



P'tit Train du Nord

Projet de réfection
entre Mont-Tremblant et Labelle

Document explicatif

AVRIL 2024

NOTRE TERRITOIRE
NOTRE AVENIR

MRC DES
LAURENTIDES

SOMMAIRE



Introduction 1

Appuis du milieu 2

Retours d'expérience 3

Considérations environnementales 4

Considérations sociales 5

Considérations économiques 6

INTRODUCTION

Le parc linéaire Le P'tit Train du Nord est un véritable joyau de la région des Laurentides et un témoin privilégié de son histoire, dont les origines remontent au temps du mythique curé Labelle. Cette piste multifonctionnelle aménagée dans l'ancienne emprise ferroviaire du Canadian Pacific relie, sur 201 kilomètres, Saint-Jérôme à Mont-Laurier. Sur le territoire de la MRC des Laurentides, le parc linéaire traverse huit municipalités, de Val-Morin à Labelle, sur 76 km.

Cette **infrastructure régionale** est la colonne vertébrale de la région des Laurentides et contribue largement à son rayonnement socioéconomique, culturel et touristique. Plusieurs MRC en assurent conjointement l'entretien et la sécurité, au bénéfice de tous les utilisateurs.

Le projet s'inscrit dans une visée d'uniformité. 154 km de la piste sont à ce jour asphaltés. Les retours d'expérience des municipalités et des utilisateurs concernant ces améliorations sont très positifs. En procédant à la réfection du tronçon de 15 km entre Mont-Tremblant et Labelle, la MRC des Laurentides vient compléter l'amélioration de la portion du parc linéaire sous sa responsabilité.



APPUI DU MILIEU

Le projet de réfection représente avant tout un accroissement de l'accessibilité et de la sécurité de l'infrastructure, ainsi que des améliorations considérables à son bilan environnemental et à sa résilience en contexte de changements climatiques.

Ce projet bénéficie conséquemment d'un très large appui d'acteurs de la société civile et du milieu associatif. Puisque les questions environnementales sont à l'avant-plan, il bénéficie plus particulièrement d'un appui du Conseil régional de l'environnement des Laurentides et de l'Organisation de bassins versants RPNS. Il compte également sur l'appui financier de la Ville de Mont-Tremblant, de la Municipalité de La Conception, de la Municipalité de Labelle et du Sentier transcanadien.

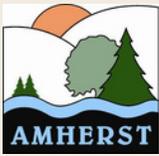


Association régionale de loisirs pour personnes handicapées des Laurentides



CONSEIL DES PRÉFETS ET DES ÉLUS
RÉGION DES LAURENTIDES
76 municipalités, 650 000 Québécois

la belle



RETOURS D'EXPÉRIENCE

En 2020, la MRC des Laurentides procédait à la réfection et au pavage du parc linéaire de Val-Morin jusqu'à Sainte-Agathe-des-Monts (16 km).

En 2023, 18 km supplémentaires ont été améliorés par des travaux similaires, de Sainte-Agathe-des-Monts à Mont-Blanc. Ces tronçons pavés se sont ainsi ajoutés à la portion du parc déjà pavée depuis Mont-Blanc jusqu'au vieux village de Mont-Tremblant, résultant en un tronçon uniformément amélioré de 57 km.



L'expérience l'a démontré : les travaux sur le parc linéaire en ont largement amélioré l'accessibilité et la sécurité, en plus d'accroître la résilience de l'infrastructure en contexte de changements climatiques.

Les commentaires positifs à l'égard de ces projets ont été nombreux dans les dernières années. Si, en 2020, certaines personnes se montraient sceptiques quant aux bénéfices encourus par le projet dans leur secteur, elles se sont vite ralliées à la suite de la réalisation du projet.

Les retombées sociales, environnementales et économiques découlant des améliorations apportées au P'tit Train du Nord sont importantes et justifient la poursuite des efforts pour servir **l'intérêt public**.

CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

- **ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES : LA FRÉQUENCE DES PLUIES DILUVIENNES EST UN PROBLÈME MAJEUR POUR UN REVÊTEMENT DE CRIBLURE DE PIERRE**

Les pluies diluviennes et les coups d'eau soudains sont un problème majeur pour un revêtement de criblure de pierre. Or tous les scénarios climatiques pour le futur dans la région indiquent une augmentation de l'intensité et de la fréquence de telles pluies. Le surdimensionnement des ponceaux, les divers travaux de profilage de fossés et d'empierrement, couplés au pavage de la surface de roulement, permettront de stabiliser la surface du P'tit Train du Nord et d'en faire une infrastructure résiliente.



- **PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT : LA CRIBLURE DE PIERRE N'EST PAS UNE SURFACE NATURELLE**

La criblure de pierre est plus dommageable que le pavage pour l'environnement. Loin d'être «naturelle», **elle provient de la destruction de montagnes par dynamitage.** Comme il s'agit d'un revêtement non durablement stabilisé, il y a un apport significatif de sédiments lors des pluies et de la fonte des neiges au printemps, ce qui affecte l'intégrité écologique des cours d'eau des lacs.

CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

- **ÉROSION : TRANSPORT D'UNE QUANTITÉ IMPORTANTE DE SÉDIMENTS VERS LES LACS ET COURS D'EAU**

Les problèmes d'érosion fréquents, importants et en augmentation avec la criblure de pierre mettent en circulation d'importantes quantités de sédiments qui se déplacent pour atteindre les cours d'eau et les lacs. Sachant que l'apport de sédiments dans un lac entraîne son vieillissement accéléré (envasement, croissance de végétaux aquatiques et diminution de la clarté de l'eau), il est impératif de limiter leur mise en circulation au maximum pour assurer la santé des lacs et cours d'eau.



CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

- **LE P'TIT TRAIN DU NORD N'EST PAS UN ÎLOT DE CHALEUR**

Selon la cartographie des îlots de chaleur du gouvernement du Québec, il n'y a aucun tronçon actuellement pavé du P'tit Train du Nord qui est identifié comme étant un îlot de chaleur. La lutte aux îlots de chaleur est prioritaire dans les contextes urbains où le coefficient d'imperméabilisation des sols est grand. Ce n'est pas le cas pour ce projet.

- **GAZ À EFFET DE SERRE : BILAN CARBONE IDENTIQUE ENTRE PAVAGE ET CRIBLURE DE PIERRE**

Selon une étude indépendante du Groupe AGÉCO sur le cycle de vie du pavage et de la criblure de pierre, leur bilan carbone est identique. Il est à noter qu'au-delà de son cycle de vie, le pavage encourage davantage les transports actifs lors de déplacements, ce qui amène une réduction de gaz à effet de serre. Vous pouvez consulter l'étude du Groupe AGÉCO en [cliquant ici](#).

- **LE PAVAGE FAVORISE LE TRANSPORT ACTIF**

La facilité de déplacement et le confort du revêtement sont des facteurs déterminants quand il est question du transport actif. Les municipalités ou MRC qui ont vécu un « avant » et un « après » réfection peuvent en témoigner, comptage de la fréquentation à l'appui : les tronçons cyclables sont plus utilisés lorsque le roulement s'effectue sur un revêtement pavé. Ainsi, le pavage favorise les transports actifs chez les populations qui y étaient d'emblée moins enclines, en plus de prolonger la saison de vélo de plusieurs semaines au printemps et 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).



CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

- **ASPHALTAGE DU P'TIT TRAIN DU NORD : UNE SOLUTION PLUS ÉCOLOGIQUE QU'IL N'Y PARAÎT**

Le Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CREL), une sommité régionale en matière d'environnement, appuie sans réserve le projet de réfection porté par la MRC des Laurentides. Celui qui a pour mission de promouvoir le développement durable, de protéger et de valoriser l'environnement, ainsi que de favoriser l'amélioration du processus démocratique, priorise comme stratégie la sensibilisation des décideurs locaux et régionaux à la nécessité d'accorder, dans leur processus décisionnel, la même importance à l'environnement qu'à l'économie et au social.

Dans un communiqué intitulé « **Asphaltage du P'tit Train du Nord : un choix plus écologique qu'il n'y paraît** », publié en juillet 2020 juste avant le projet de réfection du parc linéaire de Val-Morin à Sainte-Agathe-des-Monts, le CREL écrivait : « 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. 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 contribue à la prolifération des plantes aquatiques et à l'eutrophisation accélérée des plans d'eau », explique Anne Léger, directrice générale du CRE Laurentides. »

Les arguments justifiant le projet de réfection de Val-Morin à Sainte-Agathe-des-Monts, incluant les 2,4 km en bordure du lac Raymond, sont exactement les mêmes pour le projet de réfection de Mont-Tremblant à Labelle.

Lire le communiqué

CRE
Laurentides
Votre réseau environnemental

Communiqué de Presse
Pour publication immédiate

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.

CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

- **PROXIMITÉ DU PARC LINÉAIRE AUX PLANS D'EAU : DES TRONÇONS DAVANTAGE EXPOSÉS À L'ÉROSION**

Sur le tronçon visé par la réfection, le parc linéaire longe le lac Mercier sur une distance environ 2,7 km. Dans ce secteur, la surface de roulement est parfois à quelques mètres seulement de la limite du littoral. Bien qu'elle ne soit pas la norme, cette situation n'est pas unique au lac Mercier. En effet, le parc linéaire longe également de très près, parfois à quelques mètres seulement, le lac Raymond à Val-Morin, sur une distance de 2,4 km.

À l'époque de la construction du chemin de fer, on a créé des jetées sur remblai pour traverser les lacs et les milieux humides qui les bordent, autant dans le cas du lac Mercier (2) que celui du lac Raymond (3). Dans un ordre d'idée semblable, à Sainte-Agathe-des-Monts et Ivry-sur-le-Lac, le parc linéaire traverse des complexes de milieux humides sur plusieurs kilomètres également.

Les sections du parc linéaire qui sont à forte proximité des lacs sont précisément celles pour lesquelles **le projet de réfection est le plus requis, car elles sont davantage exposées à l'érosion et aux aléas des changements climatiques**. De plus, les sédiments mis en circulation par l'érosion n'ont pas assez de temps pour se déposer ou être captés par la végétation avant de rejoindre les cours d'eau.



© P'tit Train du Nord

- **RISQUE D'INONDATION : AUCUNE CONTRE-INDICATION POUR L'ASPHALTAGE**

Un avis technique d'ingénierie commandé en 2020 dans le cadre du projet de réfection à Val-Morin a conclu qu'il n'y a pas de contre-indication concernant l'asphaltage de la piste multifonctionnelle en ce qui a trait aux inondations. Ce projet n'a pas d'impact notable sur le débit de ruissellement, autant à petite qu'à grande échelle. Ces conclusions s'appliquent tout autant au projet actuel. Vous pouvez consulter l'avis technique de l'entreprise FNX-Innov en [cliquant ici](#).

CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

- **PROTECTION CONTRE LES INONDATIONS PLUS EFFICACE AVEC UNE PISTE ASPHALTÉE**

Le projet de réfection de la portion du parc linéaire dans le secteur du lac Raymond en 2020 a démontré en quoi ces travaux sont non seulement souhaitables, mais nécessaires. En effet, lors des crues du printemps 2023, le niveau d'eau du lac Raymond a monté au point de passer par-dessus le parc linéaire. Les mécanismes de stabilisation implantés lors du projet de réfection (empièvements et pavage) ont fait leurs preuves à ce moment car le parc linéaire a résisté à cette inondation plutôt que de se rompre. Qui plus est, il n'y a eu aucun dommage et aucune érosion visibles, ce qui n'aurait pas été le cas sans la réfection faite quelques années auparavant. Ainsi, le lac Raymond a été protégé de l'apport de grandes quantités de sédiments et de polluants.

Inondation du parc linéaire à Val-Morin (lac Raymond) en mai 2023



CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

- **UN ACTIF RÉGIONAL EXISTANT QU'IL EST NÉCESSAIRE D'ENTREtenir**

Il n'est pas idéal qu'une infrastructure de transport longe un cours d'eau ou un lac. À l'époque de la construction du chemin de fer, les préoccupations environnementales n'étaient pas les mêmes et si on répétait l'exercice aujourd'hui, il y a fort à parier que plusieurs tronçons seraient relocalisés. Toutefois, il faut vivre avec cette infrastructure régionale existante et l'entretenir correctement pour qu'elle continue à jouer son rôle important pour la population régionale. En raison de la forte pente du côté nord du lac Mercier, des résidences et leur accès qui s'y sont multipliées au fil des années et des conséquences directes des changements climatiques, jamais le parc linéaire n'a été aussi vulnérable qu'il ne l'est en ce moment. Ce projet vise à accroître substantiellement sa résilience.



© P'tit Train du Nord

- **CAPACITÉ DE SUPPORT DES LACS : LE PROJET DE RÉFECTION ALLÈGERA LA PRESSION SUR L'ÉCOSYSTÈME**

Selon le Grand dictionnaire terminologique, la capacité de support d'un écosystème se définit comme étant la pression maximale qui peut être exercée sur un écosystème sans porter atteinte à l'intégrité de celui-ci. On entend par « pression » l'exploitation des ressources renouvelables ou non renouvelables, ainsi que la production de déchets, du fait des activités anthropiques menées dans un écosystème ou à proximité de celui-ci. **Le projet de réfection n'exercera pas de pression supplémentaire sur l'écosystème lacustre.** Au contraire, il retirera de la pression sur l'écosystème en freinant le transport de sédiments vers les lacs. Le phosphore, principal polluant nocif pour la santé du lac, tire son origine principalement du développement des résidences à proximité des lacs (épuration des eaux usées).

CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

- **LES OPTIONS DE REVÊTEMENT : L'ASPHALTE EST MOINS COÛTEUX ET MOINS DOMMAGEABLE POUR LES LACS**

Il existe plusieurs types de revêtement pour des pistes cyclables, chacun d'eux comportant des avantages et des inconvénients. Un pavé uni de pierres serait esthétiquement agréable comparativement à l'asphalte, mais il coûterait dix fois plus cher, ne représente aucun autre avantage significatif et n'est pas recommandé pour l'accessibilité universelle (triporteurs, fauteuils roulants, poussettes). Le pavé poreux, lui, laisse l'eau s'infiltrer en partie mais est trop susceptible de s'abîmer avec les cycles de gel-dégel sous nos latitudes, lesquels empireront avec les changements climatiques. Le béton, lui, a un bilan carbone trop important par rapport à l'asphalte et a été rejeté d'emblée. Finalement, le maintien de la surface de roulement actuelle en criblure de pierre n'est pas envisageable car il y a trop d'érosion, de transport de sédiments vers les lacs et de besoins de rechargement.



Source : Rapport Groupe AGÉCO sur l'accompagnement pour la quantification des gaz à effet de serre liés aux solutions de revêtement - Juillet 2020.

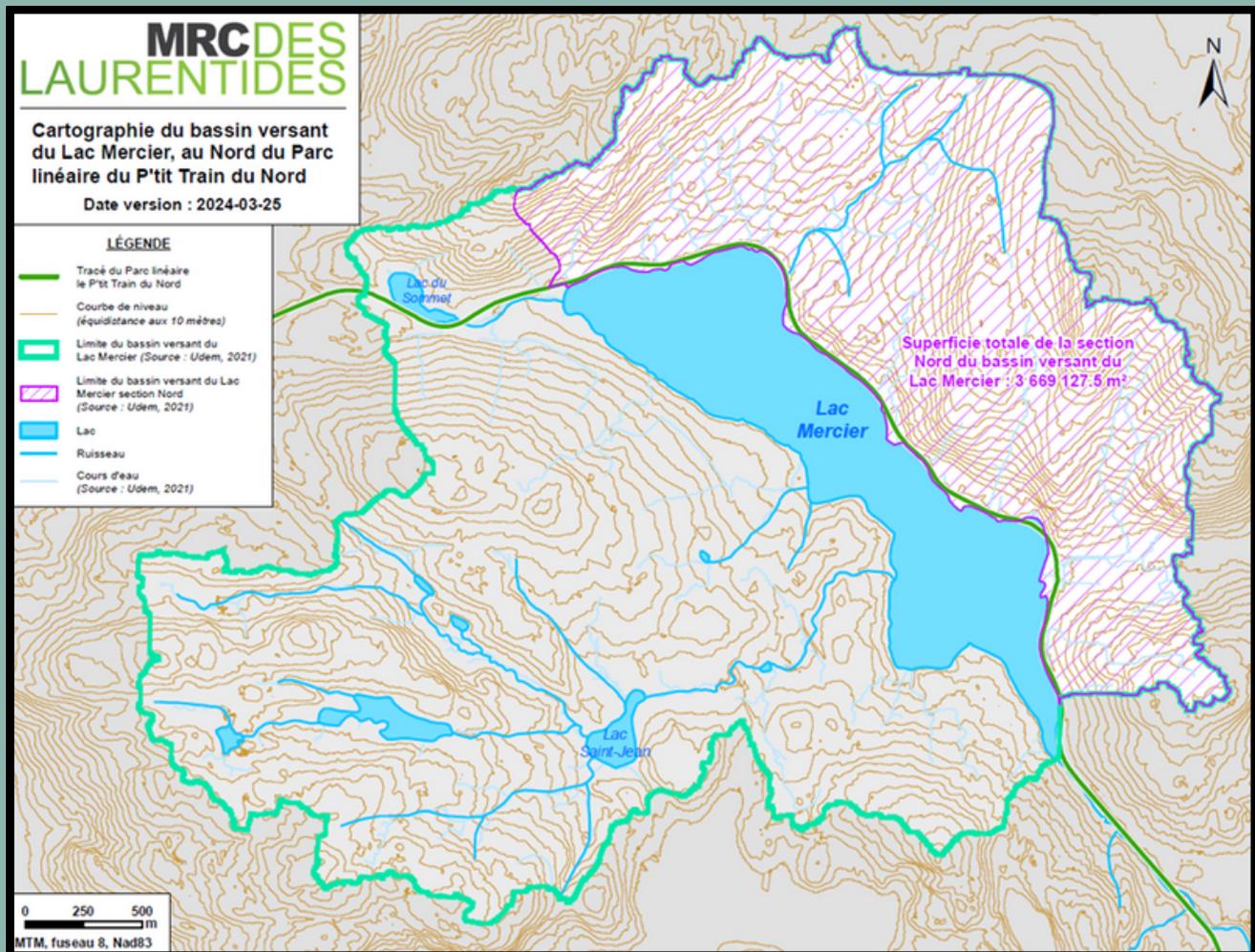
- **LE REVÊTEMENT EN CRIBLURE DE PIERRE N'EST PAS PERMÉABLE**

Un revêtement en criblure de pierre compactée n'est pas un revêtement perméable. Il est reconnu comme un étant un revêtement peu perméable, et sa capacité à absorber les eaux de pluie n'est en rien comparable à une surface naturelle. La majorité de l'eau de pluie qui tombe directement sur la surface de roulement du parc linéaire en est évacuée par ruissellement, et non par infiltration. C'est d'ailleurs pour cette raison que de l'érosion survient et met en circulation des sédiments qui rejoignent les lacs.

CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

- **LA SUPERFICIE PAVÉE VERSUS CELLE DU BASSIN VERSANT**

Malgré le caractère imperméable de l'asphalte, le projet de réfection aura un impact négligeable sur la quantité d'eau supplémentaire qui sera dirigée par ruissellement vers les fossés, les cours d'eau et ultimement le lac Mercier. La superficie pavée sur la rive nord du lac Mercier sera d'environ 9 000 mètres carrés (3 000 mètres de longueur x 3 mètres de largeur). Cette superficie équivaut à 0,24 % de la superficie du sous-bassin versant de la rive nord du lac Mercier.



CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

- **REPLACEMENT D'UN REVÊTEMENT MINÉRAL QUI S'ÉRODE PAR UN REVÊTEMENT PLUS PERFORMANT**

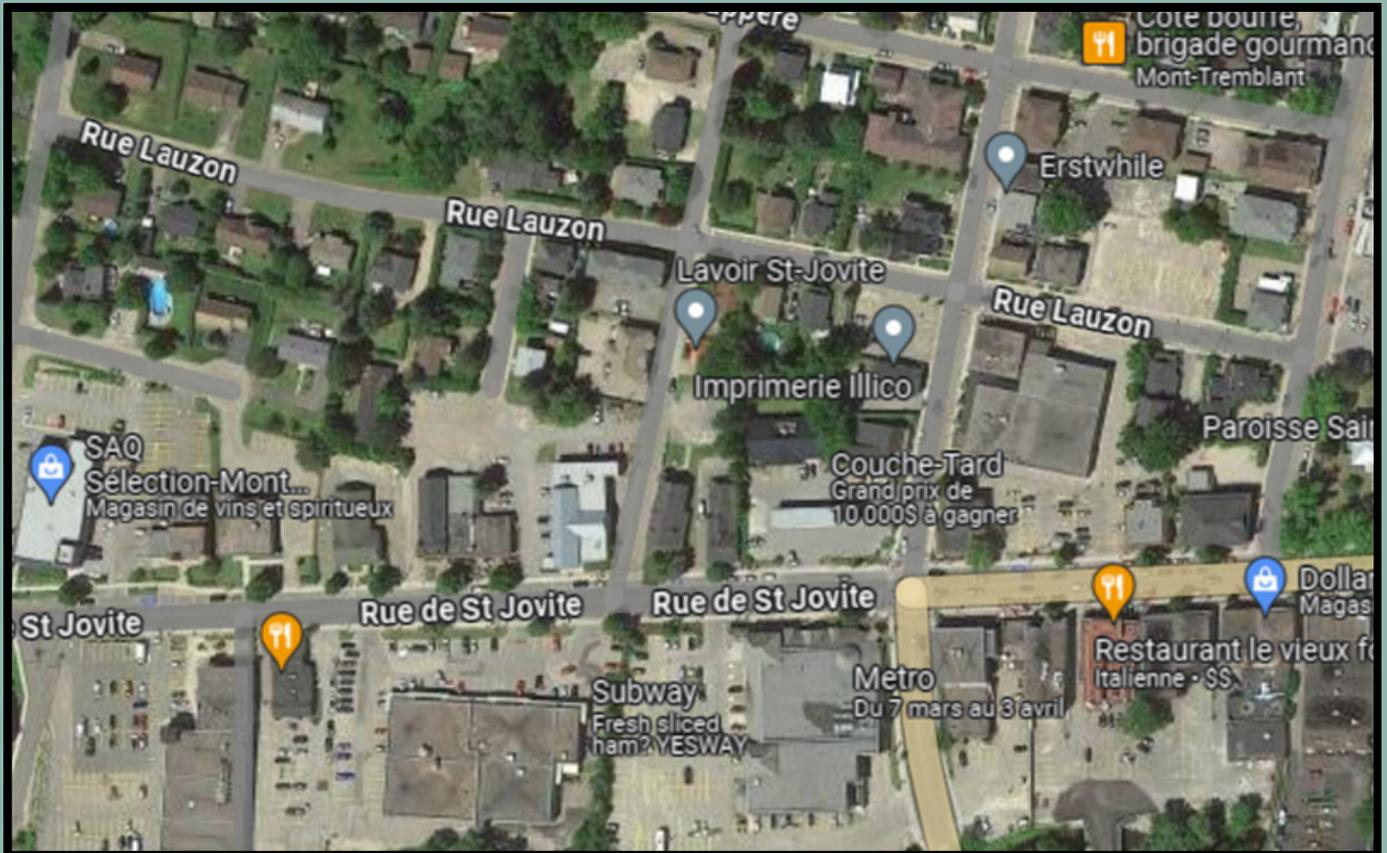
Certains peuvent se demander pourquoi rajouter de l'asphalte alors qu'on travaille ailleurs pour en retirer. Les initiatives de déminéralisation et de verdissement qu'on voit se multiplier à travers le Québec prennent leur place dans des contextes urbains, où une minéralisation excessive de l'espace (et son corollaire : l'absence de couverture végétale) engendre des problèmes de gestion des eaux de pluie et d'îlots de chaleur, aggravés de surcroît par les changements climatiques. Ce n'est pas le cas des contextes ruraux ou de petites municipalités où les indices d'imperméabilisation des sols sont nettement inférieurs à ceux qu'on retrouve dans les centres urbains. Qui plus est, le projet de réfection du parc linéaire ne remplace pas une surface végétalisée par une surface minéralisée; il remplace un revêtement minéral qui s'érode par un autre revêtement plus performant.

Coefficient d'imperméabilisation faible Ex. : lac Mercier à Mont-Tremblant



CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Coefficient d'imperméabilisation élevé
Ex. : centre-ville de Mont-Tremblant**



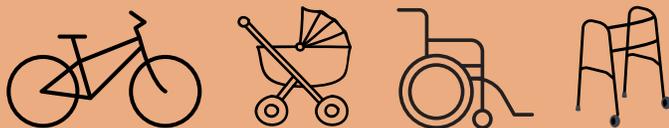
- **AUTORISATIONS REQUISES REÇUES PAR LES AUTORITÉS COMPÉTENTES**

La MRC des Laurentides a obtenu l'ensemble des autorisations requises pour la réalisation du projet de réfection auprès des autorités compétentes. Le projet doit respecter plusieurs conditions, notamment celle de ne pas élargir l'ouvrage, de ne pas accroître l'empiètement du parc linéaire et de ses ouvrages accessoires (fossés, ponceaux, etc.) dans la rive ou sur le littoral des lacs et de réaliser les travaux de changement de ponceaux en respectant les contraintes applicables. Les mesures de contrôle de l'érosion et les techniques de stabilisation de talus prévues par les règlements municipaux seront respectées et la MRC travaille avec les trois municipalités traversées pour s'en assurer.

CONSIDÉRATIONS SOCIALES

- **ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE**

D'après l'enquête menée par le CRE Laurentides à l'hiver 2019-2020, l'insécurité est un frein important chez les personnes plus âgées. Utilisateurs de déambulateurs, fauteuils roulants et vélos ainsi que les 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, ce projet favorise donc la vie active pour tous de manière sécuritaire, **l'asphalte offrant un meilleur nivellement et une meilleure adhérence à la piste.**



- **FRÉQUENTATION DU SECTEUR LAC MERCIER**

Un des buts du projet de réfection est d'accroître son attractivité et son accessibilité. **Le secteur du lac Mercier n'est pas du tout le plus achalandé actuellement.** Sur la section pavée au sud du vieux village, l'été, le débit journalier moyen (jours de fin de semaine) est de 1 000 utilisateurs, alors qu'il est de 1 200 à Mont-Rolland, 1 420 à Saint-Jérôme et de 2 275 à Val-David. Le tronçon visé par la réfection peut donc faire cohabiter un plus grand nombre d'usagers. Ces chiffres proviennent des données de 2023 compilées par Vélo-Québec dans son rapport annuel de la fréquentation des réseaux cyclables.

CONSIDÉRATIONS SOCIALES



© P'tit Train du Nord

- **SÉCURITÉ RENFORCÉE AVEC UNE PISTE ASPHALTÉE**

Le **pavage** rend la piste plus sécuritaire qu'une piste en criblure de pierre qui se détériore plus rapidement, rendant l'assise molle à certains endroits et formant des trous des crevasses à d'autres. La sécurité de tous les utilisateurs est essentielle pour bénéficier d'une expérience agréable sur la piste. Une équipe de patrouilleurs bénévoles du P'tit Train du Nord est formée en premiers soins et en service à la clientèle. Elle inspecte les pistes, assure la sécurité des utilisateurs et les sensibilise au code de bonne conduite.

- **UN ACCÈS ÉQUITABLE AU BÉNÉFICE DE LA SANTÉ PHYSIQUE ET MENTALE**

Un accès équitable et plus aisé au parc linéaire permettrait de **maintenir un niveau d'activité physique et de briser l'isolement** dans lequel plusieurs personnes se trouvent. Le pavage de la piste permet de la rendre accessible à tous. Les enfants, les aînés et les personnes à mobilité réduite pourront ainsi profiter du parc en toute sécurité.



© P'tit Train du Nord

CONSIDÉRATIONS SOCIALES

- **INTÉRÊT PUBLIC**

Bien que certaines personnes puissent préférer le statu quo, les bénéfices globaux dégagés par le projet justifient sa réalisation. **L'intérêt collectif l'emportant ainsi sur des considérations d'ordre personnel.**

- **ASPECT VISUEL ET VÉGÉTALISATION**

Bien qu'elle soit autant artificielle qu'un autre revêtement, certains considèrent que la criblure de pierre confère à la piste un aspect plus «naturel». Bien que l'aspect esthétique ne devrait pas être priorisé par rapport à l'environnement, la santé et l'économie régionale, il est tout de même à noter que la décision de ne pas peindre de ligne médiane sur le nouveau revêtement de la piste pavée améliore son apparence, conformément aux directives de Vélo-Québec. Qui plus est, les travaux de pavage de la piste affectent très peu la végétation aux abords de la piste, comme en témoigne la vidéo ci-dessous.



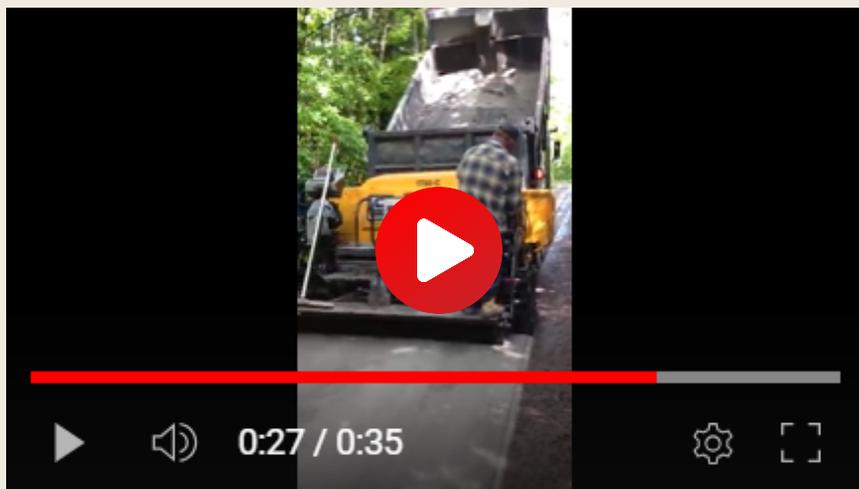
Vidéo tournée en septembre 2023 à Mont-Blanc au km 68, moins de 30 jours après la finalisation des travaux de pavage.

CONSIDÉRATIONS ÉCONOMIQUES

- **COÛTS D'ENTRETIEN ET DURABILITÉ**

Les techniques d'entretien actuelles de la piste nécessite un **rechargement fréquent de criblure de pierre** à cause de l'érosion dommageable pour l'environnement. Ce matériel nécessite des réparations récurrentes, en plus de son transport. Une piste asphaltée peut durer quant à elle plus de 40 ans et son entretien et ses réparations sont négligeables.

Exemple d'une opération de rechargement de criblure de pierre sur le P'tit Train du Nord



Seulement sur le tronçon qui borde le lac Mercier (environ 2,7 km), **57 tonnes de criblure de pierre et 30 tonnes de MG-20** ont été déchargées depuis 2018, soit l'équivalent de 6 camions 10-roues, et le tout, uniquement pour corriger les problèmes les plus criants.

En effet, ces opérations n'ont servi qu'à recharger ce qui a inévitablement été lessivé vers le lac et qui contribue, lorsque couplé au développement de la villégiature, à la dégradation de la santé du lac à moyen et long termes.

CONSIDÉRATIONS ÉCONOMIQUES

- **RETOMBÉES ÉCONOMIQUES**

Compte tenu des coûts associés à l'entretien du P'tit train du Nord, il est souhaitable d'en maximiser l'utilisation collective (plus d'utilisateurs sur une plus longue période d'utilisation). Le projet contribuera à consolider les retombées économiques de l'infrastructure régionale.

Quelques chiffres



**234 KM
DE CIRCUIT
CYCLABLE**

REF: ÉTUDE DE
RETOMBÉES
ÉCONOMIQUES
2022

886 994
VISITEURS ESTIMÉS EN 2022

68,1 M \$
EN RETOMBÉES
ÉCONOMIQUES

917
EMPLOIS SOUTENUS

2,2 M \$

**RETOMBÉES ENVIRONNEMENTALES DU P'TIT
TRAIN DU NORD (SENTIER TRANSCANADIEN)**

10 M \$

**RETOMBÉES POUR LA SANTÉ - P'TIT
TRAIN DU NORD (SENTIER
TRANSCANADIEN)**

*Source tirée de la synthèse
du rapport d'enquête
réalisée par la firme BC2,
durant l'été 2022.*

P'tit Train du Nord

Projet de réfection
entre Mont-Tremblant et Labelle

UN PROJET PORTEUR POUR LA RÉGION

La MRC des Laurentides est fière de piloter ce projet porteur dont les retombées environnementales, sociales et économiques profiteront à l'ensemble des citoyens de la région.

Elle remercie l'ensemble des partenaires qui contribuent à sa réalisation, notamment ses partenaires financiers.

NOTRE TERRITOIRE
NOTRE AVENIR

MRC DES
LAURENTIDES