

De Montréal à Mont Laurier À travers les Laurentides

Gilles Boileau

Volume 8, Number 2, November 2002

De La Rochelle au Témiscouata

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11203ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Boileau, G. (2002). De Montréal à Mont Laurier : à travers les Laurentides.
Histoire Québec, 8(2), 25–29.

De Montréal à Mont-Laurier À travers les Laurentides

DOSSIER DRESSÉ PAR GILLES BOILEAU

Combattant la maladie avec plénitude, Mgr Bluteau vit une retraite casanière. Chez les paroissiens, on oublie difficilement le vénérable pasteur. On constate ses rares apparitions publiques. Leurs appréhensions se confirment le 29 septembre 1955 alors que l'on doit hospitaliser d'urgence Mgr Bluteau à Roberval.

Âgé de 82 ans, Mgr Bluteau ne semble plus en mesure de combattre l'ennemi qui le pourchasse depuis quelques années. Le 2 octobre 1955, Mgr Bluteau quitte cette terre pour le Paradis dont il a tant entretenu ses fidèles. À sa demande, il est d'abord exposé au couvent des Dames du Bon-Conseil de Saint-Félicien. Par la suite, en chapelle ardente à l'église paroissiale. À ces deux occasions, le couvercle du cercueil est ouvert totalement. La foule a ainsi l'opportunité de défilé devant lui jour et nuit, afin de lui signifier une dernière fois son attachement et sa reconnaissance.

En témoignage d'estime pour son ancien curé, la municipalité proclame un deuil civique: toute activité est suspendue jusqu'à midi, le jour des funérailles. Le drapeau de l'hôtel de ville est en berne et les commerces sont fermés. Par ces gestes symboliques, les dirigeants veulent témoigner leur admiration et leur reconnaissance envers cet homme qui a tant contribué à l'épanouissement de Saint-Félicien. Au fil des années, les Félicinois ont eu le souci de perpétuer sa mémoire. Ils attribuent son nom à une école et à une rue. En 1993, les marguilliers font sculpter un buste à son effigie. Du haut du ciel, Mgr Bluteau ne peut qu'être fier de son enseignement et de son œuvre. Il pourrait redire en toute humilité le mot d'Horace, le poète romain: *Non omnis moriar*. ■

NOTES

1. Cahiers des prônes, 14 avril 1940.
2. Cahiers des prônes, 6 janvier 1923.
3. Cahiers des prônes, 22 juillet 1923.
4. Cahiers des prônes, 13 juin 1943.
5. Cahiers des prônes, 22 septembre 1935.
6. Citation d'après la pièce de théâtre *Y ont vécu ça!* de la télé communautaire de Saint-Félicien.
7. Règlement no 143.
8. Cahiers des prônes, 22 juillet 1934.
9. Cahiers des prônes, 30 juillet 1933
10. *Le Quotidien*, 4 août 1990.

«*La province de Québec a actuellement plusieurs grandes routes nationales, telles la route Montréal-Québec, la route Lévis-Jackman, une autre est en construction de Shawinigan à Trois-Rivières*».

C'est ce que déclarait (avec fierté sans doute) M. Benjamin Michaud, sous-ministre de la Voirie à Québec, lors d'une rencontre tenue au Club de Réforme de Montréal le 25 janvier 1919. Du même souffle, il ajoutait que sur 40 000 milles de chemins, le Québec en avait macadamisé 2 500. N'oublions pas que c'était en 1919...

Déjà, ce grand commis de l'État, décochait une flèche bien acérée contre le gouvernement d'Ottawa dont il n'appréciait pas la mesquinerie. «*Si le pays avait été capable de dépenser des millions pour la guerre, il était aussi capable de dépenser des millions pour les bonnes routes qui sont d'une première importance dans tout le pays*». À ce propos, on se rappellera fort justement que la première guerre mondiale venait de se terminer, deux mois plus tôt.

Dans les journaux des Pays d'en Haut, on parlait beaucoup d'une autre grande route «nationale» qui aurait relié Montréal et Mont-Laurier à travers les Laurentides. *Le Nord*, hebdomadaire de tendance conservatrice, et *l'Avenir du Nord*, qui se définissait comme l'«organe libéral du district de Terrebonne», souhaitaient tous deux l'avènement rapide de cette grande voie qui, s'ajoutant au train du curé Labelle, allait enfin permettre le développement total des Laurentides. À travers ces deux journaux, c'était aussi le combat de la famille Nantel contre la famille Prévost. *L'Avenir du Nord* y alla d'un vibrant plaidoyer en faveur de cette initiative dans sa parution du 5 avril 1918. Voici l'intégra-

lité de ce texte, dont les arguments et les termes seront largement utilisés par la suite par tous les intervenants au dossier.

L'impressionnant plaidoyer de l'Avenir du Nord

«*Filer vers les régions du nord, côtoyer les bosquets de sapins, les lacs d'argent, les pics et les ravins d'un pays incomparablement accidenté, se griser de l'air balsamique des montagnes, convertir les promenades d'auto en excursion d'alpinisme, voilà ce qui sera offert bientôt à ceux qui aiment le tourisme champêtre si la route Montréal - Saint-Jérôme - Sainte-Agathe - Mont-Laurier devient une réalisation*».

«*Mais la faveur dont jouit ce projet à travers les centres, villages et les hameaux qui s'acheminent vers l'extrême-nord des Laurentides est tel qu'il semble virtuellement créé. En effet, les municipalités de tout le pays laurentien réalisent les effets merveilleux qu'apporterait à leur développement la construction de cette route. On visite les régions montagneuses du Vermont, on est ravi devant le spectacle des montagnes Blanches, on est grisé devant le panorama des montagnes Vertes, mais qu'est-ce que tout cela devant la féerie de notre région du nord*».

«*Il est donc important que les autorités provinciales en viennent à la réalisation de ce projet qui ouvrirait à ceux qui aiment le tourisme pittoresque une région incomparablement belle. Une route vers le nord rapprocherait les jolis coins de la campagne laurentienne de la métropole, attirerait le monde de l'automobile qui, jusqu'ici, recherchait les frais ombrages, les belles avenues rustiques des pays de montagne aux États-Unis*».

«*Il est de bonne politique que le projet soit étudié et réalisé pour la bonne fortune des touristes et de la population*».

rurale de la Suisse canadienne. Car on sait qu'en venant dans le nord, les automobilistes américains y créeraient d'abondantes ressources inconnues jusqu'ici. On calcule que 124 000 automobilistes américains ont visité les montagnes Blanches au cours de l'été dernier. Que serait-ce s'il n'en venait que la moitié de ce nombre dans le nord de Montréal? Et, parmi ces touristes, qui ne dépense pas moins \$6 à \$7 par jour en frais d'hôtels, de dépenses de voyage, d'achats de toutes sortes?».

L'itinéraire

«La route projetée suit généralement la ligne du chemin de fer puisqu'elle traverse tous les villages qui s'échelonnent tantôt le long de la petite rivière du Nord tantôt sur les flancs des monts les plus variés de formes jusqu'à Mont-Laurier».

«Et voici l'itinéraire: partant de la gare du Canadien Pacifique, angle des rues Saint-Laurent et Bernard, la route continue vers le nord. Après avoir passé par le Pont Viau et le Village Bélanger, elle atteint le Cap Saint-Martin, à une distance de 7,3 milles. Passant par Saint-Elzéar, elle arrive à Sainte-Rose, traverse le pont Bélair et continue vers la droite. Se dirigeant encore à droite, elle arrive à Sainte-Thérèse, à une distance de 16 milles du point de départ. Elle mène ensuite à Saint-Jérôme, en passant par Saint-Janvier. Arrivée à Saint-Jérôme, elle est à 31,7 milles de Montréal. De là, elle passera soit par Saint-Sauveur et Sainte-Adèle, soit par Saint-Hippolyte, en traversant Shawbridge. Le terme de la première partie du voyage est Sainte-Agathe, après avoir parcouru une distance de 61 milles environ. Le réseau s'achemine vers Mont-Laurier à travers une campagne riante aux aspects magiques, passant par Saint-Faustin, Saint-Jovite, Mont-Tremblant, Labelle, Nominique et Mont-Laurier».

Deux lettres

«Le projet a été partout accueilli avec enthousiasme. On en a d'ailleurs reçu les plus chaleureux témoignages». Voici deux lettres adressées à La Patrie, de Montréal, concernant le projet de la route des Laurentides, et reproduites dans l'Avenir du Nord.

«Monsieur... La ville de Sainte-Agathe soupire depuis longtemps après une route convenable conduisant de Montréal à notre région si pittoresque. En vue de la réalisation de ce projet, nous avons considérablement amélioré notre voirie; nous avons fait un chemin en macadam encerclant complètement notre magnifique lac des Sables, et la paroisse de Sainte-Agathe a construit également un chemin en macadam conduisant au lac Brûlé, une des plus belles nappes d'eau de notre région».

«Nous avons construit un système d'égouts qui a coûté cent vingt mille dollars et nous sommes en train de graveler toutes nos rues, car nous avons constaté que le système de gravelage des chemins revient beaucoup moins cher que le macadam et qu'il offre autant d'avantages, sinon plus, pour les automobiles, les chevaux, etc. Malgré les chemins défectueux que nous avons entre Saint-Jérôme et Sainte-Agathe, souvent les automobiles parcourent en trois heures la distance qui nous sépare de Montréal, c'est-à-dire soixante milles. C'est vous dire qu'avec une route convenable, les citadins de Montréal seraient aux portes des Laurentides et pourraient, à très peu de frais, venir respirer l'air pur de nos montagnes».

Ces deux lettres, adressées au rédacteur de La Patrie le 15 février 1918, portaient la signature du maire de Sainte-Agathe, E.D. Godon pour la première. La seconde avait été envoyée par C. Desjardins, le maire de Saint-Janvier. La voici:

La loi des bons chemins

«Je ne puis que vous féliciter de l'opinion que vous avez eue au sujet de la route que le gouvernement devrait entreprendre pour atteindre les régions du nord de Montréal. Inutile de dire que vous avez mon appui car cette route si importante a déjà reçu un commencement de réalisation puisque les municipalités de Sainte-Thérèse, de Saint-Janvier et de Saint-Jérôme se sont prévaluées de la loi des bons chemins et ont obtenu du gouvernement l'argent voulu pour graveler le chemin qui va vers le nord. Les travaux commenceront au printemps. J'espère que notre exemple sera suivi par

les autres municipalités du nord, car cette route construite aidera beaucoup au développement de la colonisation et à la prospérité de cette région».

«Au surplus, la ville de Saint-Jérôme, après avoir généreusement contribué au gravelage de la "Grande-Ligne" entre Sainte-Thérèse et Saint-Janvier, a décidé de graveler, avec l'aide du gouvernement, la rue principale qui met la ville de Saint-Jérôme en communication avec l'extérieur et qui est un chaînon important de la route des Laurentides».

«M. George-A. McNamee, secrétaire-trésorier du Canadian Auto Club, dans une interview qu'il a accordée dernièrement, a appuyé sur les avantages qu'il y aurait pour le gouvernement de Québec d'améliorer les routes du Nord jusqu'à Mont-Laurier».

«Cette partie de la province est remplie de beautés naturelles infiniment plus grandes que celles qui se voient aux États-Unis où on a dépensé des millions de dollars pour les bonnes routes. S'il y avait une bonne route qui mènerait à Mont-Laurier, combien de touristes américains s'y rendraient, combien d'amateurs d'automobiles iraient habiter ces endroits, et profiter de tous les avantages sanitaires qui s'y trouvent?».

«Le C.P.R. avait l'intention, avant la guerre, de construire dans le Nord un grand hôtel comme ceux qui se voient dans les montagnes Vertes et en d'autres endroits des États-Unis. Si les routes étaient bonnes, le nombre de voyageurs qui se rendraient dans les Laurentides nécessiterait la construction d'un hôtel de ce genre et aiderait puissamment à la construction de la plus belle partie de la province de Québec».

L'opinion du maire Thomas Potvin

Si l'Avenir du Nord plaide avec des arguments de raison, le maire du Canton Loranger y met plus de coeur et plus d'émotion. C'est un homme qui dit tout ce qu'il pense... Et il pense même aux autres... Voici donc ce que déclare le maire Thomas Potvin du canton Loranger (Nominique) dans une communication adressée au journal le 17 mai 1918...

«Le projet de la route Montréal - Saint-Agathe - Mont-Laurier est accueilli avec enthousiasme dans toute la région laurentienne. Ce mouvement, pour décider le gouvernement à hâter la construction du grand chemin d'automobiles entre Montréal et le nord de la région Labelle, est une entreprise digne de tous les éloges. Si l'affaire est poussée avec la vigueur nécessaire, je ne doute pas qu'il en résulte un développement exceptionnel de la partie parcourue par cette voie».

«C'est élémentaire de le dire, mais il faut parfois le rappeler: la circulation est le moyen le plus approprié pour le développement d'un pays neuf. Il y a, dans le nord, d'incroyables ressources de toutes sortes qui restent inexploitées faute de moyens suffisants de transport. Et attendre cette amélioration des particuliers est perdre son temps et son avenir. Je sais, par expérience, dans quel désarroi tombent les chemins quand ils sont abandonnés à l'initiative privée; nous avons assez lutté, ici, contre cette ruineuse routine pour comprendre toute la valeur d'une œuvre pareille».

«La construction de cette route nationale, outre le service immense qu'elle rendra au développement du nord, sera d'un exemple salutaire à tous. Souvent, les membres des corporations municipales, au lieu de promouvoir les intérêts de la masse, ne pensent qu'à appliquer les fonds votés par le conseil municipal dans les chemins qui les

intéressent personnellement, et laissent le public barboter dans des ornières pendant qu'ils ont lourdement taxé la masse des contribuables sous prétexte de l'intérêt public. C'est ce régime décourageant pour tout le monde et dont trop de paroisses du nord, en particulier la nôtre, ont souffert, que j'aime voir disparaître, par suite de l'exemple que donnera le gouvernement provincial».

«À part cela, il y a le développement du pays au point de vue attractif. Les Laurentides sont le joyau de la province et même du Dominion. Mais, comme toutes les richesses enfouies, personne ne songe à les faire connaître, elles sont trop ignorées. Ce sera un acte de justice de la part du gouvernement provincial que de placer notre région sur le chemin qui amènera les voyageurs et les touristes étrangers. Ce sera la justification des efforts, multipliés depuis des années, pour faire ressortir cette superbe contrée jusqu'ici abordée par de trop rares mortels».

«Longer la balle nappe d'eau qui s'appelle le Grand Nomingue et traverser le canton Montigny dans le chemin déjà en activité, pour y jouir encore des nombreux lacs qui bordent ce chemin, il n'y aura certainement pas de meilleur parcours ni de plus intéressant en passant par les villages de Nomingue et de l'Annonciation.

Si un chemin tel que projeté était déjà construit, la population des Laurentides serait de quatre fois ce qu'elle est aujourd'hui. Les bons chemins sont la principale richesse d'un pays».

Enfin, les autorités municipales et régionales bougèrent et se rendirent en délégation auprès du premier ministre sir Lomer Gouin. Nous tirerons encore une fois de l'*Avenir du Nord* (16 mai 1919) le compte rendu de cette mission.

Le premier ministre reçoit une délégation des Laurentides

«Une importante et nombreuse délégation composée des citoyens des comtés de Terrebonne et de Labelle ainsi que de la plupart des curés des paroisses du nord, a été reçue, mardi dernier, à Montréal, par sir Lomer Gouin, premier ministre de la province, et par l'honorable M. Tessier, ministre de la voirie. Les pétitionnaires ont demandé la construction d'une route moderne entre Montréal et Mont-Laurier. Ils étaient accompagnés de MM. Jules-Édouard Prévost et Athanase David, respectivement députés du comté de Terrebonne aux communes et à la législature et



de M. Achim, député provincial de Labelle. C'est ce dernier qui a exposé aux ministres le but de la délégation».

«Votre gouvernement, a-t-il dit, a toujours favorisé les bonnes routes pour activer le développement de la province de Québec. Vos compatriotes en sont reconnaissants. Les colons de Labelle veulent profiter des bonnes dispositions de votre gouvernement pour demander la construction d'une route en gravier de Montréal à Mont-Laurier».



Filer vers les régions du nord, côtoyer les bosquets de sapins, les lacs d'argent, les pics et les ravins d'un pays incomparablement accidenté (L'Avenir du Nord) Photo : Photothèque Normand Caron

«Le comté de Labelle est l'un des plus beaux de la province. La beauté de ses sites, le nombre de ses lacs, la chasse et la pêche, en font une des régions des plus désirables pour le voyageur et le touriste. Il ne lui manque que d'être connu. Si votre gouvernement veut bien venir en aide aux municipalités du nord pour faire le chemin projeté, vous y verrez surgir les centres les plus riches et les plus prospères».

«M. Athanase David, député de Terrebonne, appuya la requête au nom des paroisses de son comté. Il faut amener dans nos magnifiques montagnes du nord les milliers de touristes américains qui, grâce à la construction de la route Mont-

réal - Mont-Laurier viendront passer l'été chez nous et y apporter des richesses considérables».

«M. Jules Édouard Prévost prit aussi la parole et développa les avantages que retireraient les comtés de Labelle et de Terrebonne d'une grande route qui sillonnerait les deux comtés. Il a rappelé les paroles de sir Lomer Gouin qui déploirait l'autre jour que nous exportions trop de matières premières. Dans un autre ordre d'idées ne devons-nous pas regretter

leur prospérité. Mais, avant de rien décider, il faut compter avec le coût de la construction. En supposant que le chemin coûte \$4 000 du mille, vous auriez un total de \$600 000. Les municipalités auraient sur ce montant un intérêt considérable à payer. Sont-elles capables de supporter la charge? Le chemin pourrait aussi bien coûter \$8 000 du mille, ce qui ferait une somme globale de \$120 000. Calculez l'intérêt! On me demande, il est vrai, de réduire cet intérêt; mais j'ignore si mon gouvernement pourra le faire. Il faut que nous réfléchissions avant de vous donner une réponse définitive. De leur côté les municipalités devront voir si elles sont capables de faire face aux dépenses. En tous cas, nous allons envoyer des ingénieurs visiter le parcours. Lorsque nous aurons leur rapport, nous serons en mesure de vous faire des propositions».

«L'honorable M. Tessier est de l'avis de sir Lomer Gouin. Il faut d'abord faire le tracé de la route et le relevé des dépenses, avant d'en venir à un arrangement définitif. Le gouvernement fera tout son possible pour donner satisfaction aux deux comtés intéressés».

«Parmi les délégués, on remarquait entre autres: MM. J.-A. Legault, maire, le notaire Parent, échevin, Dr Em. Fournier, Chs Lorrain, et M. Latour, ingénieur civil, de Saint-Jérôme; Janvier Corbeil, maire de la paroisse de Saint-Jérôme; M. Robillard, maire, et le Dr S. Desjardins, de Sainte-Thérèse; MM. Brown et Léonard, maire du village et de la paroisse de Saint-Jovite; le Dr Lapointe, de Saint-Sauveur; M. Casimir Boivin, de Saint-Jovite». La liste des curés présents à cette rencontre n'est pas donnée... Erreur, oublie...

«Des délégations particulières de Saint-Jérôme et de Sainte-Thérèse ont demandé que la route se construise dès ce été, de Sainte-Thérèse à Shawbridge. Les délégués se sont retirés satisfaits de leur entrevue avec les ministres».

Les journaux de Montréal ont aussi suivi ce dossier avec intérêt comme en fait foi cette chronique parue dans *La Patrie* du 23 mai 1919.

La Patrie parle elle aussi de la route de Mont-Laurier

«Le projet d'une grande route reliant Montréal à Mont-Laurier, à l'extrémité du comté de Labelle, est remis devant le gouvernement de Québec, et sir Lomer Gouin l'envisage favorablement tout en signalant à ceux qui le pressent de le réaliser les difficultés qu'il présente».

«La Patrie a, dans le temps, montré l'importance de cette route et les avantages exceptionnels qu'elle offre. Le nord de Montréal jusqu'à Mont-Laurier est un pays enchanteur, qui attire pendant la belle saison d'innombrables citadins, malgré les communications limitées au service du chemin de fer. Ouvrez cette région aux touristes en pratiquant une belle route et inévitablement ils y afflueront. Un voyage dans le nord de Montréal, dans les pittoresques forêts des Laurentides émaillées de lacs limpides et poissonneux qui sont comme "des bijoux tombés d'un écrin gigantesque," vaut un voyage en Suisse, ce pays tant recherché des touristes».

«Ce qui retient sir Lomer Gouin d'endosser tout de suite le projet, c'est la somme considérable qu'il faudra y consacrer, somme dont l'intérêt devra être payé par les comtés que traversera cette grande route. Les gens de Labelle et de Terrebonne ne doivent toutefois pas se laisser terrifier par les charges qu'ils auront à porter. La route leur sera, malgré ces charges, extrêmement profitable. Elle donnera au développement de leur région un essor inespéré, outre que l'affluence des visiteurs y répandra l'abondance. La Patrie a appuyé ce projet parce qu'elle le reconnaît bon pour la région directement intéressée et bon pour toute la province».

L'Avenir du Nord ne désarme pas et revient à la charge le 13 juin 1919. Le titre est cependant bien banal et les arguments sont répétitifs.

Une route à travers les Laurentides

«Une forte pression s'exerce, depuis quelques semaines, dans un grand nombre de municipalités des Laurentides, dans le but d'obtenir la construction d'une route per-

manente, dans cette partie de la province. On organise même une délégation qui, d'ici quelques jours, se rendra à Québec ou à Montréal pour rencontrer l'hon. J.-A. Tessier, ministre de la Voirie, pour lui exposer les besoins de cette partie de la province et lui demander la mise à exécution du projet».

«Cette route, qui fait le sujet de la discussion de nombre d'automobilistes d'un peu partout, partirait de Montréal et passerait par Lachute, Lost River, Saint-Jovite, Sainte-Agathe-des-Monts, Val Morin, Sainte-Adèle, Piedmont, Shawbridge, Saint-Jérôme et reviendrait à Montréal par Sainte-Thérèse».

«Les Laurentides ne possèdent actuellement pas ou peu de bonnes routes. On y rencontre des paysages qui éclipsent les plus beaux des Adirondacks et des Montagnes Rocheuses qui font l'orgueil de la république voisine. De fait, c'est dans les Laurentides que l'on rencontre les paysages les plus enchanteurs du Dominion».

«On veut faire connaître ces endroits magnifiques pour y attirer le touriste américain. Toute la province bénéficierait d'une telle construction de route et les promoteurs du mouvement actuel se sont assurés la coopération de l'Association des Bonnes Routes, de l'Automobile Club of Canada et autres corps d'automobilistes importants de la province».

Les bonnes routes

Nous terminerons ce dossier par un commentaire tiré, encore une fois, d'une colonne de potins dont était friand cet hebdomadaire. On y apprend bien candidement, le 20 juin 1919, que dans la paroisse de Saint-Jérôme, la réfection des chemins est enfin commencée et que Saint-Janvier, sa voisine, doit se mettre à l'œuvre sous peu.... «En outre de la route qui constitue un chaînon de la grande route des Laurentides, la "montée du dépôt" qui conduit de la gare au village sera refaite. Le gouvernement paiera 50% du coût de ces travaux». Quelle bonne surprise! Quelle heureuse nouvelle! Tout ça, grâce à la loi sur les bons chemins votée auparavant.

Mais on apprend surtout que «le contrat pour la route de la Grande-Ligne, entre Sainte-Thérèse et Saint-Janvier, a été accordé à M. Blanchard, de Sainte-Thérèse, pour la somme de \$29,000. Le gouvernement paiera 60% du coût de ces travaux, capital et intérêt. Il paiera également la balance du capital mais les municipalités intéressées en paieront l'intérêt».

L'hebdomadaire poursuit... «Si le gouvernement a montré une telle bienveillance à l'égard du comté de Terrebonne, nous le devons à son esprit de justice, mais aussi et surtout aux efforts et à l'influence de M. Athanase David, notre député que l'on ne saurait trop remercier».

Ainsi donc commencèrent – en toute discrétion – les véritables travaux devant mener à la réalisation de cette route Montréal - Mont-Laurier... à travers la Suisse canadienne.

Cette route, comme le signale fort justement l'hebdomadaire libéral jérômien, on la doit à l'esprit de justice du gouvernement libéral, au député libéral Athanase David, et à ce constructeur de Sainte-Thérèse, M. Blanchard, peut-être libéral lui aussi. Pourquoi pas?

Un autre Blanchard, le notaire Joseph-Léonard, né à Sainte-Thérèse le 15 février 1890, fut élu député du comté de Terrebonne en 1944 sous les couleurs de l'Union nationale cependant. Il quitta la politique active en 1960, ayant été 16 ans député de son comté à l'Assemblée législative.

On retiendra aussi, à la lecture de ce dossier, que «cette partie de la province est remplie de beautés naturelles infiniment plus grandes que celles qui se voient aux États-Unis... qu'un voyage dans le nord de Montréal vaut un voyage en Suisse... et qu'on rencontre dans les Laurentides des paysages qui éclipsent les plus beaux des Adirondacks et des Montagnes Rocheuses». ■