

À LA BELLE ÉPOQUE LE FUNICULAIRE DE LA MONTAGNE



Le funiculaire est composé de deux sections et la dernière amène les visiteurs à une vaste terrasse d'observation au sommet (Coll. BANQ)



GABRIEL
DESCHAMBAULT

Avec un numéro du bulletin qui traite des transports dans le Plateau, on n'a que l'embaras du choix des sujets à traiter, puisque le développement de notre quartier est directement lié à l'essor des transports, en particulier à celui du tramway. Mais il y avait quelque chose de bien plus fantaisiste encore que le tramway dans notre quartier : il y avait ...un vrai funiculaire.

En cette deuxième demie du XIX^{ème} siècle, Montréal est toujours la métropole du Canada et se dote en conséquence d'aménagements dignes de son statut. L'administration municipale décide à ce moment de la création de trois grands parcs montréalais; avec l'Île Sainte-Hélène, le parc Logan (parc La Fontaine) et le mont-Royal.

L'aménagement de ce dernier est confié à l'architecte de paysage Frédéric Law Olmsted (l'artisan du Central Park de New-York) qui livre le magnifique parc en 1876. Les Montréalais peuvent maintenant accéder au sommet de la montagne en

parcourant un chemin sinueux qui leur fait découvrir les différents paysages imaginés par l'architecte. On y va à pied, à cheval ou en carriole, mais des promoteurs souhaitent faire profiter au plus grand nombre, de l'accès à ce lieu unique. En 1884, on propose donc la construction d'un funiculaire et d'une plate-forme d'observation sur le versant est de la montagne. La Ville de Québec possède déjà le sien depuis 1879. Olmsted est totalement opposé à ce projet puisqu'il considère que cette rapidité pour atteindre le sommet de la montagne prive le visiteur de la découverte progressive du paysage lors de la montée.



La gare du Incline Railway to top of mountain , angle Parc et Duluth, accueille les visiteurs (Coll. BANQ)

L'accès du funiculaire se trouve avenue du Parc, dans l'axe de la rue Duluth. Les gens achètent leur billet pour quelques sous, et ... en route pour la grande aventure. Ils prennent un premier wagon qui les amène, par une faible pente, au pied du funiculaire proprement dit, où ils changent de wagon pour s'installer dans une nacelle qui grimpe une rampe très abrupte, jusqu'à une plate-forme d'observation qui donne une vue époustouflante sur la ville, le fleuve et les montagnes environnantes.

L'endroit est unique puisque l'autre terrasse observatoire, celle du grand chalet, n'est construite qu'en 1906. C'est donc la première fois que les

Montréalais ont massivement accès au mont Royal, mais surtout, à cette vue unique et magnifique sur le panorama de leur ville. L'activité est très populaire auprès de tous, grands et petits, et devient rapidement la sortie du dimanche pour les familles et les amoureux. Ceux-ci redescendent bien sûr à pied, doucement, en assurant quelques arrêts en chemin, mais pas nécessairement pour apprécier les paysages d'Olmsted.

Le funiculaire est actionné par des machines à vapeur et la traction des wagons se fait par des câbles d'acier. Les wagons du funiculaire proprement dit sont actionnés simultanément; l'un montant et l'autre descendant; et c'est



La voie du funiculaire, en forte pente, passe au-dessus du chemin Olmsted (Coll. BANQ)

la même chose pour les wagons de la première section. Jugé dangereux en 1918, il est fermé et par la suite démolit en 1920. Le mont Royal retrouve alors une certaine tranquillité, et les Montréalais qui souhaitent s'y balader doivent maintenant compter sur leurs propres moyens. C'est en 1924 qu'une ligne de tramway rejoint le sommet, provenant de la Côte-des-Neiges à l'ouest. En 1930, une autre ligne, venant de l'est, le 11 «mountain», ramène les gens du Plateau sur la montagne. Une ligne d'autobus, la 11 montagne, perpétue ce souvenir.

Le trajet emprunté par ces deux tramways est transformé, au moment de la disparition de ce mode de transport en 1959, et devient le chemin Camillien Houde, pour l'usage de l'automobile.