

ASPHALTAGE DU P'TIT TRAIN DU NORD : UN CHOIX PLUS ÉCOLOGIQUE QU'IL N'Y PARAÎT

Saint-Jérôme, le 29 juillet 2020 – 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.

L'environnement. Comme dans toute discipline, il y a l'impression de l'évidence, et il y a aussi la science. Et la science de l'environnement nous révèle parfois des surprises. Un exemple ? La croyance, selon laquelle tout ce qui est d'origine naturelle aurait une plus faible empreinte écologique, est fautive. Certains produits de synthèse, même fabriqués à base d'hydrocarbures, peuvent parfois s'avérer un meilleur choix environnemental¹. Dans le même esprit, le choix d'un pavage doit comprendre une analyse qui va au-delà de la première impression.

Imperméabilisation vs érosion

Tout n'est pas noir ou blanc. Certes, on cherche de manière générale à déminéraliser les surfaces, mais il reste qu'à certains endroits, les avantages de l'asphaltage l'emportent sur les inconvénients. C'est le cas du P'tit Train du Nord.

Lorsqu'il est question de réduire les surfaces imperméables, on parle surtout du nombre et de l'étendue de ces surfaces. Une bande linéaire de quelques mètres entourée de végétation abondante comme c'est le cas ici, n'aura certainement 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 va ruisseler et être absorbée en bordure par la végétation. Elle ne causera ni inondation ni engorgement dans une usine d'épuration. Cependant, les problèmes d'érosion avec la poussière de roche sont réels. On peut constater chaque année des crevasses et des trous parfois importants qui, en plus de nuire à la sécurité des usagers, démontrent le lessivage de la criblure de pierre, notamment vers les lacs et les cours d'eau. « *L'apport de sédiments peut colmater les frayères en plus d'enrichir les lacs en éléments nutritifs, dont le phosphore, qui contribuent à la prolifération des plantes aquatiques et à l'eutrophisation accélérée des plans d'eau* », explique Anne Léger, directrice générale du CRE Laurentides.

Les pluies diluviennes représentent un problème pour le revêtement actuel. L'érosion est 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. On doit aussi

¹ C'est notamment le cas des sacs d'empilettes, où ceux faits en coton, bien que biodégradables, ont un impact environnemental beaucoup plus grand. Selon l'analyse de cycle de vie, qui tient compte de l'extraction ou la culture des matières premières, des étapes de transformation, de l'énergie et de l'eau utilisées, du transport, de l'utilisation et de l'élimination, notamment, un sac de coton doit remplacer au moins 2700 sacs de plastique à usage unique pour atteindre un seuil d'équivalence <https://www.recyc-quebec.gouv.qc.ca/sites/default/files/documents/acv-sacs-empilettes-rapport-complet.pdf>

tenir compte des coûts économiques et environnementaux du matériel utilisé pour les réparations récurrentes, tant pour son transport que pour son extraction.

Îlots de chaleur

L'asphalte a mauvaise presse, non seulement parce qu'elle comporte une certaine quantité de pétrole, mais aussi parce qu'elle crée des îlots de chaleur. Ceux-ci sont problématiques en raison de la chaleur accablante et de ses conséquences sur la qualité de vie et la santé des gens. Il s'agit d'un problème important qui augmente avec l'étendue de la surface qui est bétonisée, ainsi qu'avec le contexte environnant. Dans le cas du P'tit Train du Nord, la surface est très étroite, en plus d'être entourée de végétation et d'eau. Ainsi, bien que l'albédo² 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 n'est pas tellement préoccupante, d'autant plus que d'autres paramètres entrent en ligne de compte en ce qui concerne les flux de chaleur³. Le problème des îlots de chaleur concerne davantage les milieux urbains qui comportent de grandes artères et de grands stationnements, souvent autour d'édifices imposants bloquant le vent et absorbant eux aussi l'énergie solaire.

Balade ou transport actif ?

Plusieurs personnes considèrent que la poussière de roche s'harmonise davantage avec le paysage bucolique de la région. Le contexte est alors parfait si la balade est le but du déplacement. Toutefois, le confort du revêtement devient un facteur déterminant quand il est question du transport actif. Les municipalités ou MRC qui ont vu un « avant » et un « après » asphaltage peuvent en témoigner : comptage à l'appui, les tronçons cyclables sont nettement plus utilisés lorsque le roulement s'effectue sur un revêtement pavé. Ainsi, le pavage favorisera 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.

Si le pavage peut inciter les gens à aller à l'école, à aller travailler ou à faire leurs courses à vélo, c'est alors bénéfique, tant pour leur santé que pour l'environnement. En effet, l'augmentation du transport actif est à la fois une belle occasion de pratiquer un exercice physique en plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Par son projet de *Mobilité intégrée des personnes dans les Laurentides*, le CRE Laurentides travaille à réduire l'utilisation de l'auto solo à essence, de sorte que l'aménagement des réseaux cyclables pour les rendre plus conviviaux s'inscrit parfaitement dans cet objectif.

Pour Philippe Roy, président du CRE Laurentides, ce chemin de fer, voie de circulation de transport collectif essentielle pour l'essor du tourisme et du développement de la région au

² L'albédo est le rapport, situé entre 0 et 1, entre le rayonnement solaire réfléchi par une surface et le rayonnement solaire global incident. Plus l'albédo d'une surface est élevé, plus elle réfléchit la lumière et moins elle réchauffe le sol et, par conséquent, l'atmosphère. http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=26532131

³ Le bilan d'énergie pour une surface comprend quatre flux de chaleur principaux : la radiation solaire (albédo), la radiation infrarouge, la convection et la conduction dans le sol
https://arquluk.gci.ulaval.ca/fileadmin/arquluk/documents/Documents/Memoire_Simon_Dumais.pdf

siècle dernier, a disparu au profit de l'automobile avec l'amélioration du réseau routier⁴. « C'est maintenant au tour du transport actif de prendre la relève avec une voie sécuritaire et adaptée aux standards du XXI^e siècle, ce qui nous permettra de diminuer nos émissions de GES liées au transport ».

Pour un accès équitable

L'enquête menée par le CRE Laurentides à l'hiver 2019-2020 a 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 seront 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 ces clientèles, sans doute qu'un accès plus aisé au parc linéaire saurait leur permettre de maintenir un certain niveau d'activité physique et de briser l'isolement dans lequel plusieurs se trouvent.

Si, certains cyclistes y pédalent à vive allure, il faudra miser sur une information et une éducation, ainsi que sur une signalisation efficace puisque c'est là que réside la clé du partage de cet espace qui devrait être accessible à tous, du tout petit qui apprend à pédaler à celui, plus âgé, qui circule avec son vélo à trois roues pour plus de stabilité. Par l'augmentation de l'achalandage, le P'tit Train du Nord, pavé, pourrait devenir un nouveau milieu de vie et procurer de nombreux bénéfices sociaux, économiques et environnementaux.

À propos :

Le CRE Laurentides est le porte-parole des intérêts environnementaux de la région. Il tisse un réseau entre le monde municipal, les organismes, les associations et les individus. Il favorise les échanges, la concertation et l'entraide de ses membres. Il consulte le milieu, cerne les priorités régionales et propose des solutions concrètes aux problématiques identifiées. Si vous souhaitez être informés des nouvelles en environnement de votre région et soutenir la mission, devenez membre dès aujourd'hui en consultant le www.crelaurentides.org

– 30 –

Sources :

Conseil régional de l'environnement des Laurentides

Anne-Sophie Monat, Chargée de projet Mobilité intégrée des personnes, poste 31 a.s.monat@crelaurentides.org

Isabelle St-Germain, Directrice projets et communications, poste 27 isabelle.stgermain@crelaurentides.org

⁴ <https://histoirevaldavid.com/la-longue-epopee-du-train-du-nord/>