

Le Nord des Montréalais : les Laurentides

Serge Laurin

Numéro 33, printemps 1993

Ah! Les belles vacances!

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/8370ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Laurin, S. (1993). Le Nord des Montréalais : les Laurentides. *Cap-aux-Diamants*, (33), 65–68.

Le Nord des Montréalais : les Laurentides

Si le curé Labelle a construit le chemin de fer reliant les Pays-d'en-Haut à la métropole, la région doit une bonne part de sa fortune au légendaire «Jack Rabbit». En popularisant la pratique du ski dans les collines du nord, il a contribué à faire des Laurentides l'aire de récréation hivernale la plus fréquentée du continent nord-américain.

par Serge Laurin

13 000 le nombre des estivants dont les résidences secondaires s'échelonnent le long de la Mille-Îles, du lac des Deux-Montagnes et de l'Ouataouais inférieur, de Terrebonne à Saint-André-d'Argenteuil en passant par Saint-Maurice (Bois-des-Filion) et Sainte-Thérèse, Rosemère où domine l'élément anglophone, Saint-Eustache et Saint-Eustache-sur-le-Lac, Pointe-Calumet, Saint-Joseph, Oka et Saint-Placide.

La faveur populaire ira aux lieux de villégiature des Basses-Laurentides jusque dans les années



Le Miss Ward's House à Sainte-Agathe en 1900. (Archives de l'auteur).

CONTRAIREMENT À LA CROYANCE POPULAIRE, C'EST dans les Basses-Laurentides qu'est née dès le XIX^e siècle l'industrie touristique dans le nord de Montréal grâce au développement de la villégiature en chalet. Les McKenzie et les McTavish, copropriétaires de la compagnie du Nord-Ouest, comptent parmi les premiers villégiateurs de Terrebonne. D'autres les imiteront si bien que surgiront, çà et là, le long de la rivière des Mille-Îles des résidences d'été qui feront de ce cours d'eau et de ses rives le premier «Nord» touristique de Montréal. Dès les premières décennies de notre siècle, on estime à quelque 12 000 ou

1920 et même jusqu'à la veille de la Deuxième Guerre mondiale. Retardée par la lenteur du développement des moyens de transport, l'industrie touristique des collines du nord ne prendra son envol qu'à la fin des années 1890.

D'aucuns pourront s'interroger sur le sort qu'auraient connu plusieurs paroisses des Hautes-Laurentides si, au tournant du XX^e siècle, l'industrie touristique n'était pas venue au secours d'une économie défailante. Pétri de terres rocheuses, rapidement vidé de ses ressources forestières et presque privé de mines, le territoire du nord

n'avait guère à offrir, à proximité de la métropole, que le pittoresque de ses paysages montagneux percés d'une multitude de lacs et parcourus par une faune diversifiée. Dès le moment où la voie ferrée reliait Saint-Jérôme, en 1876, puis Sainte-



Herman Smith Johansen alias «Jack Rabbit» (1875-1987), pionnier du ski dans les Laurentides. (Photo La Presse).



Cours de ski à la station de Piedmont en 1963. (Fonds du ministère Loisirs, Chasse et Pêche. Archives nationales du Québec à Québec).

Agathe, en 1892, à Montréal, l'industrie touristique devint la planche de salut économique de petites paroisses moribondes. Le curé Antoine Labelle l'avait prédit. Ainsi, le curé Desjardins de Saint-Sauveur écrivait: «Peu à peu l'on nous connaîtra mieux, on aimera notre village si pit-

toresque, l'on achètera une propriété, l'on y fera construire une résidence d'été; bientôt aussi l'on y attirera des amis... Tous les ouvriers, comme tous les marchands et les hommes d'affaires y gagneraient, mais surtout les cultivateurs et les propriétaires de terrain». Shawbridge, berceau du ski, et Saint-Sauveur, Sainte-Marguerite et Sainte-Adèle s'équipèrent pour recevoir cette manne arrivée de Montréal, voire des États-Unis, par le train. Mais déjà Sainte-Agathe se posait comme le rendez-vous de prédilection des villégiateurs.

Dès avant le parachèvement du tronçon de chemin de fer sur son territoire, Sainte-Agathe connaît un doublement de son évaluation municipale. Le gratin, une bourgeoisie canadienne, américaine et européenne, installe ses spacieuses villas autour du lac des Sables: le roi du sucre Baumgarten, le ministre Guillaume-Alphonse Nantel, l'industriel et courtier John Herdt, le vicomte Raoul d'Ogier d'Ivry. Aussi tôt qu'en 1894 un premier hôtel, le Castel des Monts, ouvre ses portes. Mais, ni cet hôtel, ni quatre autres auberges ne suffisent à la demande d'hébergement. Des maisons, des granges même, en bordure du lac des Sables trouvent preneurs. En 1895, les premières régates ont lieu sur le lac et on assure que le «tout Montréal» est accouru au Castel des Monts cette année-là. Les petites paroisses, dont les scieries s'étaient tuées, revivent; Sainte-Agathe règne et le comté de Terrebonne prospère. On ne peut en dire autant d'Argenteuil. Exception faite de Saint-Adolphe-d'Howard et de Morin-Heights qu'on peut atteindre facilement par les voies de communication du comté de Terrebonne, les hauteurs d'Argenteuil sont médiocrement desservies par la route ou le rail. Plus au nord où s'étendent en succession les vallées de la Rouge et de la Lièvre, on s'adonne surtout aux activités de plein air: chasse, pêche, excursions sur l'eau et randonnées en montagne. C'est d'abord le royaume des clubs privés que voisinent des chalets rustiques ayant échappé à leur emprise.

Dans la première moitié du xx^e siècle, on assiste petit à petit au déplacement du centre de gravité de l'industrie touristique du sud au nord, des Basses aux Hautes-Laurentides par l'effet jumelé de la «suburbanisation» des municipalités de la plaine de Montréal et de la montée en flèche de la popularité de la pratique du ski dans les collines au-delà de Saint-Jérôme. L'automobile, qui avait favorisé l'éclosion de la villégiature dans les Basses-Laurentides, va contribuer à sa disparition en raison du développement d'un réseau routier de plus en plus tentaculaire. Rendant possible le va-et-vient quotidien entre la campagne et la ville, entre le lieu de résidence et le travail, l'automobile enclenche le processus de transformation des chalets d'été en habitations permanentes. La «banlieusardisation» de la zone des



Mille-Îles, entre Terrebonne et Saint-Eustache via Sainte-Thérèse, efface à tout jamais les traces des anciens lieux de villégiature sous ses complexes routiers, ses quartiers résidentiels et ses centres commerciaux.

Entre-temps, un engouement irrépensible pour la pratique du ski entre les deux guerres propulse cette «industrie» du ski des Pays-d'en-Haut (Shawbridge à Mont-Tremblant) aux plus hauts niveaux. Cette pratique s'était modestement amorcée vers 1905 dans la région des Laurentides alors que des membres du Montreal Ski Club prenaient le train pour Sainte-Agathe où ils débarquaient, puis chaussés de skis rudimentaires dévalaient à travers bois quelque cinquante kilomètres de collines et de plats jusqu'à Shawbridge où ils reprenaient le train vers Montréal. En 1911, Émile Cochand, un Européen d'origine suisse attaché à l'Auberge Sainte-Marguerite-Station (Chalet Cochand), donnait les premiers cours de ski dans la région et y traçait les premières pentes. Après 1920, à une époque où l'on ne distinguait pas encore ski de fond et ski alpin, s'était élaboré un réseau de pistes qu'on doit pour une très large part à «Jack Rabbit» Johannsen. Le ski atteint un tel niveau de popularité qu'en 1927 le Canadien National, imité l'année suivante par le Canadien Pacifique, organisait ses fameux trains de neige. Au début des années trente, un dénommé Foster installa à Shawbridge le premier remonte-pente en Amérique du Nord, actionné par un moteur Chrysler. Une nouvelle ère s'ouvrait. Le ski alpin naissait.

En prenant une telle importance, la pratique du ski devait transformer la configuration du territoire des Laurentides et modifier profondément son économie. Ce tissu de petits villages paisibles devenait l'aire de villégiature et de récréation hivernale la plus fréquentée du continent nord-américain. Plus encore, en prolongeant drastiquement la saison touristique, la pratique du ski provoquait la construction de grands

hôtels dont elle allait désormais assurer la rentabilité. Parmi les plus connus, tous construits avant 1939, citons le Far Hills Inn et le Sun Valley Hotel de Val-Morin, le Chanteclerc de Sainte-Adèle, le Domaine de l'Estérel à Sainte-Marguerite, le Mont-Tremblant Lodge sans oublier un plus ancien, le Gray Rocks, qui tire profit de cet engouement. Rien d'étonnant à ce qu'à l'hiver 1938-1939 les trains de neige du seul CP aient transporté pas moins de 111 777 skieurs dans les collines enneigées du nord. Les Pays-d'en-Haut connaissaient leur âge d'or pendant qu'Argenteuil et Labelle, d'accès difficile, n'exploitaient pas à sa pleine mesure leur riche potentiel touristique.



La pratique du ski entraîne la construction de grands hôtels dont elle va désormais assurer la rentabilité. Tous construits avant 1939 le Mont Tremblant Inn, le Gray Rocks de Saint-Jovite, le Chanteclerc de Sainte-Adèle comptent parmi les plus connus. Cartes postales: Sans éditeur, vers 1908; Éditée par L. Charpentier, Montréal - L'Épiphanie vers 1932; Sans éditeur, sans date. (Coll. Simon Beauregard).

Villégiature de chalet à Pointe-Calumet dans les années 1945-1955. (Archives de la Société d'histoire de Pointe-Calumet).

Camp de vacances du YMCA au lac Masson vers 1920. Carte postale. (Fonds Magella-Bureau, Archives nationales du Québec à Québec).



Vers 1970 la «suburbanisation» a gagné les premières hauteurs de la région des Laurentides. Des municipalités de tourisme comme Saint-Sauveur et Sainte-Adèle par exemple connaissent alors l'émergence sur leur territoire d'un phénomène socio-économique inédit, la «villégiaturbanisation». Elles et d'autres municipalités de cette zone sont appelées à un développement urbain de type récréatif prenant la forme d'un mariage de fonctions résidentielles et de loisir qu'incarne parfaitement l'érection de condos de luxe au pied des pentes de ski de Saint-Sauveur. Dans son déploiement récent, ce processus a gâché en partie le paysage et pollué plus encore

ses attraits naturels. En outre, la région des Laurentides comprend une zone touristique qui a mal vieilli dans les années soixante et soixante-dix. La détérioration de ses sites naturels, la désuétude de certaines de ses infrastructures touristiques et la remise en question de son ancienne suprématie, qui en faisait la «Mecque» du ski dans l'est du Canada, sont autant de problèmes qui la confrontent de nos jours. Son industrie touristique traverse actuellement des années cruciales. Mais un vent de renouveau souffle sur elle. La zone touristique des Laurentides s'est adaptée tout en rajeunissant ses équipements, comme en témoignent les 413 millions qu'on est à investir à Mont-Tremblant pour en faire l'un des centres de villégiature les plus importants en Amérique du Nord. En plus de moderniser ses stations de ski, elle a ajouté à son calendrier des loisirs des activités nouvelles d'un type plus urbain — boîtes à chanson, théâtres d'été, événements saisonniers comme «Le Nord en Fête» — tout en se convertissant à une fonction résidentielle d'un genre inédit, la «villégiaturbanisation», une villégiature en permanence si l'on peut dire, qui n'en fait pas moins bon ménage avec le tourisme nomade. Dans un avenir prévisible, les amateurs de rusticité et de plein air devront peut-être chercher plus loin, du côté de Saint-Jovite et Mont-Tremblant, voire du côté des vallées de la Rouge et de la Lièvre si le réseau routier s'améliore, le pays véritable de la villégiature au nord de Montréal. ♦

La bonne adresse

des
LAURENTIDES

Préhistoire ▼ Colonisation ▼ Période contemporaine

CENTRE
D'EXPOSITION
DE MONT-LAURIER

385, Du Pont,
C.P. 323
Mont-Laurier (Québec)
J9L 3N7
819 • 623 • 2441

La Chasse
DANS LES
HAUTES-LAURENTIDES
du 11 septembre au
30 novembre 1993

Serge Laurin est professeur au Cégep de Saint-Jérôme.