

Comment Montréal est devenu Paris pour les Américains!

Marie-Janou Lusignan

Volume 14, Number 2, Summer 1995

Le tourisme : toute une histoire!

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1075096ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1075096ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (print)

1923-2705 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Lusignan, M.-J. (1995). Comment Montréal est devenu Paris pour les Américains! *Téoros*, 14(2), 20–23. <https://doi.org/10.7202/1075096ar>

Comment Montréal est devenu Paris pour les Américains!

Marie-Janou Lusignan*

«De toutes les villes en Amérique, Montréal est celle qui m'a séduit le plus...»
Jules Leclercq,
voyageur français, 1886.

En 1994, l'Office des congrès et du tourisme du Grand Montréal (OCTGM) célébrait ses 75 ans de fondation. Dans le cadre des activités marquant cet anniversaire, le Centre d'histoire de Montréal présentait, du 21 septembre 1994 au 16 avril 1995, une exposition intitulée *Suivez le guide! L'histoire du tourisme à Montréal*. Peu d'historiens se sont intéressés au sujet et la réalisation de cette exposition a nécessité de nombreuses recherches documentaires et iconographiques afin de faire sortir des méandres de l'oubli, les grands jalons de l'histoire du tourisme à Montréal. Les faits marquants de cette histoire sont ici présentés.

Le premier touriste à Ville-Marie

Ville-Marie venait-elle à peine d'être fondée par le sieur de Maisonneuve, qu'un jeune normand, du nom de Asseline de Ronval, sans doute le premier touriste en terre néo-française, foula son sol. Contrairement à la plupart des voyageurs qui venaient en Nouvelle-France afin de remplir des missions économiques ou politiques, Asseline de Ronval ne voyageait que pour son agrément. Animé par la curiosité et la soif de découverte, c'est en mai 1662 que le jeune homme s'embarqua à bord d'un voilier en direction de Québec. Le voyage dura plus d'un mois. À peine venait-il d'atteindre le Nouveau-Monde qu'il fut le témoin d'une scène horrifiante qui le hanta tout au long de son voyage: à Tadoussac, un jeune homme fut scalpé devant ses yeux.

Après avoir séjourné à Québec et à Trois-Rivières, Asseline de Ronval visita Montréal. C'était alors, selon lui, une bien petite

ville qui avait peu d'attractions et de distractions à offrir à ses visiteurs: quelques rues et l'Hôtel-Dieu qui incluait la maison de Jeanne Mance, la chapelle et l'hôpital⁽¹⁾. Son séjour de deux semaines dans la ville lui permit néanmoins de rencontrer tous les notables.

[...] nous poursuivisme nostre voyage du montreal non pas sans grande peine car le courant de leau nous estoit toujours contraire le flot de la mer ne pouvant monter sy hault, c'est pourquoy nous ne pûmes y ariver que a force de rames, en ce temps la le montreal estoit peu habité on y voyoit que une cabpelle ou deux peres Jesuites disoient la messe tous les jours et les maisons quoy que en petit nombre ne laissaient pas destre belle spatieuses et agreables celle de monsieur Le moine natif de dieppe surpassoit toutes les austres, mon camarade duchesme diberville estant sont parent nousfusmes loger ches luy ou il nous receut en bons amis et comme gens du mesme pays.⁽²⁾

Il regagna Dieppe, sa ville natale, en décembre de la même année.

L'éclosion d'une industrie

Pendant plusieurs décennies, seuls quelques rares touristes se sont aventurés sur nos terres. Il fallut attendre les premières années du XIX^e siècle pour réellement assister à l'éclosion de l'industrie touristique à Montréal, comme partout ailleurs dans le monde. L'avènement de cette nouvelle forme de loisir, réservée aux mieux nantis, fut intimement liée au développement et au perfectionnement des moyens de transport. Au fur et à mesure que les déplacements s'améliorèrent, en termes de rapidité, de confort et de luxe, un nombre grandissant de riches Américains, Canadiens, Anglais et Français s'affichèrent comme touristes dans les rues de Montréal.

L'avènement des bateaux à vapeur sur le St-Laurent, dans la première décennie du XIX^e siècle, initièrent les premières croi-

sières. Le pionnier de la navigation à vapeur sur le fleuve fut l'*Accomodation*, navire qui, en novembre 1809, fit son premier trajet entre Montréal et Québec en 66 heures!

Au milieu du XIX^e siècle, le transport subit une véritable révolution. Les voyages transatlantiques entre l'Europe et l'Amérique devinrent plus accessibles et beaucoup moins risqués, et au fur et à mesure que les années avancèrent, le temps de traversée s'écourta. Dès 1850, les réseaux de chemins de fer sillonnèrent tout l'est de l'Amérique et rapidement il ne fut «presqu'aucun endroit où le voyageur ne puisse se rendre tout en restant confortablement installé dans son fauteuil»⁽³⁾. Longtemps reconnue comme deuxième ville portuaire d'Amérique du Nord, Montréal fut la plaque tournante du transport ferroviaire et la métropole canadienne du commerce et de la finance.

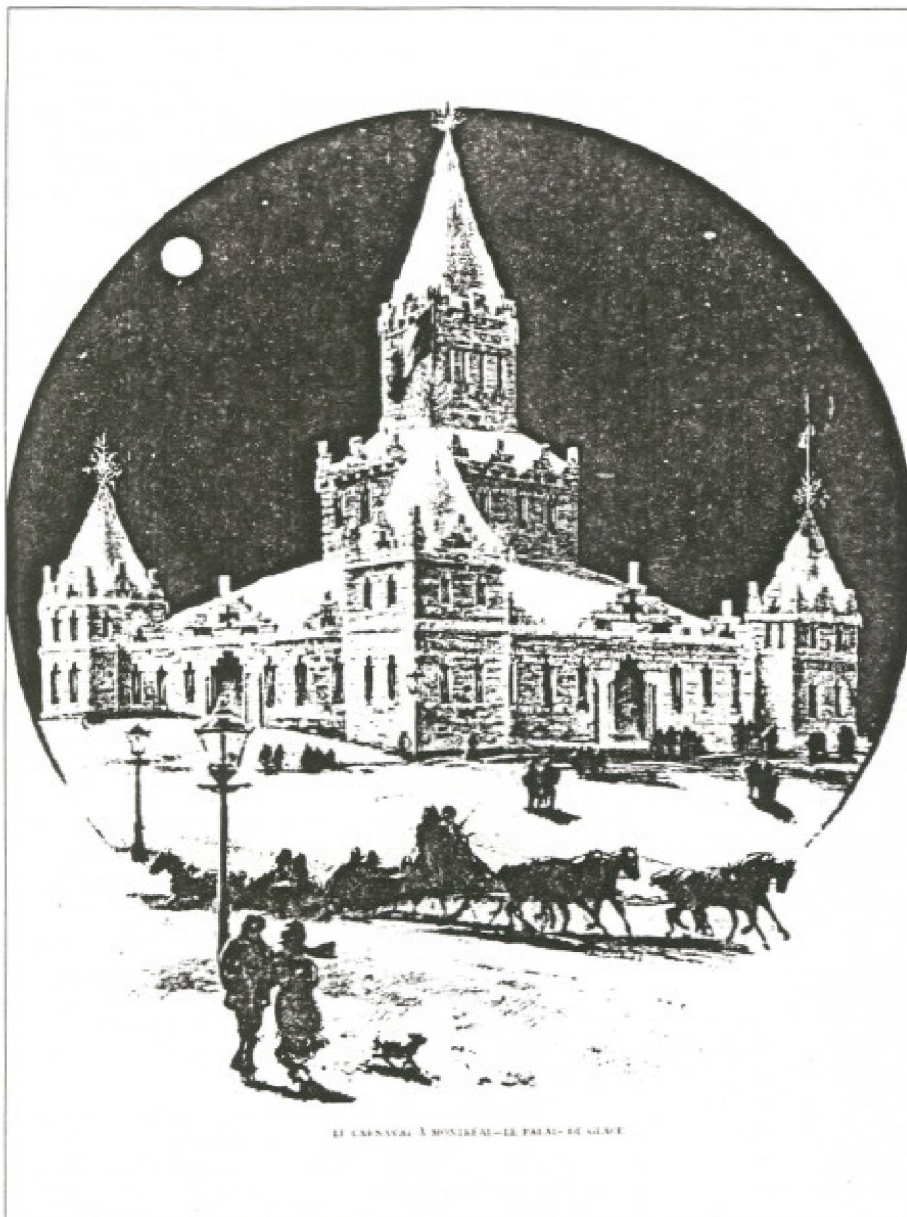
Tous ces progrès technologiques eurent une incidence directe sur l'expansion de la ville, surtout après la construction du pont Victoria qui confirma Montréal dans son rôle de capitale commerciale du pays. Aussi, ne faut-il surtout pas négliger le rôle prédominant qu'ont joué l'avènement de l'automobile et le développement de l'aviation civile sur l'accroissement du tourisme et des congrès à Montréal.

Une hospitalité inégalée

L'hôtellerie au Canada remonte au milieu du XVII^e siècle. Les premiers établissements ouvrirent leurs portes simultanément à Montréal, Québec et Trois-Rivières. À Montréal, c'est autour de la place Royale, autrefois le centre de l'activité commerciale de la ville, que les premières auberges s'établirent.

L'industrie hôtelière évolua peu jusqu'à l'aube du XIX^e siècle. Les progrès alors réalisés au niveau des moyens de transports profitèrent grandement à l'hôtellerie montréalaise. Son développement y fut intimement rattaché puisque ces innovations stimulèrent les activités commercia-

* Madame Marie-Janou Lusignan est professeure au département de tourisme du Cégep de Granby, Haute-Yamaska et a été chargée de projet pour l'exposition: *Suivez le guide! L'histoire du tourisme à Montréal*.



LE PALAIS DE GLACE À MONTRÉAL—LE PALAIS DE GLACE

Le palais de glace de 1883 érigé sur le square Dominion. *L'Opinion publique*, janvier 1883. Archives du Groupe de recherches en arts populaires, GRAP, Université du Québec à Montréal.

les de la ville et augmentèrent son achalandage.

Les premiers grands hôtels de Montréal furent l'hôtel Rasco, l'hôtel Donegana et le St. Lawrence Hall. Leur confort et leur luxe incomparable marquèrent l'histoire hôtelière de la ville dans la première moitié du XIX^e siècle.

De 1880 à 1940, des établissements hôteliers exceptionnels virent le jour. S'inspirant des grands palaces de tradition européenne, la qualité du service de ces nouveaux hôtels fut dictée par l'application de

règles très strictes. Tandis que des chefs français de grande renommée s'affairaient dans les cuisines, les vins les plus prestigieux de France étaient offerts à la clientèle et les repas étaient servis dans des couverts en argent massif. L'instauration de ces hôtels prestigieux fit de Montréal une destination de grande notoriété à l'échelle nord-américaine.

Un des plus grands témoins de l'ère de cette hôtellerie de luxe fut, jusqu'à la moitié du 20^e siècle, l'hôtel Windsor. Construit en 1878 en face du square Dominion (aujourd'hui square Dorchester), son ar-

chitecture s'inspira du célèbre Waldorf Astoria, l'un des hôtels les plus somptueux de New York.

Situé en plein cœur de l'activité commerciale de la ville, l'hôtel Windsor, avec ses 400 chambres, fut pendant plusieurs années le plus vaste hôtel de l'Amérique du Nord. Il était aussi le plus moderne: ascenseurs rapides, chauffage à la vapeur, eau chaude et eau froide, clochettes dans chaque chambre, etc. Les tarifs variaient entre 4 \$ et 6 \$ par jour.

L'histoire de l'hôtel fut malheureusement marquée par deux incendies majeurs, l'un en 1906 et l'autre en 1957 qui le détruisit presque entièrement. Néanmoins, les activités de l'hôtel se poursuivirent jusqu'en 1981 dans l'annexe, la seule partie qui avait pu être sauvée. Aujourd'hui, le bâtiment a été recyclé en luxueux édifice à bureaux.

D'autres hôtels marquèrent cette époque glorieuse de l'hôtellerie montréalaise: l'hôtel Queen's, la gare-hôtel Viger, le Ritz-Carlton et le Mont-Royal.

L'Hôtel Ritz-Carlton est le seul établissement qui a conservé sa vocation hôtelière. Au moment de sa construction à Montréal en 1912, César Ritz, homme d'affaires français d'origine suisse et fondateur de la chaîne hôtelière, imposa deux principales conditions.

En premier lieu, il fallait que le futur hôtel respecte les standards très élevés de l'hôtel Ritz: une salle de bain par chambre; des facilités de cuisine à chaque étage; un hall assez petit pour être intime; un grand escalier pour flatter la coquetterie de ces dames; un service de valet 24h par jour et un concierge pour satisfaire les caprices de la clientèle. [...] En deuxième lieu, il fallait que les Canadiens assument la propriété de l'hôtel.⁽⁹⁾

Il est déplorable de constater qu'il ne reste que très peu de témoins de cette fabuleuse époque où Montréal abritait un grand nombre de fastueux hôtels. Comme en témoigne Guy Pinard :

De tous les hôtels construits avant 1930, à Montréal et dans la région, il n'en existe plus que 16. [...] La pauvreté de l'héritage hôtelier

s'explique par la très grande volatilité de cette industrie forcée de plaire sans cesse aux goûts du jour et d'assister, impuissante, aux déplacements cycliques des pôles d'attraction et de l'activité économique de Montréal. De très grands hôtels de leurs époques respectives comme les hôtels St. Lawrence Hall, Ottawa, Windsor, Queen's, Viger, Mont-Royal et Rasco bien sûr, sont tombés en désuétude les uns parce qu'ils n'étaient plus de leur temps, les autres parce qu'ils se trouvaient excentrés par rapport à l'épicentre économique et touristique de la ville. Les 13 immeubles d'anciens hôtels à avoir échappé aux pics des démolisseurs, en plus de ceux du Heney's Inn, du Rasco et du Ritz-Carlton — ce dernier abritant encore un hôtel — sont ceux du Jacques-Cartier (ex-Nelson); du Riendeau et du St-Nicolas, situés Place Jacques-Cartier; de l'Ottawa, [...] rue St-Jacques; du Richelieu, [...] rue St-Vincent; du Bonsecours, [...] rue St-Paul est; du Queen's, [...] rue Peel; du Berkeley, du Ford, du Mont-Royal et du Windsor, mieux connus des Montréalais [...]⁽⁹⁾

Les grandes attractions

Le statut de capitale commerciale du pays interpella plusieurs voyageurs au XIX^e siècle. Tous vantèrent dans leurs récits de voyages⁽⁶⁾, les beautés de Montréal, le charme de ses quartiers et son ambiance. Comme l'écrivait si bien en 1903 Félix Klein:

Gracieusement étendue entre la colline boisée d'où elle tire son nom et les flots bleus du Saint-Laurent; intéressante comme une ville d'Europe, qu'elle semble être avec son histoire de presque trois siècles; riche, aérée, vivante, confortable comme une ville, qu'elle est bien, de notre âge et du nouveau monde, Montréal constitue sans nul doute un des plus agréables séjours d'Amérique.⁽⁷⁾

Les lieux qu'ils fréquentaient à l'époque correspondent aujourd'hui à ce que l'on nomme le Vieux-Montréal. Un grand nombre de monuments et de bâtiments suscitèrent plusieurs commentaires de la part des visiteurs. Hier, comme aujourd'hui,

on s'imprégnait de l'animation du port ou du marché sur la place Jacques-Cartier, on appréciait l'architecture du palais de justice, de la bourse, de l'hôtel de ville et des banques, on se promenait sur le Champ-de-Mars, la place d'Armes, etc. La visite de l'église Notre-Dame, «l'édifice le plus vaste et le plus somptueux de toute l'Amérique du Nord»⁽⁸⁾ constituait également une activité très appréciée des touristes. Jusqu'au tout début du XX^e siècle, ces derniers eurent accès à l'une des tours de l'édifice religieux afin d'avoir une vue imprenable sur la ville.

Déjà à cette époque, Montréal offrait donc à ses visiteurs une multitude d'expériences et d'émotions. Que ce soit en participant à des activités récréatives, culturelles ou à des événements majeurs, Montréal pouvait toujours garantir à ses visiteurs des souvenirs inoubliables.

La descente des rapides de Lachine en bateau à vapeur, «l'une des grandes attractions d'un voyage sur le St-Laurent»⁽⁹⁾ en fait preuve. C'était, pour les touristes de la fin du XIX^e siècle, une aventure exaltante. Avant même le début de l'expédition, un sentiment d'excitation et d'appréhension s'installait parmi les passagers. Mais leur frénésie atteignait son paroxysme lorsqu'un pilote «indien» embarquait sur le bateau.

Une mise en scène impressionnante entourait son arrivée. Lorsque le navire approchait Caughnawaga, un signal était lancé. Immédiatement, un Amérindien vêtu de ses plus belles parures quittait la côte en canot vers le bateau à vapeur. Il grimpeait ensuite pour se rendre à la cabine de navigation. Cette cérémonie rassurait les passagers. Les Amérindiens avaient la réputation d'être les seuls à pouvoir réussir l'exploit de franchir les rapides de Lachine sans incidents. Après la traversée des rapides, l'Amérindien allait parmi les touristes pour vendre sa photographie au coût de 1 \$! Si l'on se fie au récit de Jules Leclercq, il semblerait que derrière ces vêtements légendaires se dissimulaient des hommes d'une race autre que celle qu'ils prétendaient être:

Cet homme se fait passer pour Indien et porte un costume à l'avenant: c'est un moyen pas mal imaginé pour faire vendre sa photographie aux passagers, ce qui lui procure un joli revenu. Mais il m'avoua confidentiellement qu'il était aussi Indien que moi.⁽¹⁰⁾

Le peuple autochtone exerçait sur les voyageurs européens une réelle fascination. Mais un contact superficiel à bord des navires sur les rapides de Lachine ne pouvait les satisfaire. Leur curiosité les poussait à vouloir les connaître davantage et à les côtoyer dans leur environnement familial.

C'est ainsi qu'à la même époque, la majorité des voyageurs français visitèrent le village de Caughnawaga, aujourd'hui rebaptisé Kahnawake. Influencés par la littérature romanesque, ils croyaient en l'existence de ces personnages légendaires. Enthousiastes, ils se rendaient au village dans l'espoir d'y rencontrer les héros de leurs romans. Mais la réalité dissipait rapidement leurs illusions: à leur grande surprise, les Amérindiens vivaient de la même façon que les Blancs et les voyageurs en étaient amèrement déçus. Conscientes de l'attrait qu'exerçaient les Amérindiens sur les touristes étrangers, des entreprises organisèrent, au début du XX^e siècle, des tours guidés dans le village de Caughnawaga.

Au fil des ans, plusieurs parcs montréalais offrirent aux voyageurs détente et divertissement. Au XIX^e siècle, des milliers de Montréalais et de touristes se rendirent au jardin Guilbault ou au parc Sohmer. Chacun proposait aux visiteurs une variété d'activités amusantes et surprenantes: acrobates, feux d'artifice, concerts, ascension en ballon, objets rares et curieux, etc.

Au tournant du siècle, quatre parcs majeurs firent la joie des touristes: le parc Dominion, l'île Sainte-Hélène, le parc Lafontaine et, bien sûr, le parc du Mont-Royal. L'hiver fut pendant longtemps une saison touristique très achalandée à Montréal et par milliers, les touristes américains affluaient dans la ville afin de pratiquer leurs sports préférés sur la montagne: toboggan, raquette, patin, ski, etc. Comme le soulignait George A. Mc Namee, secrétaire-trésorier du Montreal Tourist and Convention Bureau (aujourd'hui OCTGM):

[...] Les sports d'hiver nous amènent un fort contingent de riches étrangers. Ils nous arrivent de New York surtout, mais aussi de Philadelphie, de Washington, pour voir nos célèbres joutes de hockey, nos virtuoses du saut en ski; pour faire, en toboggan, ces glissades vertigineuses dont chez eux on parle beaucoup...⁽¹¹⁾

Durant la période estivale, de 1884 à 1918, il fut possible d'accéder au sommet du Mont-Royal grâce à un funiculaire qui arrivait à proximité du belvédère. Sa popularité fut si grande qu'on ajouta un éclairage afin de permettre aux usagers d'en bénéficier tard le soir. Durant l'été 1885, jusqu'à 30 000 personnes profitèrent de ce service.

Montréal fut également l'hôte de nombreux événements majeurs qui attirèrent une foule considérable de touristes. Pensons par exemple aux carnivals d'hiver, aux expositions provinciales, aux célébrations de la Saint-Jean-Baptiste, au Congrès eucharistique, à l'Exposition universelle de 1967, aux Jeux Olympiques et aux Florales. Plusieurs de ces manifestations firent connaître Montréal à l'échelle internationale, confirmèrent son dynamisme et eurent un impact considérable sur son développement économique et urbain.

Le carnaval d'hiver fut l'un des événements les plus marquants de la fin du XIX^e siècle à Montréal. Conçu afin de promouvoir les intérêts économiques et touristiques de la ville, le premier carnaval fut créé en 1883. Les organisateurs souhaitaient réactiver l'économie de la ville en attirant des touristes durant la saison hivernale et mieux faire connaître son dynamisme auprès des voisins américains et canadiens. Montréal devait apparaître à leurs yeux comme l'une des villes les plus attrayantes du monde.

Le carnaval durait environ une semaine, à la fin du mois de janvier ou au début de février. À cette occasion, entre 50 000 et 60 000 touristes américains affluaient dans la ville. Des activités sportives étaient organisées: patinage, promenades en traîneau, courses de chevaux, curling..., mais l'activité préférée des Américains était incontestablement la glissade.

Les activités du carnaval d'hiver se déroulaient principalement dans l'ouest de la ville, au square Dominion et sur le Mont-Royal. Toutefois, de l'animation fut aussi organisée certaines années à la place d'Armes, au Champ-de-Mars et à la place Jacques-Cartier. Plusieurs monuments de glace étaient érigés dans ces lieux publics.

Construit au square Dominion, le palais de glace était le monument le plus impressionnant du carnaval d'hiver. Le premier palais fut inauguré en janvier 1883 en présence de 3 000 personnes. Édifié à l'aide de

15 000 blocs de glace et de cèdre, il déploya une originalité qui ne fut jamais renouvelée.

L'attaque du palais constituait le point culminant des festivités du carnaval d'hiver. Après avoir descendu le Mont-Royal en file indienne, des centaines de raquetteurs, munis de flambeaux, se plaçaient autour du palais. Au signal de l'attaque, ils se précipitaient à l'intérieur du monument, tandis qu'une garnison tentait de défendre la forteresse. Le combat faisait rage sous les feux d'artifice pendant près d'une heure. Jusqu'à 50 000 spectateurs pouvaient assister à cette cérémonie. Quant tout était terminé, les raquetteurs paradaient dans la ville et se rendaient ensuite au sommet de la montagne, où des feux d'artifice étaient encore lancés.

À ses débuts, le carnaval d'hiver de Montréal était un événement unique en Amérique du Nord. Mais à partir de 1885, les Américains organisèrent des manifestations semblables, ce qui entraîna une baisse importante des visiteurs à Montréal. Le dernier carnaval eut lieu en 1890. Les graves problèmes financiers éprouvés depuis quelques années ne permettaient plus aux organisateurs de poursuivre leurs activités.

Ainsi, au fil des siècles, Montréal s'est toujours dévoilée à l'étranger comme une ville aux multiples plaisirs. Ville de romantisme et d'histoire, destination sans égale pour les joies de l'hiver, ville d'agrément..., on la surnomma même le Paris de l'Amérique du Nord. Comme le mentionnait en 1932 George A. McNamee, secrétaire-trésorier du montreal Tourist and Convention Bureau: «[...] les touristes américains viennent à Montréal parce que, auprès des leurs, notre ville est gaie; parce qu'ils y sentent une atmosphère française, quelque chose d'indéfinissable qui, de loin leur rappelle Paris [...]»⁽¹²⁾



BIBLIOGRAPHIE

- COLLARD, Edgar Andrew, *Passage to the Sea, the Story of Canada Steamship Lines*, Doubleday Canada Ltd, Toronto, 1991.
- DUFRESNE, Sylvie, *Le carnaval d'hiver de Montréal (1883-1889)*, Presses de l'Université du Québec, Montréal, 1980.
- GARCEAU, Henri-Paul, *Chronique de l'hospitalité hôtelière du Québec de 1880 à 1940: les pionniers*, Les Publications du Québec, Éd. du Méridien, Montréal, 1990.
- GRÉGOIRE, Jeanne, *Un parc, un funiculaire, une croix*, Société historique de Montréal.

LACROIX, Lucien, *Yankees et Canadiens, Impressions de voyage en Amérique*, Maison Alfred Mame et Fils, Tours, 1895.

LECLERCQ, Jules, *Un été en Amérique, de l'Atlantique aux montagnes Rocheuses*, Éd. Plon, Nourrit et Cie, Imprimeurs-éditeurs, Paris, 1886.

MOLSON, *Du canot au chemin de fer: histoire illustrée des transports dans la province de Québec*, Molson, Montréal, s.d.

PINARD, Guy, *Montréal, son histoire, son architecture*, Tome 2, Éd. La Presse, Ottawa, 1988.

PRÉVOST, Robert, *Le tourisme au Québec, rétrospective, Québec-Histoire*, vol 1, no 2, avril-juin 1971, pp. 3-5.

SIMARD, Sylvain, *Mythe et reflet de la France: Image du Canada en France, 1850-1914*, Cahiers du CRCCF, Presses de l'Université d'Ottawa, 1987.

YON, Armand, *Notre premier touriste en Nouvelle-France: Asseline de Ronval [1662]*, *Les Cahiers des Dix*, no 39, 1974, pp. 146-170.

NOTES

- (1) Un manuscrit du journal de voyage d'Asseline de Ronval est conservé aux Archives nationales du Canada.
- (2) *Journal en abrégé des voyages de monsieur Asseline de Ronval tant par terre que par mer, avec plusieurs remarques, circonstances et aventures très curieuses*, 1695, p. 50.
- (3) Sylvain SIMARD, *Mythe et reflet de la France: Image du Canada en France, 1850-1914*, Cahiers du CRCCF, Presses de l'Université d'Ottawa, 1987, p. 96.
- (4) Guy Pinard, *Montréal, son histoire, son architecture*, Tome 2, Éd. La Presse, Ottawa, 1988, p. 246.
- (5) *Ibid.*, p. 158.
- (6) Dans le cadre de la recherche exploratoire destinée à la réalisation de l'exposition sur l'histoire du tourisme à Montréal, les récits de voyageurs furent une précieuse source d'information. Cette forme de littérature fut très populaire durant la deuxième moitié du XIX^e siècle, époque où l'industrie touristique était en plein essor. Les individus qui voyageaient alors pour le plaisir devaient entièrement assumer leurs frais de voyages. Ils comptaient donc sur la publication de leurs récits de voyages pour rembourser une partie de leurs dépenses.
- (7) Sylvain SIMARD, *op. cit.*, p. 134.
- (8) Lucien LACROIX, *Yankees et Canadiens, impressions de voyages en Amérique*, Maison Alfred Mame et Fils, Tours, 1895, p. 114.
- (9) Jules Leclercq, *Un été en Amérique, de l'Atlantique aux montagnes Rocheuses*, Éd. Plon, Nourrit et Cie, Imprimeurs-éditeurs, Paris, 1886, p. 357.
- (10) *Ibid.*, p. 357.
- (11) Pierre Lefort, *Ce que nous rapporte en moyenne l'industrie du tourisme en un an*, *La Presse*, 16 décembre 1932, p. 17.
- (12) *Ibid.*, p. 17.