

➔ Un article tiré de:

LA REVUE ANNUELLE DE L'AAPQ ÉDITION ^{no}9

PAYSAGES



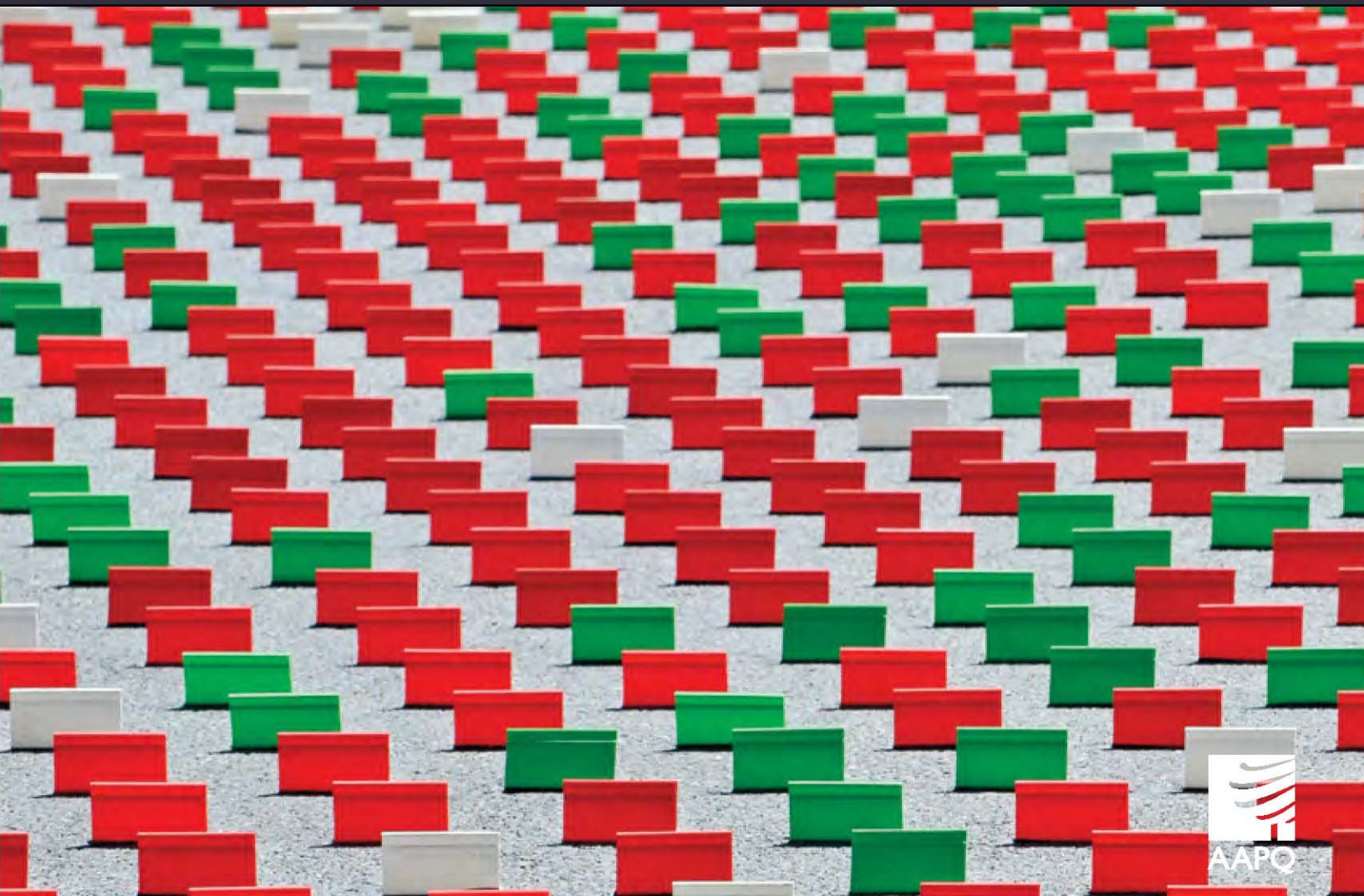
Paysage et tourisme – Signature et mémoire du lieu

2014

LE PARC LINEAIRE LE P'TIT TRAIN DU NORD

Un paysage touristique au cœur de l'identité laurentidienne

par Chantal Ladouceur et José Froment





José Froment est architecte paysagiste et détient une maîtrise en aménagement de l'Université de Montréal. Elle a collaboré aux recherches de la Chaire en paysage (CPEUM) à titre d'assistante et agente de recherche et a été chargée de cours et de formation pratique à l'École d'architecture de paysage.

Après avoir occupé le poste de coordonnatrice de la Table de concertation des paysages des Laurentides, elle est, depuis novembre 2008, conseillère en aménagement à la Division du patrimoine de la Ville de Montréal.



Chantal Ladouceur est architecte paysagiste et détient un diplôme en développement culturel et touristique de l'Université Laval.

Elle œuvre dans le milieu municipal depuis 2002 à titre de responsable des dossiers en patrimoine bâti et paysages.

Ses mandats portent entre autres sur la sensibilisation du public envers les grands enjeux liés au développement, à la préservation et à la mise en valeur des paysages naturels et culturels. Depuis janvier 2012, elle occupe le poste de chargée de développement récréatif au sein de la MRC des Pays-d'en-Haut.

Le parc linéaire Le P'tit Train du Nord constitue un équipement touristique exceptionnel dont le rayonnement s'étend au-delà de la région des Laurentides. Considérant l'importance de préserver cette ancienne voie ferroviaire transformée en piste cyclable, une réflexion sur la mise en valeur de l'histoire et des paysages du parcours a été initiée par la MRC des Pays-d'en-Haut.

Les menaces telles que la fermeture de vues d'intérêt, la perte de témoins historiques significatifs et la méconnaissance de l'histoire du P'tit Train du Nord ont mené à l'élaboration de plusieurs projets de mise en valeur, afin de bonifier l'expérience des utilisateurs et de préserver les éléments d'intérêt aux abords de l'ancienne voie de chemin de fer, un paysage patrimonial unique.



LE PARC LINÉAIRE LE P'TIT TRAIN DU NORD

Un paysage touristique au cœur de l'identité laurentidienne

Inauguré à Sainte-Adèle en 1891, le célèbre chemin de fer du curé Labelle a joué un rôle prépondérant dans le développement des cantons du Nord. Néanmoins, un siècle plus tard, ne pouvant concurrencer avec les voies routières de transports, le service était abandonné, les rails démantelés et certaines gares abandonnées. Toutefois, l'emprise ferroviaire étant devenue propriété de l'État, des acteurs territoriaux ont su exploiter cette opportunité unique pour insuffler une seconde vie au corridor de 232 km reliant Bois-des-Filions à Mont-Laurier. C'est ainsi qu'en 1996, le P'tit Train du Nord devenait le parc linéaire cyclable le plus long au Canada. Il constitue actuellement le segment de la Route verte le plus fréquenté avec plus d'un million de passages¹.

Constituant la colonne vertébrale du réseau récréatif régional, ce parc revêt un caractère tout à fait exceptionnel. Véritable catalyseur du développement touristique au Québec, il s'inscrit dans la tradition des grands itinéraires cyclables mondiaux et contribue largement à la réputation des Laurentides en matière de loisirs récréatifs, qu'il s'agisse de marche, de vélo, de ski de fond ou de motoneige². Son dénivelé moyen de 2% fait en sorte qu'il est emprunté par une clientèle très variée. Le parc linéaire facilite l'accès à des espaces autrefois inaccessibles au public, notamment des milieux forestiers et des plans d'eau. Cet équipement sert donc d'assise à la mise en valeur de la faune et de ses habitats ainsi qu'à la pratique d'activités de plein air³.

Tout au long du parcours du P'tit Train du Nord, certains éléments d'intérêt patrimonial ont été préservés, tels que les anciennes gares dont les nouvelles vocations répondent aux besoins des utilisateurs (cafés, boutiques de vélo, kiosques d'information touristique, etc.) ou les anciens ponts ferroviaires.

Ces éléments ont inspiré diverses interventions aux abords de la piste, comme la construction de bâtiments de services ou l'aménagement d'aires de repos. L'importance de ces éléments d'intérêt est cruciale dans l'appréciation du caractère du parc, tout comme le passage de village en village et l'alternance entre les espaces naturels et les milieux bâtis, car ils participent à l'expérience paysagère diversifiée proposée aux utilisateurs.

Toutefois, malgré ces interventions, certains des éléments qui font la spécificité et la renommée de ce parcours sont menacés de disparaître, comme l'ont confirmé des études réalisées au cours des dernières années. La fermeture de vues d'intérêt sur la rivière du Nord, l'urbanisation de certains secteurs causant la fragmentation des paysages naturels, la perte graduelle des témoins du passé ferroviaire et agroforestier font craindre l'apparition de phénomènes que l'on attribue déjà à d'autres milieux ruraux, soit la banalisation des paysages ainsi que la perte des espaces naturels et des témoins identitaires.

Devant ces enjeux, et ayant constaté que certains utilisateurs du parc ne connaissaient pas l'importance de cette voie de transport dans l'histoire de la région ni, dans certains cas, ne réalisaient qu'ils circulaient sur une ancienne voie ferrée, la Municipalité régionale de comté (MRC) des Pays-d'en-Haut a souhaité agir pour conserver et mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales et paysagères contribuant à la renommée du parc. Différentes actions d'acquisition de connaissances et de valorisation ont donc été entreprises sur le territoire de la MRC, soit sur un segment de 21 km longeant la rivière du Nord dans les municipalités de Piedmont et de Sainte-Adèle.

D'abord, une stratégie de sensibilisation a été privilégiée, celle-ci prenant la forme d'une série de panneaux d'interprétation du patrimoine implantés en bordure de la piste. Situés principalement près des anciennes gares, ces panneaux, dont la forme évoque la signalisation ferroviaire, relatent l'histoire de ce chemin de fer ayant appartenu au Canadien Pacifique et son impact sur le développement touristique et industriel et sur le paysage régional, en abordant des thèmes tels que le ski, la villégiature, l'histoire des villages traversés par le chemin de fer et le patrimoine bâti. Dans le cadre de ce projet, le rôle de l'architecte paysagiste consistait à faire une lecture des éléments d'intérêt du paysage sur le parcours pour ensuite y rattacher un propos historique, de concert avec un historien, pour créer une dynamique d'interprétation patrimoniale liant les témoins visibles - le présent - et le passé. →

01. L'ancienne gare de Mont-Rolland constitue l'un des points de services les plus fréquentés par les utilisateurs du parc. ©Tourisme Laurentides

02. La promotion de la vie rurale cède graduellement la place à celle des paysages naturels servant de support aux activités récréatives. Ces paysages servent aujourd'hui de toile de fond à la promotion d'un milieu de vie de qualité. © MRC des Pays-d'en-Haut

03. © BAnQ

Pour mieux cerner les enjeux liés au maintien de la qualité du parcours, la MRC des Pays-d'en-Haut a également supervisé la réalisation d'une étude⁴ visant à évaluer la contribution des paysages dans l'appréciation globale du parc linéaire. La démarche se scindait en deux parties. La première, dans la foulée d'une étude¹ réalisée plus d'une décennie auparavant, consistait à analyser près de 700 documents d'archives (photos, cartes postales, guides touristiques, cartes routières, etc.) pour déterminer la contribution des paysages dans la promotion des municipalités traversées par le P'tit Train du Nord au fil du temps.

L'analyse a notamment confirmé que certaines municipalités reconnues au début du 20^e siècle sont peu à peu tombées dans l'oubli et que la valorisation de la ruralité a été supplantée durant les décennies suivantes par deux grands thèmes – indissociables – de promotion du territoire: l'accès aux paysages typiques de «nos belles Laurentides» et la villégiature (notamment par la pratique d'activités récréatives dans un cadre naturel). Ces thèmes demeurent largement utilisés aujourd'hui, alors que les paysages contribuent toujours significativement à la promotion d'un cadre de vie de qualité caractérisé par l'accès aux activités récréatives et aux milieux naturels. Dans ce contexte, on constate que le parc linéaire Le P'tit Train du Nord constitue un élément essentiel de la promotion territoriale. En permettant la pratique d'activités récréatives dans un cadre ayant conservé un caractère naturel (dans certains secteurs), le parc donne accès à une diversité de paysages représentatifs des Laurentides et contribue ainsi à une remarquable continuité des caractéristiques paysagères forgeant l'identité régionale.

La seconde partie de l'étude consistait à obtenir des informations sur les aspects⁵ prédominants dans l'appréciation du parc par la clientèle. Ainsi, un sondage in situ a été réalisé à l'automne 2011 auprès de 45 utilisateurs réguliers. Les résultats du sondage ont été comparés avec des carnets photographiques produits par des intervenants impliqués dans la ges-

tion territoriale et par le grand public, par le biais de photos de paysages des Laurentides et du parc linéaire présentées sur un site web de partage d'images. L'ensemble des données a confirmé que la proximité avec la nature et la qualité des paysages traversés prédominent largement dans l'appréciation du parc, et ce pour l'ensemble des utilisateurs.

Fait intéressant, l'ancienne vocation ferroviaire du parc est peu connue, mais certains témoins du passé sont néanmoins très appréciés par les utilisateurs: par exemple la traversée des villages, la présence de gares et de témoins de l'occupation agricole, la signalisation des sentiers patrimoniaux de ski de fond sont abondamment relevés. Les panneaux d'interprétation installés en bordure de la piste pourraient dès lors susciter un grand intérêt et participer à la reconnaissance des éléments contribuant à la valeur patrimoniale du parcours. L'étude a également démontré un remarquable consensus quant à l'appréciation des paysages traversés par le parc linéaire et du dynamisme du parcours (attribué notamment à l'alternance de vues ouvertes et fermées par des boisés et à l'abondance des repères visuels d'intérêt).

Enfin, cette étude a mené à la formulation de recommandations pour le maintien des qualités appréciées par les utilisateurs, tels qu'une évaluation fine des paysages les plus appréciés pour déterminer s'ils sont menacés à court ou à moyen terme. Cette connaissance servirait de base à un plan de conservation et de mise en valeur des paysages du parc linéaire et des témoins significatifs de l'histoire régionale et du passé ferroviaire. L'expertise des architectes paysagistes, déjà mise à contribution pour les différents volets mentionnés précédemment, sera encore une fois essentielle pour développer cette connaissance des paysages du parcours linéaire et pour déterminer les actions prioritaires à mener pour le maintien d'un paysage touristique au cœur de l'identité et du rayonnement régional et national. P



Le tronçon du parc linéaire Le P'tit Train du Nord situé dans la MRC des Pays-d'en-Haut est davantage bordé par des espaces naturels. L'alternance entre les vues ouvertes (comme sur la rivière du Nord) et les vues fermées par la végétation assure un dynamisme au parcours. © MRC des Pays-d'en-Haut (inventaire photographique des participants au sondage)

¹ Comptage réalisé par la Corporation du parc linéaire le P'tit Train du Nord entre mai et octobre 2012.

² Le segment skiable est situé entre Prévost et Val-David. La motoneige est pratiquée entre Sainte-Agathe-des-Monts et Mont-Laurier.

³ Société de la faune et des parcs, 2002. Plan de développement régional associé aux ressources fauniques des Laurentides, gouvernement du Québec, p. 93.

⁴ Domon *et al.*, 1998. *Évolution du territoire laurentidien : caractérisation et gestion des paysages*, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal.

⁵ Les aspects ayant fait l'objet du sondage étaient le confort de la piste, la sécurité, la proximité avec la nature, la qualité des paysages, les caractéristiques du tracé, le caractère patrimonial et la présence de témoins du passé ferroviaire.