

## L'aménagement touristique des Laurentides

Gérard Beudet

Volume 15, numéro 1, printemps 1996

Les Laurentides, quelles Laurentides ?

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1075046ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1075046ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Beudet, G. (1996). L'aménagement touristique des Laurentides. *Téoros*, 15(1), 8-13. <https://doi.org/10.7202/1075046ar>

# L'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DES LAURENTIDES

Gérard Beaudet

**Gérard Beaudet**  
est professeur  
à l'Institut d'urbanisme de la  
Faculté de l'aménagement,  
Université de Montréal.

L'image que beaucoup se font spontanément de la villégiature et du tourisme dans les Laurentides est celle des pourtours de lacs cernés de chalets, des versants de collines entaillés par les pistes de ski, des lieux d'hébergement hérités d'une époque pas si lointaine où le P'tit train du Nord y déversait ses hordes de Montréalais ainsi que des installations récréatives de toutes sortes qui témoignent de la succession des modes en ce domaine.

Cette image tient cependant plus de la caricature que de la réalité. Elle est en effet une déformation due, en bonne partie, à la concentration des aménagements et des équipements du terrain de jeu des Montréalais sur un territoire relativement restreint structuré par le corridor de la route 117 et l'autoroute 15. Il s'agit donc moins d'une véritable vitrine des Laurentides que d'un univers passablement distinct. Mais, si ce territoire ne résume pas les Laurentides, il ne monopolise pas davantage le tourisme, ainsi que le suggère Claude Lamothe dans un autre texte du présent numéro.

Le présent article en témoignera également à sa façon. On y propose un survol de l'aménagement touristique des Laurentides depuis la fin du XIXe siècle jusqu'à aujourd'hui. Mais avant d'aborder spécifiquement le tourisme, il convient de mettre en perspective les pays laurentidiens tels qu'ils avaient été façonnés à l'orée du XXe siècle.

## Les pays de Lanaudière, des Laurentides et de l'Outaouais.

Bien que des seigneuries aient été concédées avant le milieu du XVIIe siècle, il faudra attendre les années 1720 pour qu'une occupation le moins soutenu du front seigneurial se matérialise. En dépit de la levée de l'interdiction d'établissement à l'ouest de Montréal dès 1722, le peuplement se confinera, avant 1780, en aval du lac des Deux-Montagnes. Les affluents de la Mille Îles et du Saint-Laurent en amont de Berthier structurent néanmoins des terroirs qui gagnent en profondeur dès les années 1740, si bien que les basses terres sont presque toutes concédées et occupées autour de 1825. Le rang, ce mode d'organisation géométrique d'un habitat aligné, y marquera les paysages de son empreinte, les grandes bandes argileuses étant affectées à la culture cependant que les placages sablonneux supportent les terres à bois.

Entre-temps, un mouvement de colonisation, alimenté par une immigration britannique puis américaine, s'est amorcé dans Argenteuil. Ce noyau de peuplement anglo-protestant

verrouillera l'Outaouais inférieur pour un temps, obligeant les Canadiens français à chercher de nouvelles terres sur les premiers contreforts.

Les premières décennies du XIXe siècle seront caractérisées, ici comme presque partout dans la vallée du Saint-Laurent et dans les cantons de l'Est, par la multiplication des industries rurales et par l'accroissement du nombre et de la taille des villages et des bourgs. Le XIXe siècle naissant sera également marqué par les débuts de l'exploitation forestière de l'Outaouais. Tirant parti du blocus continental imposé par les armées napoléoniennes à la Grande-Bretagne, on ouvre les premiers chantiers d'abattage et d'équarrissage dans la région de la future capitale nationale et achemine le bois par flottage jusqu'à Québec où il est embarqué pour l'Angleterre.

Les nombreux cours d'eau qui prennent leur source sur les plateaux serviront dès lors de voies d'accès aux territoires forestiers et permettront le transport du bois. Le bois de sciage remplacera le bois de construction navale vers le milieu du siècle, ce qui entraînera l'ouverture de plusieurs scieries et favorisera la naissance de hameaux. Mais les chantiers permettront également de faire de la terre. C'est ainsi que les Basses-Laurentides verront s'ouvrir les premiers rangs, désormais établis dans le cadre des cantons. Si certains terroirs se révèlent de bonne qualité, on est déjà confronté en beaucoup d'endroits aux mauvais sols. Le paysage agricole des basses-terres cède graduellement la place aux paysages agro-forestiers parfois étriqués et étroitement confinés par les massifs forestiers. Les parcelles y butent sur les collines, les affleurements et les vastes plages de terres impropres à la culture.

On poursuivra néanmoins l'oeuvre de colonisation, réclamant, à compter du milieu du siècle, la construction de voies ferrées qui permettraient un meilleur accès aux marchés du sud et une industrialisation du nord. Le chemin de fer se fera toutefois attendre, si bien que Saint-Jérôme ne sera desservi qu'en 1876 et qu'on n'atteindra Mont-Laurier qu'en 1909 et Maniwaki, depuis Hull, qu'en 1904. Quant à l'arrière-pays lanaudois, il ne sera jamais desservi.

Cette colonisation aux confins des terres minimalement cultivables subira des reculs importants dès la fin du XIXe siècles, certains rangs étant abandonnés moins d'une génération après les premiers défrichements. Le colon-pionnier ne jouira ici jamais des conditions de vie de l'habitant-cultivateur des basses terres du Saint-Laurent et de l'Outaouais (Morissonneau, 1989). On ne parviendra même pas, dans plusieurs cas, à substituer aux premiers bâtiments une maison et des dépendances qui témoigneraient d'une amélioration des conditions de vie et d'une certaine prospérité économique.

Pendant ce temps, au sud, l'industrialisation s'est timidement faite. Joliette, Terrebonne, Saint-Jérôme, Sainte-Thérèse, Lachute et Hull en seront les principaux foyers, tirant parti du potentiel hydraulique local et de liaisons ferroviaires tardives en regard du sud du Saint-Laurent. Si l'on excepte l'Outaouais moyen et son principal affluent, la Gatineau, aucun cours d'eau n'offre toutefois un potentiel hydraulique comparable à celui du Saint-Maurice. La production hydroélectrique sera donc marginale, ce qui limitera sérieusement les perspectives d'un développement industriel lourd au début du XXe siècle.

Tel est donc le portrait de la région au tournant des XIXe et XXe siècles, au moment de l'essor du tourisme.

### **L'appel du grand air et des paysages champêtres.**

La villégiature est la première forme de tourisme. Dès le début du XIXe siècle, de riches bourgeois fuient la ville et ses faubourgs insalubres à la belle saison pour se réfugier dans de somptueuses villas construites dans la proche campagne. Terrebonne et Saint-Eustache comptent parmi les premiers lieux de villégiature qui conserveront leur attrait jusque dans les premières années du XXe siècle. L'essor de la navigation à vapeur verra se multiplier les sites de villégiature en front des vieux terroirs, cependant que la construction du chemin de fer mettra à portée de la grande bourgeoisie urbaine de Montréal, de Toronto et de quelques villes de la Nouvelle-Angleterre certains des plus beaux lacs des Basses-Laurentides du nord-ouest de Montréal, dont le lac des Sables à Sainte-Agathe-des-Monts.

Les débuts de la villégiature seront plus modestes du côté de l'Outaouais. Le corridor ferroviaire Hull-Maniwaki favorisera certes la fréquentation de Wakefield dès les premières années du siècle cependant que des villégiateurs s'installeront en amont de Hull, notamment à Norway Bay et à Bristol. Ce ne sera toutefois en rien comparable à l'essor que connaît déjà le nord montréalais. Quant à la région de Lanaudière, elle restera à l'écart de ce mouvement en raison de l'absence de liaison ferroviaire en cette époque où les chemins ne sont guère une alternative.

La villégiature ne sera cependant déjà plus l'affaire des seuls grands bourgeois pouvant se permettre de quitter la ville avec armes et bagages pour toute la belle saison. Les dernières années du XIXe siècle verront en effet se populariser la formule du séjour chez l'habitant, ce qui en incitera plusieurs, dans les Pays-d'en-Haut, à transformer la maison villageoise ou rurale en pension ou en auberge cependant que se multiplieront les petits hôtels. Saint-André-d'Argenteuil, Sainte-Marguerite-du-lac-Masson, Shawbridge et Sainte-Adèle comptent alors parmi les principales destinations. L'air pur de la campagne, l'exotisme d'un mode de vie traditionnel et la qualité de paysages de collines, dont la végétation est à peine touchée par des défrichements confinés dans les creux, sont particulièrement recherchés. C'est dans ce contexte que naîtra, en 1906, le Gray Rocks Inn.

C'est également dans ce contexte qu'aura été créé, quelque dix ans plus tôt, le parc de la Montagne Tremblante. La créa-

tion du parc résulte en effet du projet avorté de construction d'un sanatorium. La désignation d'un premier territoire de quelque 6 000 hectares aura toutefois relativement peu d'impacts, puisque l'exploitation minière et la coupe du bois y sont toujours permis. Qui plus est, des clubs privés de chasse et pêche ainsi que des compagnies forestières s'opposeront, avec succès jusqu'en 1925, à un projet d'agrandissement. Si l'on excepte le ski, il faudra attendre la fin des années 1950 pour que la population soit conviée à fréquenter ce territoire exceptionnel et à y pratiquer certaines activités récréatives, dont le camping. La chasse et la pêche demeureront longtemps les principales activités pratiquées en ces lieux de grande nature.

Le corridor principal de la desserte ferroviaire du nord montréalais et les divers embranchements permettront par ailleurs un accès relativement facile à de nombreux lacs et on verra se multiplier les chalets qui remplaceront, chez la petite bourgeoisie, la villas des mieux nantis. Quelques camps de vacance sont également fondés en ces années. Dans ce dernier cas, comme pour certaines destinations de villégiature de Lanaudière (Saint-Donat, Saint-Gabriel), on s'accommode, pour accéder à ces territoires et sites, de mauvais chemins de colonisation ou d'exploitation forestière.

Le tournant du siècle sera également caractérisé par la multiplication des clubs de chasse et pêche. Grands financiers, capitaines d'industrie et politiciens en vue se feront concéder par le gouvernement de vastes domaines sur les terres publiques où abondent les meilleurs lacs à truite ainsi que les zones giboyeuses les plus riches. Ils en conserveront l'usage exclusif jusqu'au début des années 1970, malgré la démocratisation croissante de ces activités. D'importantes superficies de l'arrière-pays de chacune des trois régions seront ainsi interdites d'accès à quiconque n'a pas les moyens d'appartenir à ces clubs sélects. Le développement d'une aviation de brousse contribuera, au tournant des années 1920, au caractère exclusif de plusieurs de ces domaines de chasse et de pêche destinés aux mieux nantis d'ici et d'ailleurs.

### **La naissance du tourisme d'hiver**

La construction du chemin de fer favorisera rapidement une nouvelle forme de fréquentation des Basses-Laurentides montréalaises et des collines de Gatineau. En 1905, le *Montreal Ski Club* organise une première expédition dans le secteur de Shawbridge. De telles expéditions se multiplient, les adeptes descendant du train à Sainte-Agathe-des-Monts pour parcourir à ski la distance séparant cette dernière et Shawbridge, avant de remonter dans le train pour regagner Montréal. Le tourisme d'hiver était né.

Un réseau de pistes de ski de randonnée, s'étirant sur plus de 1 600 kilomètres en 1939, est tracé à compter de 1932 depuis Shawbridge. Durant la même période, des aménagements sont également réalisés dans cette localité pour accueillir les skieurs alpins. On y fait fonctionner un premier remonte-pente rudimentaire au début des années 1930, cependant qu'on en installe un permanent à Saint-Sauveur-des-Monts en 1934. L'ouverture, à la fin des années 1930, de la station du Mont-Tremblant étoffera significativement l'of-

fre. Le premier télésiège au Canada y est d'ailleurs inauguré dès 1939. Un territoire de quelque 1 500 kilomètres carrés s'étirant de part et d'autre de l'axe du Petit train du Nord, de Shawbridge à Mont-Tremblant, devenait ainsi l'assise des premiers véritables aménagements récréotouristiques d'échelle régionale et du terrain de jeu des Montréalais.

Le tourisme d'hiver connaîtra également une certaine popularité dans la région d'Ottawa-Hull, entre autres sous la gouverne du *Ottawa Ski Club*, fondé en 1910. Ses membres fréquentent les collines des environs de Hull et de Chelsea auxquelles ils accèdent par train. Leur présence favorisera l'ouverture des premiers centres de ski du Dome Hill d'Ironside et de Kirk's ferry. L'amélioration des routes, à compter des années 1930, permettra d'étendre l'aire du tourisme d'hiver dans l'arrière-pays de Hull. C'est alors que sera fondé le centre de ski de Camp Fortune. En raison toutefois des faibles dénivelées des domaines skiables de l'Outaouais, le centre de ski du Mont-Tremblant deviendra rapidement la destination privilégiée des skieurs de la Capitale et de ses environs.

Quant à la région de Lanaudière, elle ne s'ouvrira véritablement au tourisme hivernal qu'après la Seconde Guerre. L'attractivité des Basses-Laurentides montréalaises et leur plus grande accessibilité joueront en défaveur de l'arrière-pays lanauchois.

### **L'essor de la villégiature et de l'hébergement**

La multiplication du nombre d'automobiles et la lente amélioration du réseau routier induiront par ailleurs, au cours des années 1920, une expansion de l'aire de villégiature. Une villégiature plus modeste apparaîtra en bordure de la Mille Îles et de quelques affluents, en ceinture de nombreux lacs et cours d'eau, de part et d'autre du corridor de la route 117, en berge de l'Outaouais ainsi qu'autour de quelques lacs du nord d'Ottawa-Hull et, bien que fort timide, dans Lanaudière. Cette villégiature verra toutefois son essor freiné durant l'intermède de la crise et de la Seconde Guerre.

La crise n'a cependant pas des conséquences aussi désastreuses pour tous. La grande popularité du ski entraînera en effet, au cours des années 1930, la construction de nombreux hôtels dans les Laurentides montréalaises. L'Alpine Inn, le chalet Cochand, l'Estérel, le Chanteclerc, le Far Hills Inn, le Sun Valley Hôtel, la Sapinière et le Mont-Tremblant Lodge comptent parmi les plus connus. Le rustique y est à l'honneur. L'architecture s'inspire librement du camp de bûcherons, de la maison du colon ou emprunte à l'architecture scandinave. Le mobilier des chambres, salles à dîner et grands salons est à l'avenant.

Le complexe du Mont-Tremblant poussera le mimétisme jusqu'à disposer, autour du Lodge et de la petite église d'une architecture résolument Nouvelle-France, des maisonnettes reproduisant la maison de colonisation. Il s'agira d'un des plus importants complexes du genre dans le nord-est américain. Sa réalisation aura exigé des concessions de la part du gouvernement québécois puisque la plus grande partie du domaine skiable était aménagée à l'intérieur du territoire du parc.

Dans les Basses-Laurentides, villégiature, hébergement et tourisme ont significativement transformé le paysage. L'économie agroforestière y a régressé cependant que les villages, nés de la colonisation, se transforment pour accueillir les visiteurs de plus en plus nombreux. L'atmosphère n'y est désormais plus celle d'un pays neuf en butte à de nombreuses difficultés.

Du côté de l'Outaouais, on assistera également, en ces années difficiles du début de la crise, à la construction du Château Montebello (Selgnory Club). Un domaine de 32 000 hectares est rattaché à cet immense bâtiment de billes de bois dont l'architecture emprunte à une technique de construction scandinave. Il s'agit de l'exemple le plus éloquent de ces grands complexes d'hébergement exclusif et sélect qui commandent un vaste arrière-pays affecté à la chasse, à la pêche et à diverses activités de plein air. Une quarantaine de membres du Selgnory Club s'y construiront également une résidence secondaires, ce qui fera de Montebello un des hauts lieux de la villégiature laurentidienne.

En 1938, plus en amont sur l'Outaouais, on crée aux portes de la capitale nationale le parc de la Gatineau. Ce parc, qui sera agrandi dans les années 1950 conformément aux recommandations du plan Gréber<sup>1</sup>, englobe plusieurs lacs, dont certains sont bordés de chalets. Il faudra toutefois attendre quelques décennies pour que des aménagements récréotouristiques publics y soient réalisés. Cependant, sa proximité de l'agglomération urbaine d'Ottawa-Hull lui confèrera rapidement un attrait considérable.

### **La démocratisation de la villégiature et le tourisme itinérant**

La fin de la guerre, la reconversion de l'économie et la reprise, en accéléré, de la consommation auront un impact significatif sur le tourisme. La villégiature périurbaine connaîtra un essor fulgurant.

Les talus de nombreux cours d'eau enserrés de près par les routes et les terrasses riveraines sujettes aux inondations se couvrent de modestes constructions sur pilotis formant des alignements ou des ensembles compacts qui tiennent parfois presque du camping. On en trouve un peu partout le long des rivières des basses-terres et des contreforts ainsi qu'au pourtour de petits lacs ignorés jusqu'alors par les villégiateurs mieux nantis. Pointe-Calumet et Sainte-Marthe-sur-le-Lac comptent parmi les exemples les plus illustres de cette villégiature saisonnière. La géographie des arrière-pays ne se prêtera évidemment pas à de telles concentrations. Les alignements le long des rivières et les ceintures en pourtour des lacs y prévaudront.

Cette période de l'immédiat après-guerre est également celle d'une intensification de la conversion de maisonnettes de fermes dans les terroirs affectés par un recul de plus en plus marqué et définitif de l'agriculture. Cette conversion s'accompagne habituellement d'une multiplication des friches et d'un abandon des dépendances qui souffrent, souvent depuis plusieurs années d'un manque d'entretien. Des portions des contreforts de Lanaudière, de l'arrière-pays de Lachute, du pourtour du parc de la Gatineau et du proche Pontiac, longtemps difficile d'accès en raison du mauvais état des

routes, évitent ainsi, grâce à l'automobile, un dépeuplement extrême.

L'amélioration continue du réseau de voirie, timidement entreprise dans les années 1920<sup>2</sup>, et l'accroissement significatif de l'achalandage automobile généralisent également un nouveau type d'aménagement touristique apparu dans les années 1930, le *strip commercial à l'américaine*. Ces artères alignent, dans un assemblage hétéroclite, cabines, motels, *stands à patates*, comptoirs de souvenirs ou d'artisanat, campings et autres attractions. La route 11 (aujourd'hui la 117) dans les Basses-Laurentides en constitue certes l'exemple le plus malheureusement célèbre. Presque toutes les entrées de village et les routes de contournement sacrifient leur spécificité et leur cachet à ce modèle de développement anarchique dont l'héritage est toujours bien vivant.

L'amélioration des principales voies de circulation, en particulier la célèbre route 11 (117), la 125, la 315, la 321 et la 327, poussera par ailleurs la villégiature, à compter de l'immédiat après-guerre, aux confins de l'ockoumène. Les lacs et rivières des derniers retranchements de la colonisation des Hautes-Laurentides seront ainsi progressivement conquis, de Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints à Maniwaki en passant par Notre-Dame-du-Laus et Mont-Laurier. Concessions forestières et clubs privés de chasse et pêche reculeront ou seront progressivement abolis en raison de cette pression.

Combinée à la construction des premiers tronçons de l'Autoroute des Laurentides à compter de la fin des années 1950, cette amélioration de routes principales contribuera par ailleurs à déplacer le centre de gravité du tourisme des Basses-Laurentides vers le secteur de Saint-Jovite. Réduction du temps d'accès aux ressources autrefois éloignées, ouverture du parc du Mont-Tremblant à la population, progression de la banlieue sur la rive nord<sup>3</sup> de même que banalisation et dégradation de l'environnement de certains des lieux de naissance du tourisme dans le secteur de Shawbridge expliquent ce déplacement. Par contre, le cœur des Laurentides montréalaises demeurera avantagé, les déséquilibres structurels hérités des époques antérieures ne pouvant qu'être en partie compensés par les avantages de l'automobile<sup>4</sup>. Le secteur de Saint-Donat n'en verra pas moins s'ouvrir ses premiers centres de ski.

En dépit du poids relatif très important conservé par les Laurentides montréalaises, le P'tit train du Nord résistera difficilement à cette compétition de l'automobile. Après plusieurs années de baisses marquées de la clientèle, le service sera finalement interrompu en 1981.

### **La Révolution tranquille et l'intervention de l'État**

Exception faite des parcs provinciaux et du parc de la Gatineau, l'essentiel des investissements et des aménagements récréotouristiques avait relevé, jusqu'au début des années 1960, d'initiatives privées. À compter de cette date, l'État deviendra, en matière de tourisme, tout à la fois législateur, planificateur, accompagnateur, promoteur et financier.

La création du ministère du Tourisme du Québec en 1961, l'ouverture du parc Paul-Sauvé à Oka en 1962, la mise sur

placé de la Communauté régionale et de la Société d'aménagement de l'Outaouais au début des années 1970, l'adoption de la loi et des règlements sur la qualité de l'environnement, de la Loi sur les Parcs ainsi que de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme au tournant des années 1970, la formation des zones d'exploitation contrôlée à compter de la fin des années 1970, la constitution de la réserve faunique Papineau-Labelle, la création d'une vingtaine de Municipalités régionales de comtés et de trois Associations touristiques régionales de Lanaudière, des Laurentides et de l'Outaouais à la fin des années 1970, ainsi que la signature, en 1985, d'une entente auxiliaire fédérale-provinciale sur le tourisme sont quelques-unes des manifestations de cette intervention gouvernementale accrue sur le territoire laurentidien.

Il est littéralement résulté de l'approche fonctionnelle et instrumentale du territoire et de ses ressources, qui a été privilégiée depuis le milieu des années 1960, une véritable mise en plan de l'espace touristique laurentidien. Rares sont en effet les sites, les territoires à vocation spécifiquement touristique et les sous-régions qui n'ont pas été l'objet d'un plan d'aménagement ou de développement, les plus exhaustifs ayant été les plans de développement touristique élaborés et adoptés par les trois ATR au milieu des années 1980.

L'entente auxiliaire est une de des initiatives prises dans ce contexte qui a eu certains des impacts les plus significatifs. Elle a en effet permis des investissements considérables dans le domaine du ski. Outre une amélioration des domaines skiables et de leurs équipements (remontées mécaniques, enneigement artificiel, éclairage dans le cas des centres situés à proximité du marché montréalais), les interventions auront permis une consolidation et un rajeunissement de l'hébergement et auront contribué à la naissance d'une nouvelle forme de villégiature en copropriété et à temps partagé. Le paysage des Basses-Laurentides, déjà soumis aux pressions du développement périurbain, en a été passablement transformé, ainsi que l'atteste la vallée de Saint-Sauveur-des-Monts.

Les résidences secondaires y sont rapidement montées à l'assaut du moindre versant de colline offrant une vue d'un quelconque intérêt, les alignements pavillonnaires se sont multipliés au pourtour des vieux noyaux, les établissements commerciaux ont débordé le cœur des villages, cependant que les installations récréatives, telles les glissades d'eau et les minis-golfs, ont proliféré, confirmant l'insertion de ces espaces dans la vaste agglomération métropolitaine, qui a également absorbé quelques-unes des vieilles zones de villégiature, affectées par de sérieux problèmes environnementaux<sup>5</sup>.

Si quelques vestiges antérieurs aux années 1940 subsistent toujours dans les Basses-Laurentides, le paysage est désormais dominé par la prolifération passablement anarchique d'une architecture d'inspiration alpine, néo-québécoise ou post-moderne aux accents Nouvelle-Angleterre. Nulle part ailleurs dans Lanaudière ou dans l'Outaouais, n'assiste-t-on à un tel débordement périurbain, pas plus que du côté du lac des Deux-Montagnes et d'Argenteuil où la banlieue ne franchit pas Oka, à l'extrémité ouest de l'Autoroute 640.

Moins nombreuses et plus diffuses, de telles interventions bénéficiant d'un généreux financement public ont également été réalisées dans Lanaudière et dans l'Outaouais. Elles ont surtout permis de consolider des équipements destinés à des clientèles locales de résidents et de villégiateurs, dont les petits centres de ski de la région de Rawdon et ceux, plus importants, de Saint-Donat, tous ouverts après les années 1960. Lanaudière ne parvenait toutefois qu'à accroître marginalement son attractivité en regard du marché montréalais. Non seulement la région demeurait moins accessible que le principal corridor récréotouristique, articulé à l'Autoroute 15 et à son prolongement par la route 117, mais elle n'offrait que quelques équipements dispersés en regard de la très forte concentration du secteur Saint-Sauveur-des-Monts-Mont-Tremblant.

En Outaouais, le centre de ski du Mont Sainte-Marie, ouvert en 1969 et transformé en resort en 1975, améliorera l'offre en regard du marché de la capitale nationale. Malgré ses atouts, il ne réussira pas à contrer l'attractivité de la station du Mont-Tremblant. En dépit de leur faibles dénivelées, la demi-douzaine de petits centres de l'Outaouais québécois résisteront relativement bien au saut qualitatif franchi dans les années 1980, en bonne partie parce que la contre-partie ontarienne de la région, très peuplée, est passablement désavantagée du point de vue de la topographie.

La région bénéficiera par ailleurs, au début des années 1970, de la création du parc Papineau-Labelle (devenu réserve faunique), de la réserve faunique de Plaisance ainsi que des centres récréatifs et touristiques de la Haute-Gatineau, du lac Leslie, du lac de l'Argile, du lac Simon et de la Petite-Rouge. Ces initiatives peuvent être mises au compte de la compétition que se livrent alors la Commission de la capitale nationale et la Société d'aménagement de l'Outaouais dans la partie nord de la région de la capitale.

### De l'équipement au territoire

Si les années 1960 et 1970 ont surtout été celles d'une prolifération d'équipements et d'installations, allant de la halte routière au camping public, les années 1980 et 1990 seront celles d'une plus grande structuration des aménagements touristiques, d'une part, et d'autre part, d'une mise à contribution de l'ensemble des ressources du territoire.

La mise en oeuvre, dans le cadre de la Loi sur l'aide au développement touristique adoptée en 1979, de programmes de financement des aménagements et des équipements en regard des principes d'une structuration définie en termes de stations, de corridors, de circuits et de produits intégrés, aura en quelque sorte confirmé certaines tendances déjà sensibles. C'est ainsi que dans les seules Laurentides mont-réalaises, une quinzaine de centres de ski ont fermé au cours des trois dernières décennies, dont plusieurs depuis le début des années 1980. Ces centres, disséminés de Shawbridge jusqu'au village de Tremblant, se caractérisaient par le peu d'étendue de leur domaine skiable, par leur faible dénivelée et par la vétusté de leurs équipements. L'augmentation de la capacité d'accueil et de remontée de centres offrant de meilleures dénivelées leur aura été fatale.

En revanche, deux pôles ont émergé, soit celui de la vallée de Saint-Sauveur-des-Monts, de Piedmont à Morin Heights,

et celui de Saint-Jovite-Mont-Tremblant. Un troisième pôle était par ailleurs en voie de constitution à Saint-Donat. La fermeture récente du centre de ski La Réserve en a toutefois sérieusement compromis l'avenir.

La concentration de la propriété des équipements récréotouristiques et leur insertion dans un environnement désormais rattaché à la vaste banlieue nord de Montréal caractérisent le pôle de Saint-Sauveur-des-Monts. L'intensité des aménagements complétés ces dernières années ou en voie de réalisation, l'autosuffisance fonctionnelle manifeste et le recours à une architecture archétypale inspirée du Vieux-Québec, manifestement destinée à faire forte impression sur les clientèles de l'extérieur du Québec, ne manquent pas de suggérer, dans le cas de la station Internationale Tremblant, qu'on est revenu au concept de l'enclave qui a longtemps été la caractéristique du Mont-Tremblant Lodge.

Parallèlement à cette constitution de foyers d'activités, d'aménagement et d'équipement quatre saisons, on assiste à la mise à contribution de l'ensemble du territoire de toutes les sous-régions des Laurentides. Circuits patrimoniaux et de cyclotourisme, paysages, parc aérobie, eaux blanches, tables champêtres, terrains de golf, espaces de grande nature, églises associées au festival international de Lanaudière, circuits de motoneige, sentiers de randonnée et parc linéaire du P'tit train du Nord définissent en effet un nouvel espace touristique.

Il en est résulté que beaucoup de ressources et d'attraits ne relèvent plus spécifiquement de la mise en valeur touristique, bien qu'ils en constituent une des matières premières. C'est là une source potentielle de conflits d'appropriation, d'affrontement de logiques territoriales, par exemple celle d'un développement économique fondé sur une exploitation des ressources agricoles ou forestières et celle d'une sauvegarde des paysages et d'une protection de la biodiversité. Le tourisme est donc associé, plus que jamais, à certains des enjeux de l'aménagement du territoire des Laurentides.

\*\*\*

La villégiature et le tourisme laurentidiens se sont déployés, à compter de la fin du XIXe siècle, dans un milieu humain qui leur préexistait. Il en aura constitué le cadre d'inscription et, dans la période pionnière, la matière première.

Mais la villégiature et le tourisme ont rapidement produit leur propre environnement et un paysage de plus en plus caractérisé. La réalisation des premières pistes de ski de randonnée, l'ouverture des premiers domaines de ski alpin et la constitution de ceintures de chalets ou pourtour des lacs en auront été les principales manifestations. Aménagements et équipements se sont inscrits dans le pays qu'ils ont constitué en antennes, en avant-postes de la ville, d'un genre de vie urbain qui a trouvé dans les Laurentides évasion et dépaysement.

Villégiature et tourisme ont rapidement pris appui sur la desserte ferroviaire pour accéder aux sites les mieux dotés. Il en est résulté une forte concentration d'activités et d'occupation dans les Basses-Laurentides du nord de Montréal. La

pression générée par l'agglomération Ottawa-Hull s'est avérée passablement moins forte, cependant que Lanaudière, mal desservie par le train, est demeurée à l'écart de cette invasion. Le cœur des Basses-Laurentides affirmait ainsi son statut de terrain de jeu quatre-saisons à la faveur de l'essor du tourisme d'hiver.

L'automobile renforcera cette tendance, contribuera à démocratiser la villégiature et à étendre significativement son espace et repoussera le centre de gravité de l'espace touristique vers le secteur Mont-Tremblant-Saint-Jovite. Bien que les contraintes qui avaient laissé dans l'ombre plusieurs secteurs des Laurentides aient été atténuées avec l'amélioration du réseau routier et l'accroissement du nombre de véhicules automobiles, les déséquilibres structureaux hérités du XIXe siècle demeureront relativement bien affirmés. L'intervention massive de l'État, à compter des années 1960, modifiera peu la prépondérance des Laurentides montréalaises sur les régions de Lanaudière et de l'Outaouais et il en sera de même suite à la restructuration de l'offre touristique à compter des années 1980.

Une nouvelle tendance s'est néanmoins manifestée depuis une quinzaine d'années qui consiste à fonder l'offre touristique sur l'ensemble des ressources naturelles et culturelles du territoire. De nouveaux espaces ont ainsi été progressivement découverts, mis en valeur ou tout simplement fréquentés. C'est le cas, par exemple, du couloir aval de la Lièvre, qui a bénéficié des retombées des investissements réalisés, au milieu des années 1975, au lac de l'Argile par la Société d'aménagement de l'Outaouais, du secteur de la Rouge au sud d'Arundel, connu depuis une dizaine d'années des amateurs de rafting, des villages de Lanaudière dont les églises accueillent des concerts dans le cadre du festival international ou du couloir Hull-Wakefield qui profite, depuis peu, de la mise en service d'un train touristique. On est toutefois loin d'un réel rééquilibrage de l'offre. On a plutôt assisté à un élargissement du territoire de la villégiature et du tourisme. Mais, ce territoire est toujours dominé par quelques pôles qui concentrent les ressources, les aménagements et les équipements comptant parmi les plus connus et les plus fréquentés.

Par ailleurs, l'urbanisation métropolitaine, qui avait absorbé les sites de villégiature et de tourisme des basses-terres de la Mille Îles et du Saint-Laurent en amont de Saint-Sulpice dès les années 1970, est désormais montée à l'assaut des Pays-d'en-Haut, ayant déjà envahi la vallée de Saint-Sauveur-des-Monts et empiété sur le secteur de Sainte-Adèle. Avec ce chevauchement des territoires de l'urbain et du berceau du tourisme laurentidien, une nouvelle page de l'histoire de la mise en valeur touristique des Laurentides est en train de s'écrire. †

## Bibliographie

- BEAUDET, Gérard (dir.) (1993). *Étude de cadrage des composantes patrimoniales de la région de Lanaudière*. La Société technique d'aménagement régional inc. (Sotar).
- BÉLANGER, Marcel (1972). *Le Nord montréalais*, dans Beauregard, Ludger (dir.), *Montréal, guide d'excursion*, 22e congrès international de géographie.
- BLANCHARD, Raoul (1953). *L'ouest du Canada français*, Tome premier, Montréal et sa région, Beauchemin.
- BLANCHARD, Raoul (1954). *L'ouest du Canada français*, Tome deuxième, Les pays de l'Outaouais, L'Abitibi-Témiscamingue.
- GAFFIELD, Chad (dir.) (1994). *Histoire de l'Outaouais*, Institut québécois de recherche sur la culture.
- LAURIN, Serge (1989). *Histoire des Laurentides*, Institut québécois de recherche sur la culture.
- LEMAY, André B. et autres (1995). *Le parc du Mont-Tremblant: 100 ans de nature!*, *Téoros*, vol. 14, no 1.
- MORISSONNEAU, Christian (1978). *La Terre promise: Le mythe du Nord québécois*, Cahiers du Québec/Hurtubise HMH.
- Morissonneau, Christian (1989). *Un Québec en miniature*, *Continuité*, numéro 43.

## Notes

- 1 L'urbaniste français Jacques Gréber entreprend le plan de la capitale nationale en 1937. Après une interruption de quelques années due à la guerre, il poursuit l'exercice et dépose le plan en 1949. L'Outaouais y est présenté comme un territoire de grande nature, de divertissement et d'activités de plein air.
- 2 Les Laurentides montréalaises seront encore une fois avantagées. La route 11 sera gravelée jusqu'à Mont-Laurier dès 1926 et pavée dans les années 1940. Elle sera par ailleurs ouverte en hiver à compter de 1930 jusqu'à Saint-Jérôme, en 1937 jusqu'à Sainte-Agathe-des-Monts et en 1941 jusqu'à Mont-Tremblant.
- 3 La banlieue pavillonnaire s'est d'abord développée au pourtour des vieux centres urbains et villageois des basses-terres, soit Saint-Eustache, Rosemère, Sainte-Thérèse, Terrebonne, Lachenaie, Mascouche et Repentigny. Aujourd'hui elle se déploie en un tissu discontinu s'étendant d'Oka à Saint-Sulpice et de la rive du lac des Deux-Montagnes, de la Mille Îles et du Saint-Laurent jusqu'au piedmont et s'étire, dans l'axe de l'autoroute des Laurentides, jusqu'à Sainte-Adèle. Ce tissu a absorbé les anciens fronts de villégiature du XIXe siècle, les concentrations et alignements de chalets de l'après-guerre et les premiers espaces touristiques des Basses-Laurentides. Du côté de l'Outaouais, l'étalement a été plus confiné aux basses-tailles, Aylmer, au nord et Gatineau, au sud, ayant concentré l'essentiel du développement banlieusard.
- 4 L'Autoroute des Laurentides atteint Saint-Jérôme dès 1959. Elle est prolongée jusqu'à Sainte-Adèle en 1964 et rejoint Sainte-Agathe-des-Monts au début des années 1970. En revanche, l'Autoroute 25 ne sera ouverte dans le Bas-Lanaudière qu'en 1967 et elle n'atteint toujours pas le piedmont. À l'instar de Lanaudière, l'Outaouais ne bénéficie d'aucune pénétration autoroutière dans l'arrière-pays.
- 5 Le principal problème rencontré dans les basses-terres est celui des crues récurrentes qui affectent sévèrement les terrasses où ont été construits les chalets. Tant que les bâtiments ne servent qu'à la belle saison, on accepte cet inconvénient. Il n'en est évidemment plus de même dès lors que le chalet est transformé pour être fréquenté, voire habité, à l'année. Ce problème est moins fréquent dans les zones de villégiature situées plus au nord. Par contre, ces secteurs partagent avec ceux des basses-terres les problèmes de l'exiguïté des terrains, de l'inadéquation des aménagements épurateurs et de l'artificialisation abusive des berges où se dressent, dans l'anarchie, murets de bois, de pierre ou de béton, quais et remises à embarcations.