programme de modernisation du site mené par Jean-Louis-Lévesque, l'estrade populaire est construite selon les plans des architectes Goyer et Gagné et du spécialiste en installations hippiques Earle C. Morgan. [Fig.102] Il est important de mentionner que Paul G. Goyer a participé à la réalisation des deux bâtiments les plus importants du site.

Au même titre que le club-house voisin, l'estrade populaire est un bâtiment spécialisé, complémentaire et intimement lié à la piste. Les deux bâtiments sont disposés l'un à côté de l'autre, l'estrade populaire étant située à gauche du club-house par rapport à la façade principale. Notons que cette implantation semble être répandue au sein des autres hippodromes nord-américains.

L'estrade populaire est un grand bâtiment divisé en quatre niveaux, situé en bordure de piste et pouvant accueillir jusqu'à 25 000 personnes. À la différence d'autres estrades populaires, celle de Blue Bonnets est fermée à l'aide d'un mur-rideau conçu par la firme Canarch. [Fig.97] En raison de l'aspect plus modeste de l'endroit, la décoration intérieure est moins recherchée que celle du club-house.

Au rez-de-chaussée, on note la présence de larges portes sur la façade principale donnant accès à une aire bétonnée à proximité de la piste. À l'intérieur, des sièges sont aménagés qui permettent aux spectateurs de sentir de près la piste tout en étant à l'abri des intempéries. [Fig.101]

De larges escaliers aménagés près de l'entrée principale (façade arrière) permettent d'accéder à une grande salle d'exposition où se déroulaient divers événements. Cette salle polyvalente permettait d'accéder aux gradins du deuxième étage, divisés en différentes sections de différentes couleurs. Le rythme imposé par l'alignement des chaises contraste avec l'ouverture qu'offre cet espace ouvert sur la piste, le mont Royal

et la ville. Notons également que les gradins de l'estrade populaire font face au panneau d'affichage situé sur la piste.

L'architecture de l'estrade populaire s'apparente à celle du club-house, et présente également des éléments associés à l'architecture moderne caractérisée par l'utilisation du béton, de l'acier et du verre. Il est intéressant de noter que certaines composantes architecturales ont pour effet d'accentuer la verticalité du bâtiment, et ce malgré son horizontalité structurale. Cela se manifeste d'abord par l'utilisation de nombreuses bandes colorées blanches et oranges qui rythment la partie visible du toit.[Fig.92] Ce motif est d'ailleurs utilisé dans plusieurs autres hippodromes nord-américains. La recherche de verticalité se manifeste également par l'utilisation de colonnes en béton et par l'aménagement de structures linéaires intercalées de fenêtres sur les façades arrière et latérales.[Fig.98]

Quant à sa façade principale, la présence de la tribune des juges en saillie dans la partie supérieure gauche du bâtiment vient briser la symétrie.[Fig.95] C'est à l'intérieur de cette partie du bâtiment que logeaient les juges et les journalistes lors des courses.

Au moment de sa construction, une passerelle fermée a été aménagée de façon à relier la nouvelle estrade populaire au club-house.[Fig.96] C'est au niveau du sous-sol de ce passage qu'était aménagé le studio de télévision. En plus de permettre le passage d'un bâtiment à l'autre, le rez-de-chaussée de cette annexe accueillait le bar Le Vainqueur.

DATE : 1965

CONCEPTEURS : Goyer et Gagné (architectes)
Earl C. Morgan (expert-conseil)
Collet Frères Ltée. (entrepreneurs généraux)

DIMENSIONS

APPROXIMATIVES : 111 mètres de longueur par 71 mètres de largeur

ESTRADE POPULAIRE OU GRANDSTAND



Fig. 95



Fig. 98



Fig. 101



Fig. 96



Fig. 99

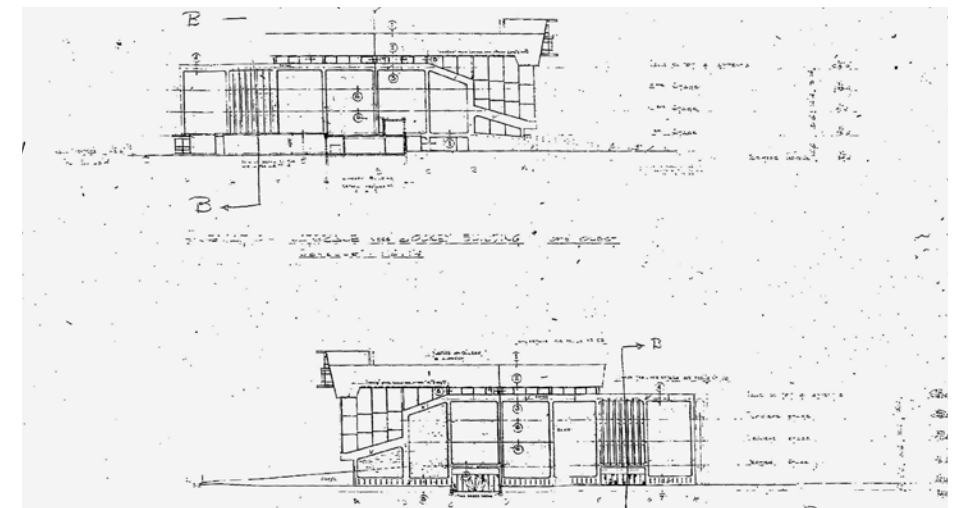


Fig. 102



Fig. 97



Fig. 100

Fig. 95 : La tribune des juges de l'*estrade populaire*.

Fig. 96 : La passerelle entre le *club-house* et l'*estrade populaire*.

Fig. 97 : Le mur-rideau en façade de l'*estrade populaire*.

Fig. 98 : Colonnes de béton de la façade arrière.

Fig. 99 : Comptoir à paris à l'intérieur de l'*estrade populaire*, 2013.
Source : Denise Caron, Ville de Montréal.

Fig. 100 : Gradins intérieurs de l'*estrade populaire*.

Fig. 101 : Gradins intérieurs de l'*estrade populaire*, 2013
Source : Denise Caron, Ville de Montréal.

Fig. 102 : Plan de l'*estrade populaire* de Goyer et Gagner, 1965.
Source : Archives de Blue Bonnets.

ÉCURIES D'ÉTÉ



Fig. 103 : Vue d'ensemble des écuries d'été.

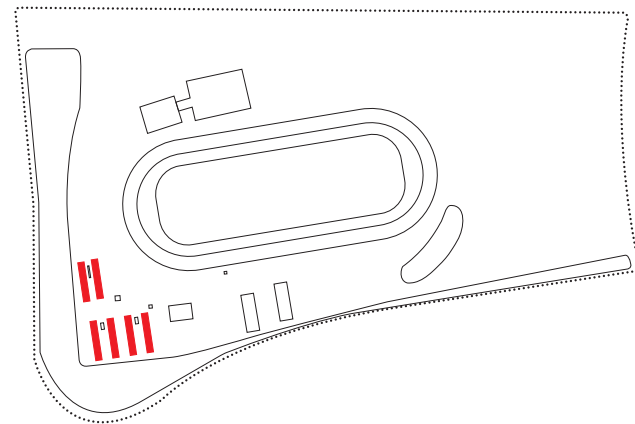
Typologie, fonction et caractéristiques architecturales :

Dans le cadre de travaux de modernisation des installations de l'hippodrome en 1959, 18 nouvelles écuries dites d'été sont érigées. À la différence des anciennes écuries, qui étaient implantées de façon parallèle ou selon un angle d'environ 45° par rapport à la ligne droite de la piste, les nouvelles écuries sont implantées perpendiculairement à la ligne droite de l'anneau. Dans le cadre d'un réaménagement de la piste en 1999, les écuries 1 à 6 et 14 à 18 sont démolies. Il ne reste donc sur le site que six écuries dites d'été.

Les six écuries qui restent sont des bâtiments d'un étage construit selon un plan rectangulaire et dotées d'un toit en tôle à deux versants faiblement incliné. La structure est faite de bois, d'acier et de blocs de béton. Les murs sont recouverts d'un parement en vinyle. [Fig.103]

En ce qui concerne les ouvertures, les portes sont toutes situées sur les façades latérales, aux extrémités et au centre du bâtiment. Certaines de ces portes s'apparentent à des portes de garage, permettant aux chevaux d'entrer et sortir aisément. Les ouvertures des fenêtres rythment les façades de façon régulière et sont situées à la mi-hauteur des murs.

À l'intérieur, les écuries sont divisées en deux types d'espaces très différents. La partie centrale, entourée de part et d'autre de larges couloirs, est répartie en plusieurs enclos presque fermés qui abritaient les chevaux. Cette partie couvre presque l'ensemble du bâtiment. Aux deux extrémités, on retrouve une série de petites pièces qui étaient pour la plupart utilisées par des représentants des différentes fermes d'élevage et par des *jockeys* qui louaient les lieux. D'autres abritaient les équipements des vétérinaires ou des représentants de l'industrie des courses qui venaient faire des prélèvements sanguins. [Fig.104,105]



DATE : 1959

CONCEPTEURS : Lapointe et Goyer (architectes)

DIMENSIONS

APPROXIMATIVES : 78 mètres de longueur par 14 mètres de largeur



Fig. 104 : Couloir intérieur d'une écurie d'été.



Fig. 105 : Pièce située à l'extrémité d'une écurie d'été.

ÉCURIES D'HIVER



Fig. 106 : Écurie d'hiver.

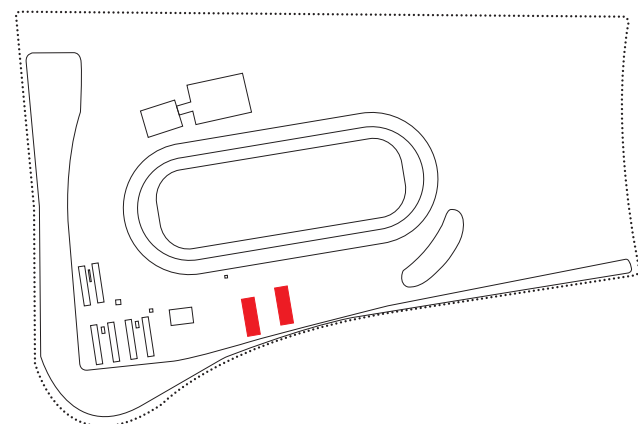
Typologie, fonction et caractéristiques architecturales :

Les quatre écuries d'hiver ont été érigées lors des travaux de modernisation des installations de l'hippodrome en 1959. Comme les écuries d'été construites en 1959, les écuries d'hiver sont implantées perpendiculairement par rapport à l'anneau. Deux de ces écuries (no 20 et 22) seront toutefois démolies en 1999 dans le cadre d'un réaménagement du site.

Les deux écuries qui restent sont des bâtiments d'un étage construits selon un plan rectangulaire et dotés d'un toit en tôle à deux versants faiblement incliné, munis d'un large lanterneau sur le faîte sur presque toute la longueur du bâtiment. La structure des deux édifices est faite de bois et de blocs de béton. [Fig.106]

En ce qui concerne les ouvertures, les portes sont toutes situées sur les façades latérales, aux extrémités. Certaines de ces portes s'apparentent à des portes de garage, permettant aux chevaux d'entrer et sortir aisément. Les ouvertures pour les fenêtres rythment les façades de façon régulière et sont situées dans la partie supérieure des murs.

À l'intérieur, les écuries sont ouvertes et rythmées par une série de colonnes en bois démontrant des signes d'usure, probablement causée par les chevaux (frottement ou autre). Cette partie ouverte occupe presque toute la superficie du bâtiment, tandis que l'on retrouve aux extrémités, une série de petites pièces autrefois utilisées par les éleveurs et les *jockeys*. [Fig.107,108]



DATE : 1959

CONCEPTEURS : Lapointe et Goyer (architectes)

DIMENSIONS

APPROXIMATIVES : 78 mètres de longueur par 24 mètres de largeur



Fig. 107 : Intérieur d'une écurie d'hiver.



Fig. 108 : Intérieur d'une écurie d'hiver.

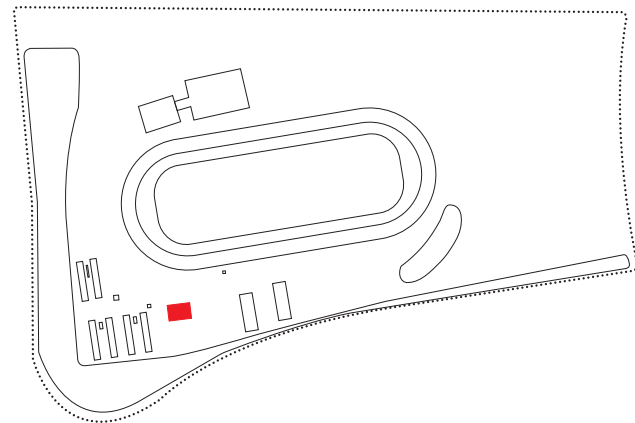
GARAGE



Fig. 109 : Garage.

Typologie, fonction et caractéristiques architecturales :

Ce bâtiment, datant de 1999, est le plus récent du site. Il avait pour fonction d'abriter la machinerie et l'équipement nécessaire pour l'entretien de la piste. Il s'agit d'un bâtiment à signature industrielle construit selon un plan carré, avec des murs aveugles, et muni d'un toit à quatre versants. [Fig.109]



DATE : 1999

DIMENSIONS

APPROXIMATIVES : 44 mètres de longueur par 30 mètres de largeur

BÂTIMENTS SECONDAIRES



Fig. 110 : Bâtiment des pompes.

Typologie, fonction et caractéristiques architecturales :

On trouve sur le site quelques bâtiments secondaires de moindre envergure et de moindre importance.

Le bâtiment des pompes : construit en blocs de béton, il abrite des pompes servant à contrôler les accumulations d'eau dans la portion la plus basse du site. [Fig.110]

Les bâtiments accessoires aux écuries (4) : fonction inconnue. [Fig.111]

Les guérites (2) : fonction inconnue. [Fig.112]

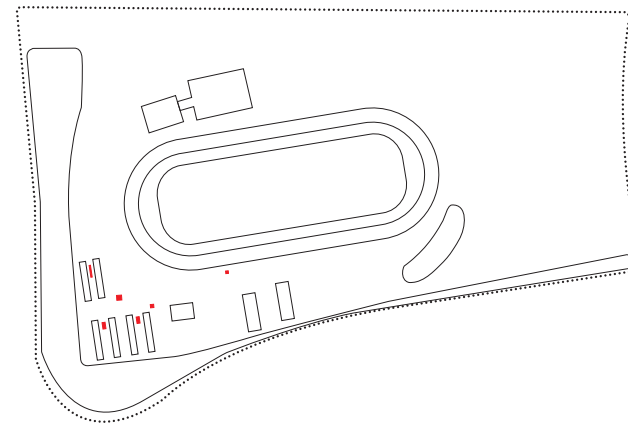


Fig. 111 : Bâtiment accessoire aux écuries.



Fig. 112 : Guérite.



Fig. 113 : Lisière boisée et installations ferroviaires.



Fig. 114 : Boisé, gare de triage et amoncellement de débris.



Fig. 116 : Stationnement, lisière boisée adjacente à la gare de triage et amoncellement de débris.

Lisière boisée et voie ferrée

La lisière boisée et la voie ferrée du CP forment une unité de paysage intéressante. Possiblement dû à l'ancien réseau hydrique, le sol de ce secteur est humide et propice aux accumulations d'eau en raison de la topographie du site. Le milieu végétal qu'on y observe comprend des plantes adaptées aux milieux humides. [Fig.117] Ce secteur plus naturel est en partie préservé en raison de la présence de la voie ferrée et de la gare de triage qui agissent aussi de corridors de biodiversité. L'abondante végétation qu'on y retrouve offre un élément de contraste important avec les installations ferroviaires et les imposants amoncellements de débris situés du côté de la gare de triage. [Fig.114, 116]

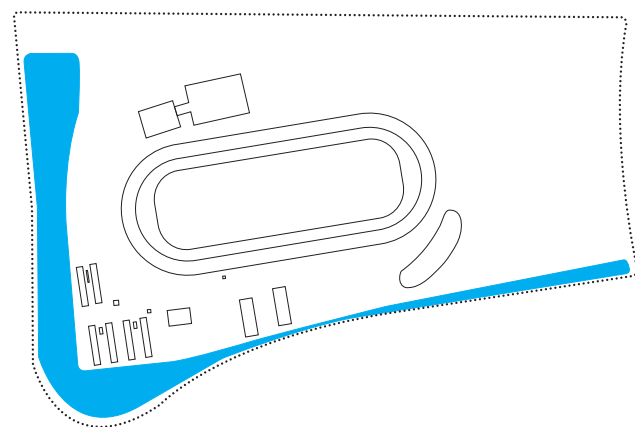


Fig. 115 : Chemin menant aux écuries, lisière boisée et installations ferroviaires.



Fig. 117 : Végétation abondante derrière les écuries.



Fig. 118 : Butte artificielle.

Butte artificielle

La butte artificielle, située dans la partie nord-est du site, a été aménagée en 1999 à partir des matériaux issus de la démolition des écuries détruites pour faire place au garage.[Fig.118] La butte offrait aux spectateurs un nouveau point de vue sur les courses, tout en permettant d'apprécier l'ampleur du site.

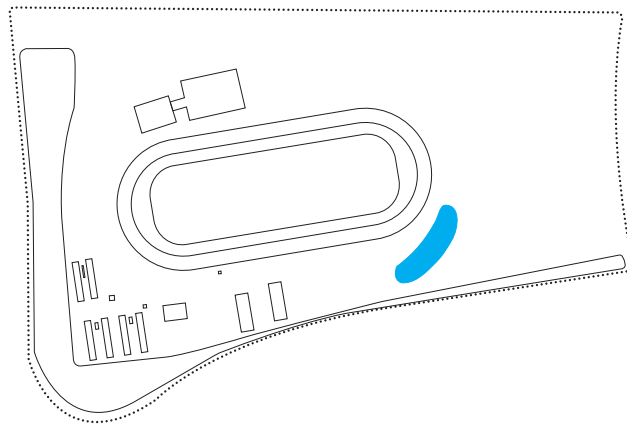


Fig. 119 : Vue panoramique de la piste de Blue Bonnets.

Anneau

L'anneau est sans aucun doute l'élément de paysage le plus important vers lequel tous les autres constructions et aménagements sont orientés. La piste actuelle, d'une longueur de sept huitièmes de mille, a été aménagée en 1999.[Fig.119] Lieu où se déroule le spectacle, elle correspond à l'élément central de ce type d'équipement sportif. C'est sur cette piste que se déroulaient les courses qui faisaient l'objet de tant de convoitises des spectateurs et parieurs.

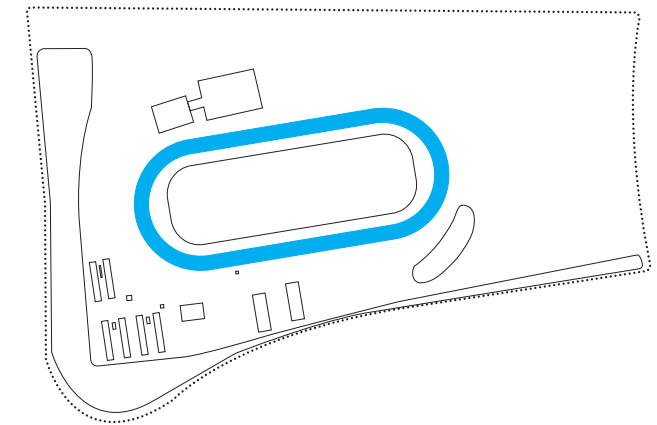
Les pistes peuvent avoir différentes formes et surfaces et, par conséquent, différentes rapidités et particularités. La piste de Blue Bonnets a longtemps été réputée pour être très rapide, particulièrement pour les courses de trot.

Dans le passé, l'anneau de Blue Bonnets était encerclé par différents types de clôtures qui variaient selon les types de courses (*à plat*, *à harnais*, *steeple-chase*). À l'origine, des arbres avaient aussi été plantés aux alentours de la piste.

À la suite du réaménagement de la piste en 1999, un sentier bordé d'arbres et de lampadaires a été aménagé en bordure de la piste [Fig.120]. Les spectateurs pouvaient alors se promener le long de la piste et observer les courses de près. Notons que la clôture qui séparait la piste de course du sentier a été retirée.



Fig. 120 : Sentier bordé d'arbre en bordure de la piste.



UNITÉS DE PAYSAGE



Fig. 121 : Bassin de rétention à l'intérieur de l'anneau.



Fig. 122 : Panneau d'affichage.



Fig. 124 : Projecteurs au centre de la piste.

Centre de l'anneau

Les aménagements que l'on retrouve au centre de l'anneau sont passablement modestes lorsqu'on les compare avec certains aménagements réalisés pour d'autres hippodromes. En ce qui concerne Blue Bonnets, on y retrouve quelques plantations d'arbustes [Fig.125] et de cèdres à proximité de la ligne d'arrivée, quatre mats de drapeau [Fig.123], un bassin de rétention [Fig.121], une petite butte, plusieurs projecteurs [Fig.124], ainsi que le panneau d'affichage des résultats [Fig.122].

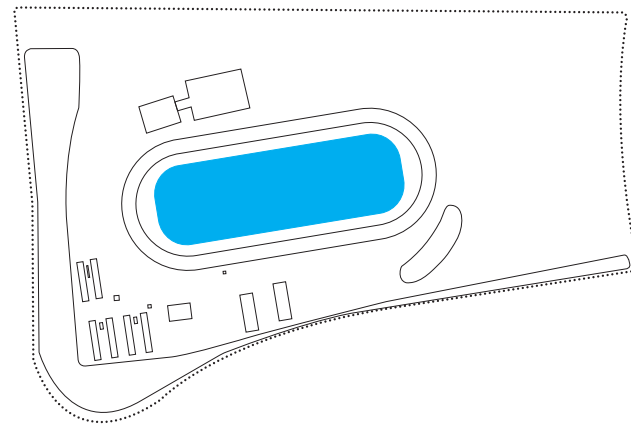


Fig. 123 : Mats pour drapeaux et projecteurs, 2013.
Source : Denise Caron, Ville de Montréal.



Fig. 125 : Aménagement paysager à l'intérieur de la piste.

VUES SUR LE MONT ROYAL



Fig. 126 : Vue sur le mont Royal depuis la piste.

Vues sur le mont Royal

L'importante superficie du terrain de l'hippodrome encore non construit, ainsi que l'absence de bâtiments de plusieurs étages à proximité (à l'exception de deux immeubles résidentiels d'une dizaine d'étages du côté de Côte Saint-Luc [Fig.128]), permet d'offrir au site de l'ancien l'hippodrome de nombreuses vues prenantes sur les versants nord-ouest des sommets Outremont et Westmount. En effet, que l'on soit à l'intérieur du *club-house*, de l'*estrade populaire* ou sur la piste, le site de l'hippodrome offre plusieurs points de vue dignes de mention sur le mont Royal, particulièrement sur l'Oratoire Saint-Joseph et le campus de l'Université de Montréal. [Fig.126,127]



Fig. 127 : Vue sur le mont Royal depuis l'intérieur de l'*estrade populaire*.



Fig. 128 : Vue sur le mont Royal depuis le centre de l'anneau, 2013.
Source : Denise Caron, Ville de Montréal.

A black and white portrait of a man with a mustache, wearing a military cap with a checkered band and a high-collared uniform. The image is partially obscured by a teal horizontal bar at the bottom.

PERSONNAGES ASSOCIÉS

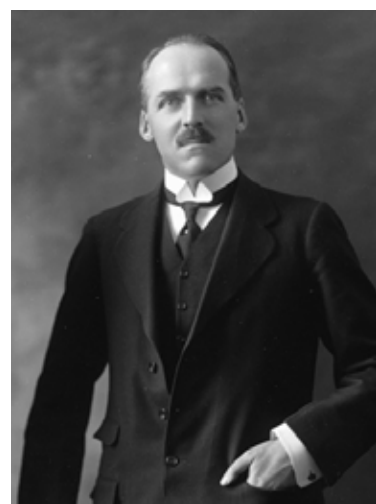
PERSONNAGES ASSOCIÉS



Hugh Montagu Allan
(13 octobre 1860 – 26 septembre 1951)

Héritier principal de Sir Hugh Allan, *Hugh Montagu Allan* est l'un des Canadiens les plus puissants et influents du début du 20^e siècle. Président de plusieurs entreprises dans les domaines des transports (Allan Steamship Line), des finances (Merchant's Bank of Canada) et de la manufacture, Allan siège aussi sur un nombre considérable de conseils d'administration, dont celui de la Montreal Street Railway Company. Grand amateur de sports équestres, il est, entre 1907 et 1920, le président du Montréal Jockey Club. Il devient aussi membre du Montreal Hunt Club et directeur de la Royal International Horse Show de Londres. Propriétaire d'une écurie de *pur-sang*, ses chevaux remportent de nombreux trophées, dont le prestigieux Queen's Plate à plusieurs reprises.

Fig. 130 : *Hugh Montagu Allan*, 1912.
Source : Musée McCord.



John Kenneth Leveson Ross
(31 mars 1876 – 25 juillet 1951)

Homme d'affaires, éleveur de chevaux et philanthrope, *J.K.L. Ross* est l'un des personnages les plus célèbres dans le monde des courses de chevaux *pur-sang*. Issu de la bourgeoisie anglophone montréalaise, John est le fils unique de James Ross, un des fondateurs de la compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique (CP) et un des Montréalais les plus fortunés de son époque. Entre 1915 et 1927, *John Ross* s'adonne sans compter à sa grande passion, soit l'élevage de chevaux de courses *pur-sang*. Propriétaire d'écuries au Québec, notamment à Verchères, en Ontario et dans l'état du Maryland, il laisse sa marque dans les annales des courses de *pur-sang* grâce à son cheval Sir Barton, le premier cheval en 1919 à gagner dans la même année les trois épreuves majeures américaines du Triple Crown. Entre 1920 et 1931, il est élu président de l'hippodrome Blue Bonnets. Ses investissements, sa générosité et son style de vie extravagant contribuent à la perte de sa fortune et le poussent à abandonner ses activités d'éleveurs à partir de 1927. Par la suite, il quitte Montréal pour la Jamaïque pour s'adonner à la pêche et à la voile jusqu'à sa mort en 1951. Il est introduit au Temple canadien de la renommée des courses de chevaux en 1976.

Fig. 131 : *John Kenneth Leveson Ross*, 1914.
Source : Musée McCord.



Joseph Cattarinich
(12 novembre 1881 – 7 décembre 1938)

En plus d'avoir été le gardien de but de l'équipe professionnelle des Canadiens de Montréal entre 1909 et 1910, *Joseph Cattarinich* a aussi été un remarquable homme d'affaires. Outre ses activités dans l'industrie du tabac, c'est dans l'industrie du jeu et des compétitions sportives qu'il fera son nom. Avec son partenaire d'affaire Léo Dandurand, ils introduisent et administrent le *pari-mutuel* dans les hippodromes québécois et canadiens. À la fin de la Première Guerre mondiale, ils entreprennent l'expansion de leurs activités aux États-Unis. En 1921, il fait l'acquisition, avec Léo Dandurand et Louis Letourneau, de l'équipe de hockey des Canadiens de Montréal. En 1932, soit trois ans avant de se départir du Canadien, le trio *Cattarinich*, Dandurand et Letourneau fait l'acquisition de l'hippodrome Blue Bonnets au Montreal Jockey Club. Jusqu'à sa mort subite en 1938, *Cattarinich* investit massivement dans les activités hippiques. Outre l'hippodrome Blue Bonnets à Montréal, *Cattarinich* possédait des actions dans d'autres hippodromes des états de l'Illinois et de la Louisiane.

Fig. 132 : Joseph Carrarinich, date inconnue.
Source : Notre histoire, Canadiens de Montréal.
[En ligne], <http://notrehistoire.canadiens.com/player/Jos-Cattarinich>



Jean-Louis Lévesque
(13 avril 1911 – 28 décembre 1994)

Originaire de la Gaspésie, *Jean-Louis Lévesque* est un important financier et entrepreneur québécois. Après avoir agi à titre de commis de banque et de courtier en valeurs, il fonde sa propre maison de courtage avec laquelle il fait fortune. Dans les années 1950, *Jean-Louis Lévesque* est l'un des hommes d'affaires canadiens les plus influents et respectés. C'est à ce moment qu'il se lance dans l'élevage de chevaux de course *pur-sang*. Sa passion pour les courses de chevaux l'incite à acheter l'hippodrome Blue Bonnets de Montréal en 1958. Deux années plus tard, il fait l'acquisition du parc Richelieu, le deuxième hippodrome en importance dans la métropole. Quelques années plus tard, il acquiert un troisième hippodrome, celui de Windsor en Ontario. En plus de son ses activités dans plusieurs hippodromes, *Jean-Louis Lévesque* connaît aussi une carrière fructueuse comme éleveur et propriétaire de plusieurs champions *pur-sang*. Son cheval de course le plus prolifique, l'Enjôleur, gagne le prestigieux Queen's Plate en 1975. En 1976, *Jean-Louis Lévesque* est introduit au Temple canadien de la renommée des courses de chevaux.

Fig. 133 : *Jean-Louis Lévesque*, date inconnue.
Source : Panthéon des sports canadiens.
[En ligne], <http://www.sportshall.ca/stories.html?proID=147&catID=all&lang=EN>



GLOSSAIRE

Fig. 134 : Équipements de *jockeys* à Blue Bonnets, date inconnue.
Source : Archives de Blue Bonnets.

GLOSSAIRE

- Ambleur :** Cheval qui court à allure parallèle en utilisant simultanément ses deux pattes gauches et ensuite ses deux pattes droites.
- Cercle des vainqueurs :** Petite aire souvent gazonnée où le *jockey* amène le cheval après avoir gagné la course pour rencontrer le propriétaire ou l'entraîneur et pour être photographié.
- Club-house :** Traditionnellement détaché des autres bâtiments voisins, le *club-house* est le bâtiment dont l'accès est généralement plus sélect et où se réunissent les gros parieurs, les propriétaires et entraîneurs. L'intérieur du *club-house* est en règle général plus soigné par rapport à l'*estrade populaire* et on y trouve généralement des restaurants et des bars.
- Course à harnais :** Course de cheval attelé. Le cheval tire un sulky, voiture hippomobile, sur laquelle est assis le conducteur appelé driver.
- Course à plat :** Course de chevaux caractérisée par l'absence d'obstacles sur la piste et par la position du *jockey* monté vers l'avant en équilibre sur le cheval et collé à son encolure. À noter que la *course à plat* a souvent lieu sur du *turf*.
- Estrade populaire :** Bâtiment principal de l'hippodrome, son accès est moins coûteux que le *club-house* et est fréquenté par des parieurs qui misent en général des sommes plus modestes que les parieurs fréquentant le *club-house*.
- Étalon :** Cheval utilisé à des fins de reproduction. L'étalon ne participe généralement pas aux compétitions.
- Furlong :** Unité de mesure du système impérial et du système américain qui équivaut à 660 pieds, à 220 verges ou encore à 201,168 mètres. Ainsi, une course d'un kilomètre équivaut à environ 5 *furlongs* et cinq huitième de mille.
- Galop :** Allure la plus rapide d'un cheval. Le galop se définit par une allure asymétrique en trois ou quatre temps. Le galop est aussi décrit comme allure sautée.
- Grand-Veneur :** Officier de la vénerie (c.-à-d. art de la chasse à courre) d'un prince ou d'un club.
- Jockey :** Le pendant du conducteur d'attelage pour la *course à harnais*. Le *jockey* est un cavalier qui monte des chevaux de course.
- Jument :** Nom pour désigner un cheval femelle âgé de quatre ans et plus.
- Paddock :** Le lieu où les chevaux attendent avant d'entrer sur la piste. C'est à cet endroit que le propriétaire peut voir le *jockey*, l'entraîneur et le cheval avant de miser sur la course.
- Palfrenier :** Personne chargée du soin des chevaux.
- Pari-double :** Pari combiné pour choisir les gagnants respectifs des deux premières ou des deux dernières courses d'un programme.
- Pari Exacta ou Perfecta :** Pari dont l'objectif est d'identifier dans l'ordre exact les deux premiers chevaux dans une course donnée.
- Pari Quiniela :** Ce type de pari consiste à sélectionner les chevaux terminant en première et deuxième position dans une course, sans devoir identifier leur ordre au fil d'arrivée.
- Pari Super-six :** Pari qui exige de miser sur les chevaux gagnants de six courses consécutives.
- Pari Trifecta :** Pari dont l'objectif est d'identifier dans l'ordre exact les trois premiers chevaux dans une course donnée.
- Pari gagnant :** Pari dont le but est de miser sur le cheval finissant premier d'une course.
- Pari-mutuel :** Système de pari qui se base sur un échange de mises entre les parieurs. La compagnie d'exploitations des paris et l'État perçoivent un pourcentage du total des montants misés. La somme restante est distribuée parmi les détenteurs de billets gagnants.
- Pari placé ou classé :** Forme de pari permettant de miser sur un cheval pour qu'il gagne, mais aussi pour qu'il finisse bien placé ou classé (normalement sur le podium). Il s'agit d'un type de paris sécurisés qui augmente la probabilité de victoire, tout en réduisant les possibles retours en argent dans le système mutuel.
- Photo-finish :** Appareil qui effectue l'enregistrement photographique de l'arrivée d'une course.
- Poulain :** Nom pour désigner un cheval mâle jusqu'à ce qu'il atteigne sa quatrième année.
- Pouliche :** Nom pour désigner un cheval femelle âgé de deux et trois ans.
- Preneur aux livres :** Un preneur aux livres peut s'apparenter à certains égards à un courtier. En échange d'un certain montant donné aux organisateurs des courses, le preneur aux livres se voit accorder le droit d'être présent aux courses afin de recevoir les mises des parieurs qu'il s'engage à rembourser, en se prenant un pourcentage, selon le résultat de la course.
- Pur-sang :** Aussi appelée pur-sang anglais, cette race de chevaux est utilisée lors des courses de *galop*. Issus d'un élevage sélectif, les pur-sang peuvent tous retracer leurs origines à trois *étalons* arabes, croisés avec 74 *juments* au 17^e siècle en Angleterre. Les pur-sang se caractérisent par leur tempérament et leur rapidité.
- Standardbred :** Aussi appelé *trotteur* américain, est une race de chevaux pour course de trot et d'amble sous harnais. Issus d'un croisement entre *pur-sang* et *trotteurs* indigènes, ces chevaux sont réputés pour être faciles à former, solides et pour avoir un tempérament moins fort que le *pur-sang*.
- Steeple-chase :** Course à obstacles prenant son origine dans le monde rural. Steeple-chase signifie littéralement « courses au clocher », car les cavaliers devaient relier un village à un autre en se fiant au clocher comme seul et unique point de repère. Dans sa forme originale, cette course obligeait les cavaliers à franchir plusieurs types d'obstacles naturels. Aujourd'hui, un parcours steeple-chase compte au moins huit obstacles choisis parmi une liste bien précise.
- Trotteur :** Cheval qui court à allure diagonale en déplaçant simultanément sa patte avant gauche et sa patte arrière droite, ensuite sa patte avant droite et sa patte arrière gauche. Dans les courses au trot, la difficulté consiste à empêcher le cheval de se mettre au *galop*, ce qui peut entraîner sa disqualification.
- Turf :** Le turf désigne le substrat en herbe sur lequel courent les chevaux lors de compétitions.



BIBLIOGRAPHIE

Fig. 135 : Outils du maréchal-ferrant, date inconnue.

Source : Archives de Blue Bonnets.

BIBLIOGRAPHIE

Fred. F. ANGUS et WILSON, Olive Irwin, Tramways de Montréal = Streetcars of Montreal, Saint-Constant, Musée ferroviaire canadien de Delson/St-Constant, 1995, 83 p.

Ludger, BEAUREGARD, « Géographie historique des côtes de l'île de Montréal », Cahiers de géographie du Québec, 1984, vol. 28, n. 73-74, p. 47-62.

Jules, BÉLANGER, Jean-Louis Lévesque : la montée d'un Gaspésien aux sommets des affaires, Saint-Laurent, Fides, 1996, 310 p.

Guy, BERGERON, Pariez aux courses avec succès, Montréal, G.B.L.M., 1983, 134 p.

Benoît, CLAIROUX, Le métro de Montréal, 35 ans déjà, Montréal, Éditions Hurtubise HMH Ltée, 2001, 159 p.

E. King, DODDS, Canadian turf recollections and other sketches, Toronto, 1909, 304 p.

Dany, FOUGÈRES (sous la direction), Histoire de Montréal et de sa région, Presses de l'Université Laval, Québec, 2012, vol 1, 799 p.

John, FRASER, « The Blue Bonnets, near Lachine, on the Grand Trunk Railway », Canadian Pen and Ink Sketches, Montréal, Gazette Printing Company, 1890, 391 p.

Donald, GUAY, Histoire des courses de chevaux au Québec, Montréal, VLB éditeur, 1985, 249 p.

Lillian, REINBLATT, Political economy and community : a study of Montreal West, Montréal, Mémoire de maîtrise en sociologie, Université Concordia, 1981, 283 p.

Yves, LECLERC, Les courses de chevaux, Montréal, Éditions de l'Homme, 1971, 175 p.

Eva, LÉVEQUE et al., Guide de l'amateur de courses hippiques, Paris, Nouvelles Éditions de l'Université, 2013, 306 p.

Paul-André, LINTEAU, Brève histoire de Montréal, Montréal, Boréal, 1991. 160 p.

E.-Z., MASSICOTE, « Notre-Dame-des-Neiges », Le cahier des dix, 1939, no 4, p. 141-151.

Irène, PUCHALSKI, « John S. Archibald, architect (1872-1934) », Journal of canadian art history, vol. 14, no 2, p. 94-113.

Jean-Claude, ROBERT, Atlas historique de Montréal, Montréal, Libre Expression, 1994, 167 p.

Robert, RUMILLY, History of Saint-Laurent, Montréal, Beauchemin, 1970, 308 p.

Jacques, PHARAND, À la belle époque des tramways : un voyage nostalgique dans le passé, Montréal, Éditions de l'Homme, 1997, 280 p.

S.A., Ville Saint-Pierre, 1908-1983, Sherbrooke, Albums souvenirs québécois, 1984, 216 p.

VILLE DE MONTRÉAL, Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie, 2005, 70 p.

VILLE DE MONTRÉAL, Évaluation du patrimoine urbain de l'arrondissement Côte-Saint-Luc-Hampstead-Montréal-Ouest, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, Direction du développement urbain, Division du patrimoine et de la toponymie, 2005, 44 p.

