

# Asphaltage du P'tit Train du Nord : la question de l'environnement

Le 3 août 2020 – Modifié à 14 h 49 min le 3 août 2020

Temps de lecture : 4 min

Par Production Accès



*(Photo : Archives)*

La corporation Le P'tit Train du Nord et la MRC des Laurentides entreprendront sous peu des travaux d'asphaltage sur un tronçon de 16 km du parc linéaire le P'tit Train du Nord, dans le secteur de Val-Morin, Val-David et Sainte-Agathe-des-Monts. Le projet est contesté par des citoyens qui invoquent la protection de l'environnement. Dans un communiqué, le Conseil régional de l'environnement (CRE) des Laurentides est revenu sur quelques points qui ont été pris en compte pour la prise d'une décision.

## Imperméabilisation vs érosion

D'abord, une bande linéaire de quelques mètres entourée de végétation abondante comme c'est le cas du parc linéaire, n'aurait pas les mêmes conséquences que s'il s'agissait d'un vaste stationnement entouré de routes en pleine ville. Sur le parc linéaire, l'eau irait ruisseler et serait absorbée en bordure par la végétation. Avec la poussière de roches, il serait constaté chaque année que des crevasses et des trous se forment, nuisant à la sécurité des usagers et menant au lessivage de la criblure de pierre, notamment vers les lacs et les cours d'eau.

Les pluies diluviennes représenteraient également un problème pour le revêtement actuel. L'érosion serait susceptible d'être de plus en plus importante dans un contexte de changements climatiques où on note des variations dans l'intensité, la durée et la fréquence des précipitations. Des coûts économiques et environnementaux du matériel utilisé pour les réparations récurrentes sont également à tenir en compte.

### **Îlots de chaleur**

En ce qui concerne les îlots de chaleur, le CRE des Laurentides soutient qu'il s'agit d'un problème surtout présent dans les milieux urbains. Dans le cas du P'tit Train du Nord, la surface qui sera asphaltée serait très étroite, en plus d'être entourée de végétation et d'eau. Ainsi, bien que l'albédo de l'asphalte soit plus bas que celui du revêtement actuel à cause du bitume qu'il contient (et qu'il absorbe donc plus de chaleur), la situation ne serait donc pas préoccupante, d'autant plus que d'autres paramètres entrent en ligne de compte en ce qui concerne les flux de chaleur.

### **Transport actif**

Selon les informations du communiqué, les municipalités ou MRC qui ont vu un « avant » et un « après » asphaltage peuvent témoigner de l'impact positif du revêtement : les tronçons cyclables seraient plus utilisés lorsque le roulement s'effectue sur un revêtement pavé. Ainsi, le pavage favoriserait les transports actifs chez les populations qui y étaient d'emblée moins enclines, en plus de prolonger la saison de vélo, lequel peut être pratiqué plus tôt au printemps et plus tard à l'automne.

Le pavage pourrait inciter les gens à aller à l'école, à aller travailler ou à faire leurs courses à vélo, ce qui serait bénéfique, tant pour leur santé que pour l'environnement. En effet, l'augmentation du transport actif serait à la fois une occasion de pratiquer un exercice physique en plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES).

### **Un accès équitable**

L'enquête menée par le CRE Laurentides à l'hiver 2019-2020 aurait permis de relever certains freins chez les usagers potentiels du vélo et de la marche. Chez les plus âgés, l'insécurité est un frein important, tout comme le sont la santé et les incapacités physiques. Déambulateurs, fauteuils roulants, vélos et marcheurs âgés seraient plus enclins à utiliser le P'tit Train du Nord si celui-ci est asphalté, puisqu'ils ont besoin d'une surface plus uniforme pour circuler.

Pour la sécurité quant à l'augmentation de la vitesse des cyclistes que pourrait entraîner l'asphaltage, le CRE des Laurentides affirme vouloir miser sur une information et une éducation, ainsi que sur une signalisation efficace.