

Le P'tit Train du Nord et ses successeurs

Normand Cazelais

Volume 15, numéro 1, printemps 1996

Les Laurentides, quelles Laurentides ?

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1075052ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1075052ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal

ISSN

0712-8657 (imprimé)

1923-2705 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Cazelais, N. (1996). Le P'tit Train du Nord et ses successeurs. *Téoros*, 15(1), 33-38. <https://doi.org/10.7202/1075052ar>

LE P'TIT TRAIN DU NORD ET SES SUCCESSEURS

Normand Cazalais

Normand Cazalais
journaliste et géographe à
Hydro-Québec.

Introduction

En 1891, quinze ans après l'inauguration de la voie ferrée reliant Saint-Jérôme à Montréal, le curé Labelle, le «roi du Nord», voyait l'un de ses vieux rêves accompli: cette année-là, des ouvriers posaient les premiers rails de la ligne devant rejoindre Mont-Laurier. Enfin, ses chers Pays-d'en-Haut étaient ouverts à la colonisation. Si ce chemin de fer eut le succès escompté¹, il servit davantage à attirer des touristes que des agriculteurs dans les Laurentides de Montréal.

Après avoir connu de longues années de gloire, notamment auprès des skieurs, jusqu'au début des années 50, le P'tit Train du Nord chanté par Félix Leclerc connut un rapide déclin, devant la concurrence de l'automobile pour laquelle fut réaménagée à plusieurs reprises la route 11 (devenue la 117 en 1972) et fut construite à grands frais un peu plus tard la section dite panoramique de l'Autoroute des Laurentides. Au milieu des années 70, le Canadien Pacifique, à la fois propriétaire de l'emprise et exploitant de la ligne, déposait auprès de la Commission des transports du Canada ses premières demandes d'abandon du transport des passagers; ces demandes allaient être rapidement exaucées puisque la compagnie cessa ce service vers la fin de la décennie, ouvrant la voie aux expériences fort temporaires de trains touristiques jusqu'au 15 novembre 1981z.

Par un curieux retour des choses, l'abandon des liaisons ferroviaires dans les Laurentides et la transformation subséquente de leurs emprises en parcs linéaires articulés autour de pistes polyvalentes donneront encore, vers la fin du XXe siècle, de nouvelles avenues au développement touristique de cette région qui, en apparence, compte parmi les plus performantes du Québec².

Une référence: la Route verte

En juin 1995 eut lieu le lancement officiel de la Route verte, projet d'itinéraires cyclables intégrés de 2 500 kilomètres qui devraient couvrir le Québec d'ici dix ans, à partir d'accotements pavés, de chaussées désignées et d'emprises ferroviaires recyclées. Ce circuit «vert», puisque son concept le veut respectueux de l'environnement, ballisé et sécuritaire, est une initiative de Vélo Québec qui agira comme maître d'oeuvre du projet en collaboration avec le gouvernement du Québec et de nombreux partenaires publics et privés.

Un premier tronçon-pilote entre Montréal et Sherbrooke en sera l'amorce. «La Route verte représente le moyen de concrétiser un grand rêve, celui d'un véritable Québec cyclable (...), partagé par bien des Québécois. En effet, l'appui vient de partout et l'accueil dans l'opinion publique est extraordi-

naire: (selon un sondage), 90% des Québécois se disent favorables au concept de la Route verte.»⁴

«Toutefois, pour avoir chez soi le plus long itinéraire cyclable du monde, le prix à payer est relativement élevé. On estime que les investissements privés s'élèveront à quelque 80 millions \$. Heureusement, on prévoit des retombées économiques du même ordre pour la province, étant donné qu'il s'agit d'un produit touristique facilement exportable qui suscitera un grand intérêt chez les amateurs de vélo des quatre coins du monde, lesquels seront tentés de s'y donner rendez-vous. Dans le sud de la province, on projette même de faire le raccordement avec les pistes cyclables américaines.»⁵

Un schéma préliminaire a été publié à l'occasion du lancement de la Route verte qui met également de l'avant la mise en place graduelle de comités régionaux ayant pour mandat de regrouper les intervenants du milieu et de favoriser une élaboration collective de tronçons régionaux. Si l'idée de base du schéma est la réalisation d'un «itinéraire cyclable», elle n'exclut pas d'autres vocations. «Compte tenu des priorités régionales ou des objectifs d'un gestionnaire de sentier, rien n'empêche qu'une section de la piste soit également utilisable pour la marche, le ski ou même la motoneige. (...) D'un point de vue purement technique, la Route verte n'est pas une piste cyclable. C'est d'abord un itinéraire qui pourra parfois emprunter une voie ferrée abandonnée et recyclée ou encore des portions de routes tranquilles où le flot de circulation est faible. L'itinéraire pourra même suivre une route plus importante dont le pavage des accotements assurera une meilleure sécurité aux cyclistes. Cette approche d'itinéraire cyclable est tout à fait semblable à celui proposé par les grands itinéraires cyclotouristiques américains ou européens.»⁶

En région, des segments ont précédé la naissance de la Route verte. Maintenant que le gouvernement du Québec a racheté 40 kilomètres d'emprise entre Cabano et la frontière du Nouveau-Brunswick, il ne manque que trois kilomètres à Rivière-du-Loup pour compléter une piste de 120 kilomètres, le Sentier Rivière-du-Loup/Témiscouata, qui s'étirera dans le Parc linéaire du Petit Témis jusqu'à Edmunston. Certains tronçons ont également été rachetés: par exemple, dans la Gatineau (d'une longueur de 62,4 kilomètres entre Low et Maniwaki) et dans le Bas-Saint-Laurent (266 kilomètres). Plusieurs autres sont dans le collimateur, sans que cela ne se situe toutefois, le déplore Vélo Québec, dans une approche «globale et intégrée» (au sud de Québec, entre Richmond et Charny, au Témiscamingue sur 134 kilomètres), alors que, par ailleurs, le gouvernement du Québec négocie avec le CN et le CP pour le rachat en bloc d'une quinzaine de tronçons (environ 800 kilomètres au total) répartis un peu partout au Québec⁷.

La piste cyclable du Parc linéaire Le P'tit Train du Nord s'inscrit dans cette perspective.

Le Parc linéaire Le P'tit Train du Nord

Au début des années 80, à la suite de la disparition d'un service qui fut longtemps de première nécessité, un équipement important, tant par sa taille que par sa localisation, se trouvait libéré. Source de problèmes pour les uns, cette situation s'avérait prometteuse pour d'autres. Outre évidemment la question du financement, le hic était qu'il n'y avait guère de précédents au Québec en la matière et que la classe politique en général ne manifestait pas un intérêt débordant envers un projet voulant recycler une emprise ferroviaire en un corridor récréotouristique de 200 kilomètres. Qui plus est, pour ajouter aux réticences, ce «parc linéaire» était destiné à accueillir, exception faite de la motoneige, des activités d'apparence peu prometteuses au plan commercial (vélo, randonnée pédestre, ski de fond). Sans compter bon nombre de riverains qui manifestaient ouvertement leur désir de s'approprier des portions de l'emprise à la fois pour agrandir leurs propriétés et pour préserver leur tranquillité. Le Canadien Pacifique, propriétaire de l'emprise, privilégiait cette approche, on s'en doute.

Le projet prit plus de huit ans pour arriver à son terme. En 1987, l'idée faisait déjà l'objet de discussions à l'Association touristique des Laurentides (ATL) qui décida d'envoyer deux personnes dans le Midwest des États-Unis, notamment au Wisconsin et dans l'Illinois, pour étudier sur place quelques cas de parcs linéaires. Un peu partout, dans les milieux cyclistes et de plein air mais aussi écologiques ou partisans d'autres solutions que les grandes infrastructures «en dur», se manifestèrent des appuis.

En 1989, l'ATL mandata la firme SOTAR pour réaliser le plan directeur et une étude de faisabilité du parc linéaire. Un comité de gestion, formé de représentants des ministères concernés et d'organismes régionaux intéressés par le projet, en adopta le rapport final qui fut présenté au milieu en 1991. La même année naissait la Coalition régionale de préservation de l'emprise du Canadien Pacifique et d'avancement du parc linéaire des Laurentides. Pour sa part, la Corporation de développement des Laurentides a assumé le secrétariat jusqu'à l'acquisition du corridor en 1994.

Les encadrés ci-contre résument les grandes étapes de l'évolution du projet et livrent les principales caractéristiques, tant physiques qu'organisationnelles, du parc linéaire Le P'tit Train du Nord.

PARC LINÉAIRE LE P'TIT TRAIN DU NORD

FICHE TECHNIQUE

Localisation

Entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier.

Dimensions

200 kilomètres (longueur); de 24,5 à 30,5 mètres (largeur); 568 hectares (superficie).

Caractéristiques physiques (ouvrages et équipements)

Revêtement en criblure de pierre; pente constante de 2%; 14 ponts, 92 ponceaux, ballast et murs de soutènement.

Accès

90 croisements routiers.

Environnement

Forêt (67%), urbain/semi-urbain (20%), villégiature (8%), agriculture (5%); 41 kilomètres aux abords de lacs et de rivières.

Coûts d'acquisition

3,5 millions \$.

Coûts d'aménagement

3,5 millions \$.

Propriétaire

Gouvernement du Québec (ministère des Affaires municipales).

Gestionnaires

Les municipalités régionales de comté Antoine-Labelle (45% du trajet), La Rivière-du-Nord (7%), Les Laurentides (38%), Les Pays-d'en-Haut (10%).

Partenaires

Association touristique des Laurentides, CADC Antoine-Labelle, CADC Laurentides/Pays-d'en-Haut, Chambres de commerce, Comité intermunicipal de développement économique de Labelle, Conseil de la Culture des Laurentides, Conseil régional des loisirs des Laurentides, Corporation de développement des Laurentides, Corporation des gares des Laurentides, Entreprises du secteur privé, Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, Ministère du Tourisme du Québec, Office de la Planification et du Développement du Québec, Tourisme Canada.

Usages autorisés

Été: vélo et marche.

Hiver: ski de fond de Saint-Jérôme à Val-David, motoneige de Sainte-Agathe-des-Monts à Mont-Laurier.

(Source: Coalition du Parc linéaire Le P'tit Train du Nord)

PARC LINÉAIRE LE P'TIT TRAIN DU NORD HISTORIQUE

1983:

Première demande d'abandon, par le Canadien Pacifique, du transport ferroviaire de marchandises.

1984:

Dépôt des premiers projets locaux de réutilisation de l'emprise à des fins de randonnée et de plein air.

1986:

Inscription comme projet prioritaire, dans le plan de développement touristique des Laurentides, de la préservation de l'emprise et de sa transformation en parc linéaire; formation d'un premier comité.

1989-90:

Abandon progressif du transport ferroviaire entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier.

1990:

Réalisation du *Plan directeur de développement et d'aménagement du Parc linéaire des Laurentides*.

1991:

Enlèvement des rails et des dormants; création de la Coalition du Parc linéaire des Laurentides qui négocie un accord pour exclure la démolition des ponts.

1992:

Location de l'emprise par le Conseil régional des loisirs des Laurentides (CRL) et par l'Association motoneige translaurentienne; embauche de patrouilleurs par le CRL durant l'été pour observer les utilisateurs (autorisés ou non) de l'emprise devenue sentier polyvalent.

1994:

Achat de l'emprise par le gouvernement du Québec pour 3,5 millions \$; location du sentier aux MRC de la région; réalisation des travaux d'aménagement par Gaz Métropolitain (enfouissement de la conduite principale) et par les MRC; ouverture du sentier au ski de randonnée.

1995-96:

Ouverture du sentier au vélo et poursuite des travaux d'aménagement (qui auront coûté 3,5 millions \$ aux municipalités, dont une contribution de 475 000\$ par Gaz Métropolitain et de 1,1 million \$ par Hydro-Québec dans le cadre de sa politique de mise en valeur environnementale).

Source: Coalition du Parc linéaire Le P'tit Train du Nord)

Structures de gestion, vocation, achalandage et promotion

Pour le gouvernement du Québec, le ministère des Transports se chargea de l'acquisition de l'emprise au coût de trois millions et demi de dollars et, sitôt la transaction faite, en délégua la gestion au ministère des Affaires municipales.

Par la suite, les quatre municipalités régionales de comté (MRC) traversées par l'emprise, et conséquemment par le futur parc linéaire régional (Antoine-Labelle, La Rivière-du-Nord, Les Laurentides, Les Pays-d'en-Haut), signèrent un bail de location de l'emprise de 60 ans renouvelable, les autorisant à agir à titre de gestionnaires officiels du parc linéaire Le P'tit Train du Nord. Celles-ci formèrent une Coalition dont l'objectif est «d'assurer une harmonisation dans les différents champs d'activités: la gestion, la promotion, les communications, la sécurité, l'entretien, l'aménagement et le contrôle des activités et des événements»⁸.

Près de 2,6 millions \$ (dont 0,5 million par Gaz Métropolitain pour l'enfouissement de sa conduite principale et un million par Hydro-Québec dans le cadre de sa politique de mise en valeur environnementale) ont été investis jusqu'à présent d'un bout à l'autre du parc. La Coalition compte aménager les cinq derniers kilomètres, entre Prévost et Piedmont, au printemps 1996.

Les activités aujourd'hui permises sont le vélo et la marche en été sur l'ensemble du circuit et, en hiver, le ski de fond entre Saint-Jérôme et Val-David (sur une distance de 45 kilomètres) et la motoneige entre Sainte-Agathe-des-Monts et Mont-Laurier (sur 155 kilomètres). L'hiver, des organismes qualifiés et des clubs de motoneige y assurent, sur leurs territoires respectifs, la sécurité et l'entretien des pistes alors qu'un système de patrouille à vélo sera instauré à l'été 1996.

Selon les évaluations de la firme SOTAR en 1990, le potentiel de jours-utilisation du parc linéaire pour les quatre activités précitées s'inscrit dans une fourchette annuelle variant de 800 000 à 4,7 millions. Une comparaison avec ce qui se passe depuis plus de vingt ans aux États-Unis permet d'établir à 6 000 jours-utilisateurs au kilomètre la moyenne annuelle de fréquentation d'un parc linéaire: «L'expérience vécue durant l'été 1995 nous permet de croire que l'objectif maximum d'achalandage, soit 1,2 million de jours-utilisateurs, sera atteint d'ici trois ans.»⁹

Tout ceci demandera des efforts de promotion. La Coalition publiera en avril 1996 la première édition du Guide de services officiel du parc. Encarté dans le Guide touristique de l'ATR, ce document de 16 pages comprendra des cartes et une description sommaire des services disponibles au fil des kilomètres. Enfin, un événement d'envergure soulignera, au printemps de la même année, l'inauguration officielle du parc linéaire Le P'tit Train du Nord.

Traits originaux, problèmes et perspectives

La récupération d'un espace libéré de ses fonctions originales — qui implique le recyclage à d'autres fins — cons-



Ancienne gare de Piedmont

titue l'élément distinctif d'un équipement comme le parc linéaire Le P'tit Train du Nord. En soi, l'acquisition de l'emprise, pour 3,5 millions de dollars, représente presque une aubaine: combien en coûterait-il aujourd'hui pour acquérir, déboiser et défricher, dans un milieu aussi soumis à la spéculation foncière que les Laurentides de Montréal, un corridor public de 568 hectares sur une longueur de 200 kilomètres?

Outre une évidente filiation avec l'histoire de la région et tout son patrimoine (l'essor économique et touristique des Pays-d'en-Haut lié à la venue du chemin de fer), ce parc possède d'autres traits caractéristiques. Il est:

- une source d'appel identifiée non pas à un lieu fixe et déterminé mais à un circuit (c'est-à-dire à un ensemble de points ou lieux interreliés) incitant, par son essence même, ses utilisateurs à traverser une région en tout ou en partie et à en découvrir les attraits;
- à la fois un canal de fréquentation récréotouristique et un outil de diffusion et d'éclatement de cette fréquentation, en étant accessible sur l'ensemble de son parcours et, à l'inverse, en donnant accès aux lieux et territoires qui lui sont contigus;
- un équipement public géré, sur une base régionale et locale, à des fins collectives, exigeant dès l'origine la concertation tant de ses promoteurs que de ses bénéficiaires

publics ou privés (corps publics, utilisateurs, commerçants);

- un équipement polyvalent voué à divers usages (ski ou motoneige en hiver, marche et vélo le reste de l'année), impliquant, d'une part, des infrastructures dites légères et un minimum d'aménagements à ajouter à l'emprise préexistante et, d'autre part, un «zonage» et des règles d'utilisation précis pour éviter des conflits nuisibles à son développement et à son image;
- une image, enfin, associée en général aux activités de plein air peu perturbatrices¹⁰, à la fréquentation d'espaces naturels ou perçus comme tels et à la mise en valeur de l'environnement, autant de valeurs fort prisées à l'heure actuelle.

Déjà, en sa brève existence, le parc linéaire a eu des effets structurels:

- en bordure de son parcours sont apparus des équipements de support (dépanneurs, boutiques de location et de réparation de vélos ou de skis de randonnée, gîtes du passant, etc.) dont le nombre et la variété sont appelés à croître dans un proche avenir;
- une remise en valeur d'un passé encore tout proche fait surface, notamment par l'attention accordée au potentiel attractif et patrimonial des quelques gares (huit au total) qui n'ont pas été démolies et qui subsistent, pour cer-

- taines, dans un état plus qu'inquiétant¹¹;
- se manifeste une intégration spatiale de divers lieux jusqu'ici séparés sinon isolés, comme c'est le cas avec les parcs de la Rivière-du-Nord (à Prévost) et de la Doncaster (à Mont-Rolland) qui, par leurs liens directs avec l'ancienne emprise, ont été désenclavés et qui doivent, par conséquent, ajuster leurs vocations respectives à une affluence plus considérable et différemment étalée dans le temps;
 - de plus en plus apparaissent des forfaits autour d'activités pratiquées dans le parc.

L'évidente popularité du parc linéaire Le P'tit Train du Nord illustre le bien-fondé d'un tel concept qui, on le sait, a fait ses preuves ailleurs, que ce soit aux États-Unis ou en Europe (en Autriche, en Allemagne et en Angleterre en particulier). Ce qui ne veut pas dire, pour autant que tous les écueils sont maîtrisés. À l'instar du parc lui-même, devront être apportées des approches et solutions originales, particulièrement adaptées à son contexte.

- Le partage, durant les mois de neige, entre le ski de fond au sud et la motoneige au nord ne fait pas l'unanimité. La ligne de partage, à la hauteur de Val-David, au cœur d'une dense villégiature, entre les usagers de l'une et l'autre de ces activités, constitue à cet effet une zone délicate que la bifurcation actuelle ne dessert pas de façon optimale. L'image et, conséquemment, le développement à long terme du parc risquent d'en souffrir si aucun correctif n'est apporté.

Le plus dur a été accompli dans l'élimination des activités indésirables: convaincre les amateurs de motocross et de véhicules tout terrain que la piste ne convenait à leurs activités ne fut pas une mince affaire; la mise à l'écart des adeptes de l'équitation et des chiens en laisse est plus discutable et une réflexion devrait se poursuivre là-dessus. De toute façon, se pose la question de l'application des règlements édictés pour le parc: la Coalition (ou toute autorité qui lui succédera) aura à déterminer, dans un proche avenir, comment elle devra se faire et comment. Des approches mises de l'avant aux États-Unis pourraient être de valables sources d'inspiration.

- Qui, en relève à la Coalition, assumera la gestion et l'entretien du parc? Les municipalités, qui ne sont guère équipées pour une telle opération? Des clubs d'usagers selon le modèle de l'Appalachian Trail ou du Sierra Club? L'entreprise privée?

Cette question lève le couvercle du financement. En ces temps où les pouvoirs publics se retirent tant de l'administration directe que du financement d'équipements de ce type, où la recherche de commandites se révèle de plus en plus ardue, il importe de prévoir à long terme, sinon le parc risque de périr. Une entreprise, à savoir Gaz Métropolitain, a récemment manifesté son intention de supporter des interventions à caractère historique le long du parcours et à y associer son nom. Y en aura-t-il d'autres, et à quelles conditions? Quelle sera l'implication des commerçants? Toujours intéressés à entendre sonner leurs tiroirs-caisses, ceux-ci ne manifestent pas le même

empressement à pulser dans leurs poches pour contribuer de leurs deniers à une entreprise qui ne leur appartient pas en propre ou sur laquelle ils n'ont pas une autorité directe de gestion. Les convaincre ne fera pas tout seul, tout comme il ne sera pas aisé d'assurer une diversification adéquate des services commerciaux attendant au parc, tant au plan de leur nature qu'à celui de leur localisation.

La Coalition — qui n'a guère le choix — jongle déjà avec l'idée d'imposer une tarification qui devra être imaginative et souple, en raison de la longueur de la piste, de ses multiples accès et du nombre d'utilisateurs. Bien conçue et bien appliquée, celle-ci aura toutefois l'avantage non seulement d'assurer des rentrées de fonds nécessaires à l'exploitation et à la maintenance du parc mais aussi de développer un sentiment d'appartenance et de solidarité chez les usagers.

- La propreté du parc et la protection de son environnement par chacun des usagers devra constituer une priorité. Une active campagne de sensibilisation sera nécessaire; des responsabilités à cet effet devront être déléguées à des intermédiaires (clubs, etc.), des paniers à ordures devront être installés à des endroits stratégiques et surtout leur vidange devra être régulièrement assurée. Si elles peuvent s'expliquer par le jeune âge du parc, les insuffisances actuelles ne sauraient durer: celui-ci perdra toute sa force d'attraction.
- La vigilance des municipalités dans l'application de leurs réglementations respectives aux abords du parc sera de mise. Plus ce dernier aura du succès, plus se feront de pressions pour y implanter toutes sortes de commerces, n'importe comment. L'idéal serait même de déboucher sur une certaine homogénéité dans la vision et les exigences tant aménagistes qu'architecturales; or le nombre de municipalités concernées et la longueur du parc rendent une telle approche fort difficile sinon impossible. Pourtant, il en va de la qualité du produit touristique du parc et de son pouvoir attractif.
- Comme son nom le souligne, la personnalité profonde du parc est nourrie d'histoire. Mais, hors l'emprise et le ballast, rien ou presque ne subsiste de ce train: tout a été enlevé, rails, dormants et clous; quelques rares poteaux de signalisation tiennent encore, comme oubliés; même le tablier a été refait, de la criblure de pierre a été épanchée à sa surface et on a peine à reconnaître çà et là des traces de l'ancien ouvrage; le ballast a souvent changé de gabarit; le parc ainsi beaucoup perdu de son âme. Inutile, par ailleurs d'insister sur l'état des gares, il parle par lui-même. Le parc ne saurait maintenir sa personnalité que sur le seul pouvoir évocateur d'un nom: l'histoire du train — du P'tit Train du Nord — devra revivre, et dans des manifestations concrètes (mise en valeur du patrimoine bâti existant, panneaux de rappel, reconstitutions, etc.). La mémoire a besoin de matériaux tangibles.

De même, il serait fort intéressant de trouver, au long du circuit, des panneaux expliquant la géographie environnante (le relief et ses origines, le cycle des saisons et les transformations de la végétation, la faune observable, la vie des villages, la toponymie des alentours et ses sources, etc.); ces

divers éléments appartiennent au corpus même du parc qui a repris, répétons-le, le relais d'une voie (l'emprise ferroviaire) et d'un moyen (le train) d'accès aux Laurentides de Montréal. Il importe donc de les intégrer le plus intimement possible à son produit. Dans cette perspective, la mise sur pied de visites guidées (et la formation conséquente des guides) serait, comme en tout parc digne de ce nom, essentielle.

Conclusion

Le chemin parcouru est certes considérable. Il en reste encore davantage à faire, ne serait-ce que pour implanter une structure de gestion et des modes de financement aptes à assurer le développement du parc à long terme. Il sera également essentiel, dans un horizon plus rapproché, de circonscrire avec précision les retombées économiques et touristiques d'un tel équipement.

Comme une autoroute et une route, ce parc est un équipement linéaire: il importera d'évaluer son pouvoir réel de rétention de ses utilisateurs et conséquemment de sa force d'attraction et de démultiplication touristique. Et, au même titre que sa linéarité permet une intégration régionale du produit touristique des Laurentides de Montréal, il serait hautement souhaitable de l'insérer lui-même au sein d'un ensemble plus vaste tel que la Route verte.

f

Bibliographie

- GALLANT, Brigitte, *Le vélo roule sa bosse!*, Journal du ministère des Transports du Québec, vol. 25, no 8, octobre 1995, Québec.
- Les sentiers du 21^e siècle - Planification, design et gestion des sentiers polyvalents*, traduction et adaptation sous la direction de Jean-François Pronovost, en collaboration avec Marc Lusignan et François Marcell, Montréal, Vélo Québec, 1995, 223 p.
- La Route verte*, Bulletin d'information, Vélo Québec, vol. 1 no 2, décembre 1995, Montréal, 4 p.
- Parc linéaire Le P'tit Train du Nord - Au coeur des Laurentides*, brochure de présentation, Municipalité régionale de comté des Laurentides, décembre 1995, non paginée.
- Parc linéaire Le P'tit Train du Nord - Section MRC Antoine-Labelle*, dépliant d'information (incluant une carte), La Municipalité régionale de comté Antoine-Labelle, Mont-Laurier, hiver 95/96.
- Parc linéaire Le P'tit Train du Nord - Section MRC de la Rivière-du-Nord*, dépliant d'information (incluant une carte), La Municipalité régionale de comté La Rivière-du-Nord, Saint-Jérôme, hiver 95/96.
- Parc linéaire Le P'tit Train du Nord - Section MRC des Laurentides*, dépliant d'information (incluant une carte), La Municipalité régionale de comté des Laurentides, Sainte-Agathe-des-Monts, hiver 95/96.
- Parc linéaire Le P'tit Train du Nord - Section MRC des Pays-d'en-Haut*, dépliant d'information (incluant une carte), La Municipalité régionale de comté des Pays-d'en-Haut, Sainte-Adèle, hiver 95/96.

Notes

- Il fut même doublé, pendant plusieurs décennies, par une autre voie ferrée, rachetée plus tard par le Canadien National, pour expédier le minerai des mines de kaolin de Saint-Rémi-d'Amherst vers Saint-Jérôme et Montréal en empruntant une partie de la vallée de la Rouge et le nord du comté d'Argenteuil (Weir, Arundel, Huberdeau, Lac-des-Seize-lies, Laurel, Montfort, Morin Heights, Saint-Sauveur-des-Monts).
- Pour sa part, l'autre voie ferrée avait déjà été abandonnée et plus tard démantelée en 1962, après que le Canadien National y eût cessé toute activité en 1957.
- Consulter à cet effet les rapports statistiques annuels de Tourisme Québec.
- PRONOVOST, Jean-François, directeur général, Vélo Québec, in *La Route verte*, Bulletin d'information, Vélo Québec, vol. 1 no 2, décembre 1995, Montréal, p. 1.
- GALLANT, Brigitte, *Le vélo roule sa bosse!*, Journal du ministère des Transports, vol. 25, no 8, octobre 1995, Québec.
- La Route verte*, Bulletin d'information, Vélo Québec, vol. 1 no 2, décembre 1995, Montréal, p. 3.
- Le moratoire, imposé par Québec, sur la vente d'emprises ferroviaires par les compagnies de chemin de fer, prendra fin en mai 1996. Dans les mois qui précéderont, le gouvernement aura le choix de reporter la fin du moratoire, d'autoriser la vente à des intérêts privés ou de négocier avec ces compagnies pour un rachat en bloc.
- Parc linéaire Le P'tit Train du Nord - Au coeur des Laurentides*, brochure de présentation, Municipalité régionale de comté des Laurentides, décembre 1995, non paginée.
- Ibidem.
- Sauf pour la motoneige.
- Dans ces certains cas, ces références deviennent paradoxales, telle cette Auberge de la Gare en ce qui fut Sainte-Marguerite-Station, la gare et toute trace matérielle pouvant en subsister ayant disparu depuis longtemps.