

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT
(BAPE)**

**PROJET D'AGRANDISSEMENT DU PARC NATIONAL DU
MONT-ORFORD**

**Réflexions sur la présence
d'un stationnement de 100 places
au Mont des Trois-Lacs**

Mémoire collectif du

Regroupement des Résidents de la Chaîne-des-Lacs (RRCL)

29 mars 2023

SIGNATAIRES DU MÉMOIRE

Cent trente-trois **(133) personnes**, toutes résidentes du secteur de la Chaîne-des-Lacs, ont choisi de cosigner ce rapport collectif. Sont représentées :

- **76 % des propriétés du chemin des Bucherons**
- **58 % du chemin de la Rive**
- **50 % du chemin Sagittaire**
- **40 % du chemin de la Chaîne-des-Lac**
- **23 % du chemin des Littorelles**
- **20 % du chemin Simard**

Aubin, Daniel
Audet, Lyne
Bastien, Mariane
Bazoge, Benoit
Beaudoin, Robert
Beaulieu, Justin
Beaulieu, Nicolas
Beaulieu, Patrick
Beauregard, André
Beauregard, Suzanne
Bellefeuille, Alain
Blais, Cindy
Blais, Jérôme
Blais, Jocelyne
Blais, Serge
Blouin, Renaud
Boisvert, Luc
Bolduc, Gilles
Boucher, Yves
Bourdon, France
Bousquet, Lucie
Bousquet, Richard
Brault, Mario
Brodeur, France
Brodeur, Nycole
Burwash, Jamie
Cadieux, Barbara
Cardinal, Germain
Cardinal, Lyne
Caron, Lianne
Charrois, Karine
Choisnard, Julien
Corbeil, Danielle
Couillard, Karine

Dallaire, Chloé
Dallaire, Jaydon
Dame, Danielle
Deguire, Celine
Derly, Claude
Déry, Stéphane
Desjardins, Sarah
Dion, Jocelyne
Drouin, Pier-Alexandre
Dubé, Nathalie
Duguay, Claude
Dumouchel, Martin-Pierre
Faucher, Denise
Faucher, Pierre
Fortin, Monique
Gagnon, Roger
Gaudreau, Guylaine
Gauthier, Daniel
Généreux, André
Godmer, Mylène
Gravel, Sylvie
Grondin, Gérald
Guérard, Nancy
Haineault, Gilles
Hardwig, Jacob
Hardwig, Zoe
Jobin-Ménard, Xavier
Jobin, Patrick
Jolicoeur, Johanne
Labrecque, Edith
Lacasse, Sylvain
Laflamme, Josée
Lapointe, Line
Larouche, Lucie

Lavallée, Jean-Pierre
Leblanc, Louiselle
Leblond, Bernard
Leduc, Francyne
Lefebvre, Yves A.
Legault, Laurent
Lemelin, Patrick
Lemieux, Joël
Lessard, Louise
Lopez Solis, Estela
Maheu, Josée
Maisonnette, Lise
Martinez, Daniel
Matteau, Ginette
McDuff, Nancy
Ménard, Patrica
Mercier, Johanne
Michaud, Véronique
Nielsen, Dan
Noreau, Charles
Noreau, Frederic
O'Cain, Pierre
O'Dows, Michael
Ostigny, Claudine
Ouellette, Annie
Ouellette, Nathalie
Ouellette, Robert
Papineau, Denis
Paquin, Jean
Paré, Carole
Patenaude, Marie-Josée
Pedersen, Rhonda
Péloquin, Jean
Piette, Anne-Marie

Piette, Eric
Pinette, Amélia
Piquette, Marcelle
Plourde, Annie
Prévost, Vicki
Primeau, Vanessa
Quirion, Robin
Régimbald, Richard
Robert, Jean-François
Robinson, Patrick
Robitaille, Chantale

Rowe, Raymond
Simard, Daniel
Smovir, Gabriela
St-Amant, Daniel
St-Germain, Karine
St-Pierre, Benoit
Tardif, Gervais
Téton, Victor
Tremblay-Gagnon, David
Tremblay-Gagnon, Erika
Tremblay, Carole

Tremblay, Dominique
Tremblay, Nadia
Tremblay, Yvan
Vachon, Daniel
Vachon, Jean-Philippe
Vachon, Laurie
Vachon, Mégan
Veilleux, Daniel
Vinet, Jean-François

Table des matières

1. INTRODUCTION	6
2. QUI EST TOUCHÉ PAR LE PROJET D'AGRANDISSEMENT	6
3. ÉTUDES INCOMPLÈTES	8
a) Pertinence de l'accès n°5	8
b) Pertinence du stationnement P-5.....	9
c) Questions sans réponses.....	11
d) Absence de consultations	12
e) Conséquences pour la Sépaq.....	13
f) Absence de visite par le BAPE	13
4. IMPACT ENVIRONNENTAL	14
a) Ruissellement dans les lacs	14
b) Mortalité animale	14
c) Occupation d'un site d'exception.....	15
5. IMPACT SUR LA SÉCURITÉ	16
a) État du chemin.....	16
b) Configuration du chemin.....	17
c) Cohabitation	19
d) Responsabilité en cas d'accident.....	19
6. IMPACT SUR LES RÉSIDENTS	20
a) Accès aux propriétés.....	20
b) Nuisances liées à la fréquentation.....	21
c) Nuisances liées au manque de contrôle	22
7. PISTES DE SOLUTIONS ALTERNATIVES	23
a) Accès sans circulation automobile	23
b) Stationnement proche de la 220	23
c) Navette électrique	25
8. CONCLUSIONS	27
BIBLIOGRAPHIE	29

ANNEXES..... 30

Annexe 1 Distance estimée entre le P-5 projeté et le sommet du Mont des Trois-Lacs..... 30

Annexe 2 Stationnements dans le projet d’agrandissement du Parc du Mont-Orford 31

Annexe 3 Historique du lotissement du secteur du Mont des Trois-Lacs 32

Annexe 4 Exemple de factures de réparation automobile..... 33

Annexe 5 Exemple de servitude de passage des résidents des chemins privés 34

1. INTRODUCTION

Le présent mémoire s'attarde à l'intérêt du Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) d'aménager dans le cadre de l'agrandissement du parc national du Mont-Orford (PNMO), à l'intérieur du secteur portant le nom « Secteur Mont des Trois-Lacs », un immense stationnement de 100 places (P-5) à l'extrémité nord du chemin des Bûcherons, identifié comme étant le point d'accès numéro 5 (« accès n°5 »)¹.

Nous sommes résolument contre l'installation d'un stationnement à l'accès n°5 du parc.

Le projet d'agrandissement du Parc présente d'excellentes propositions de randonnées et d'activités possibles. Le principal inconvénient de l'aménagement proposé à l'accès n°5, et il est de taille, est de vouloir y installer un stationnement de 100 places, au bout d'un chemin forestier privé de 3 km situé au milieu d'un secteur résidentiel.

Le présent mémoire est présenté par le Regroupement des Résidents de la Chaîne-des-Lacs (RRCL) demeurant dans le secteur résidentiel situé au nord de la route 220 et de chaque côté des 4 lacs suivants : le Lac des Monts, le Lac Bran-de-scie, le Lac Leclerc et le Lac Simoneau et dont les résidences font front sur le chemin des Bûcherons, le chemin des Nénuphars, le chemin des Littorelles, le chemin de la Rive et le chemin Simard, soit les résidents les plus directement impactés par la proposition présentée par le MELCCFP relativement au stationnement P-5.

2. QUI EST TOUCHÉ PAR LE PROJET D'AGRANDISSEMENT

Le secteur du Mont des Trois-Lacs, tel que présenté par le MELCCFP, est directement bordé à l'ouest par le chemin des Bûcherons, entre la route 220 et la proposition de stationnement P-5 (rond jaune sur la carte). Il est possible de rejoindre l'accès n°5 du Parc par quatre itinéraires différents :

- 1- Bucherons
- 2- Nénuphars-Littorelles-Bucherons
- 3- Simoneau-Simard-de la Rive-Bucherons
- 4- Chaîne-des-lacs-Simard-de la Rive-Bucherons

Les chemins Bucherons, Littorelles et (en partie) de la Rive sont des chemins privés appartenant à Station Mont des Trois-Lacs – Orford Inc. (SMTLO), les autres chemins étant publics. Le plan cadastral suivant montre la totalité du secteur résidentiel. Le tableau suivant recense les propriétés impactées par ces itinéraires :

Compte tenu de la provenance des visiteurs, la recrudescence de l'achalandage aura un impact différent, mais plus d'une centaine de propriétés seront touchées. Il est probable que les résidents impactés soient prioritairement :

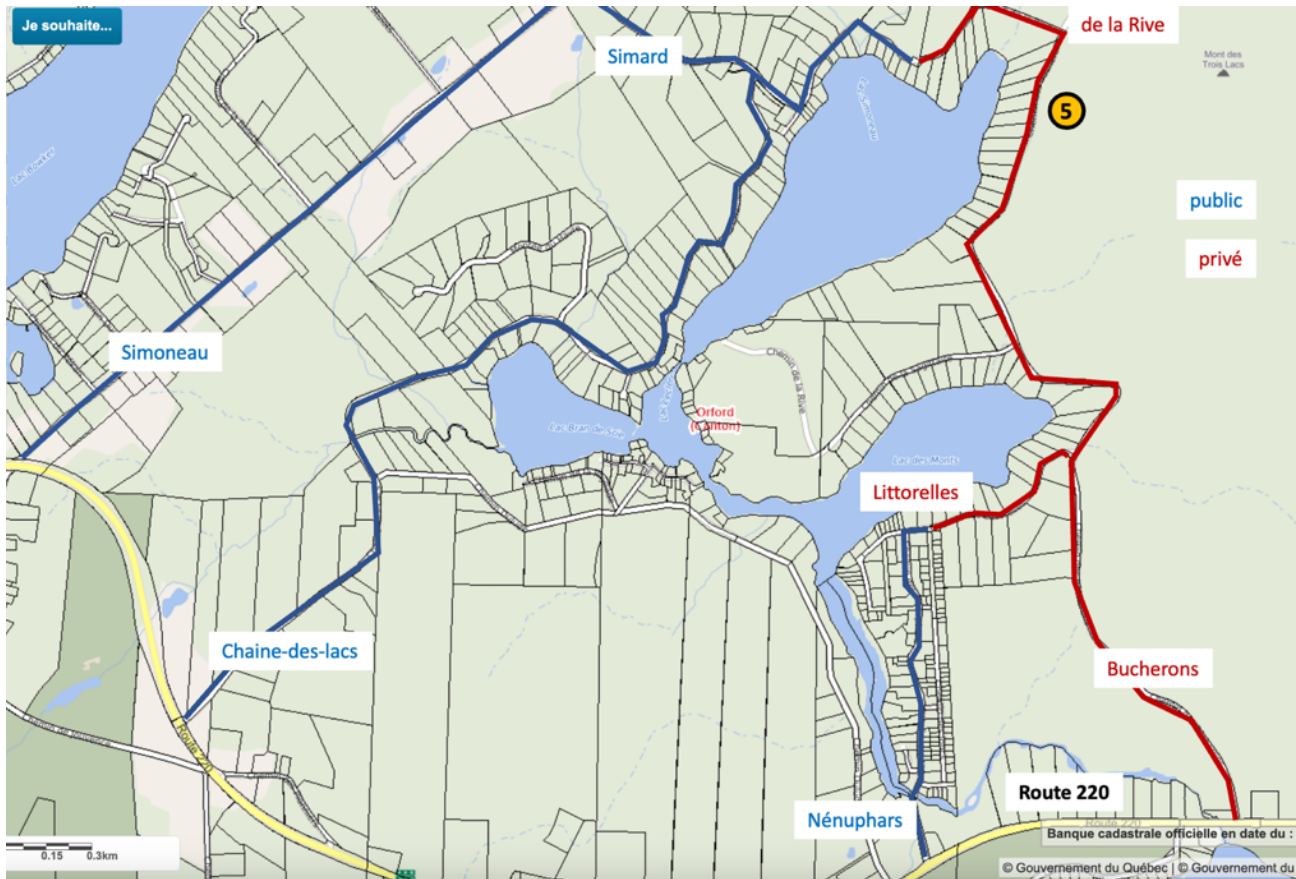
- A. Bucherons : 21 maisons
- B. Nénuphars et Littorelles : 42 maisons (en particulier l'hiver quand Bucherons n'est pas déneigé)
- C. Simard et de la Rive : 35 maisons (sans compter Simoneau ni Chaîne-des-lacs)
- D. Simoneau et Chaîne-des-lacs : environ 70 maisons

¹ Québec, 2022, PR3-Doc Information Mont-Orford.

Nombre de propriétés impactées par le projet

Chemin	Statut	Longueur	Nombre de propriétés
Buchérons nord de Littorelles	Privé	1,7 km	20 maisons + 3 terrains
Buchérons sud de Littorelles	Privé	1,4 km	1 maison + 4 terrains
Chaîne-des-lacs	Public	4 km	Quarantaine
De la Rive	Public et privé	1 km	25 maisons
Littorelles	Privé majoritaire	700 m	17 maisons et 3 terrains
Nénuphars	Public	1,1 km	25 maisons
Simard	Public	1 km	Dizaine
Simoneau	Public	2,5 km	Vingtaine
TOTAL		13 km	± 150 maisons et 10 terrains

Carte des accès possibles pour se rendre au point d'accès n°5²



² Info lot, 2023, Cadastres de la Chaîne-des-Lacs

3. ÉTUDES INCOMPLÈTES

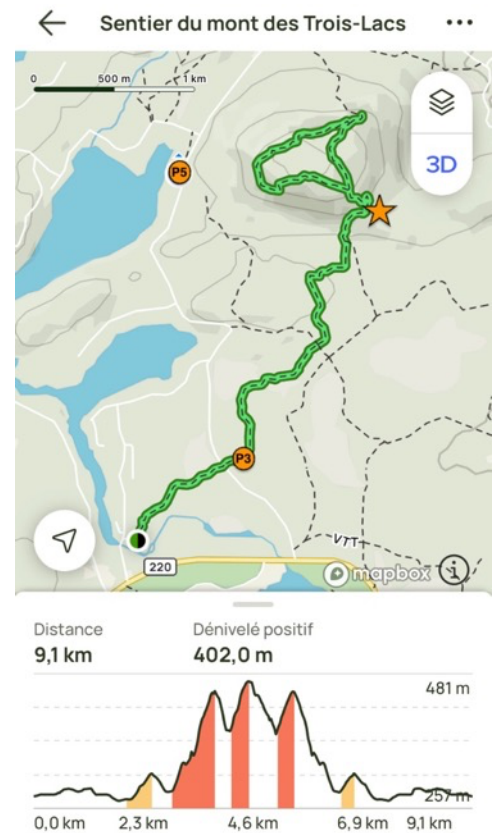
a) Pertinence de l'accès n°5

Selon les propositions d'activités proposées par le MELCCFP, l'activité principale envisagée dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs est la randonnée, à pied ou à vélo.

Visuellement, on pourrait penser que le P-5 rapproche le randonneur du Mont des Trois-Lacs. Ce serait omettre le fait que le mont n'est accessible que par le sud-est (étoile) ou le nord-est, des accès opposés au P-5 (ouest). La raison en est que la face ouest est une paroi verticale. Selon nos mesures (annexe 1), le circuit par le versant sud est de 6 km (A/R). Ces distances sont à comparer avec un départ du stationnement Nénuphars (9,1 km), au tunnel (220/Bucherons, 9 km) ou d'autres options de stationnement comme le P3 (Bucherons/sentiers de l'Estrie, 7 km) dont nous parlerons plus loin. Dans ce dernier cas, le P5 serait plus proche que le P3 du Mont des Trois-Lacs de 1 km, soit environ **20 minutes de moins de marche**.

L'autre point d'intérêt pour le secteur est le Mont Cathédrale desservi par les Sentiers de l'Estrie et accessible à partir du chemin du ruisseau Ely. Il s'agit d'une boucle de 9.8 km réalisable en 2h30 heures³. Selon nos mesures (Google Map), le P-5 serait à 8 km du Mont Cathédrale, soit 1,8 km de moins que par le nord, mais nécessiterait pratiquement le même temps car le dénivelé est supérieur.

Compte tenu du fait que presque la moitié des usagers du parc proviennent de la grande région de Montréal⁴, et que cela prend 1,5 h (3h A/R) pour se rendre au PNMO, il est peu plausible qu'une heure de plus ou de moins de randonnée fasse une différence. L'avantage paraît marginal. Il est plus probable que les marcheurs optent pour une randonnée qui maximisera leur journée de plein air. Le but d'une randonnée est quand même de profiter de la promenade et de la flore.



Les réponses formulées par le MELCCFP dans le cadre des audiences du BAPE semblent indiquer que la raison d'être de l'accès n°5 est de **faciliter l'accès aux familles**. Nous doutons cependant qu'une telle montée abrupte (402 mètres de dénivelé positif) soit véritablement accessible à des familles. Les accès nécessitent de grimper des parois rocheuses. Le niveau de difficulté de la randonnée du Mont des Trois-Lacs est qualifié de « modéré » (et non facile) par AllTrails⁵ car la distance est courte et le dénivelé important.

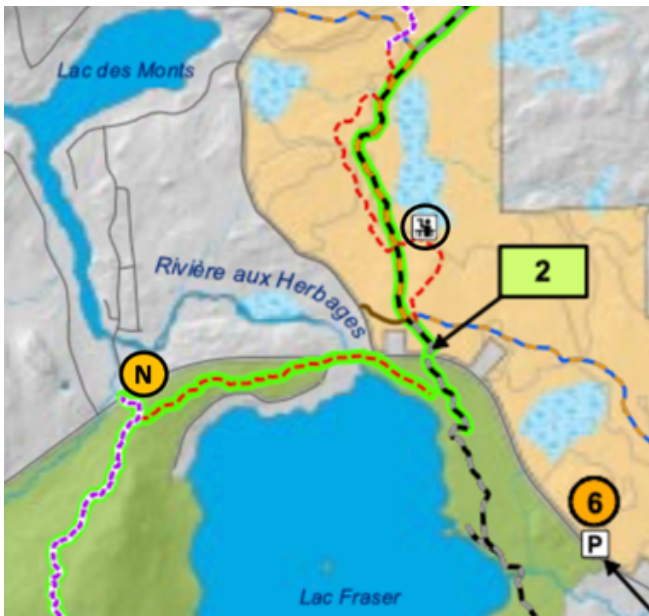
La clientèle des familles ou les groupes scolaires de jeune âge dans le cadre d'un volet éducatif pourraient opter pour des randonnées plus courtes et planes en démarrant de la 220 pour se diriger vers le belvédère tout en contemplant les milieux humides et ses espèces vulnérables. Ce belvédère que la Sépaq entend aménager dans la portion sud du secteur Mont des Trois-Lacs constitue un point d'intérêt bien plus proche du point de départ au

³ <https://www.alltrails.com/fr/randonnee/canada/quebec/randonnee-du-mont-cathedrale>

⁴ Québec, 2020, DA11_RCGT_Données socio-économiques, p. 35

⁵ <https://www.alltrails.com/fr/explore/trail/canada/quebec/sentier-du-mont-des-trois-lacs>

coin de la 220 et Nénuphars (N sur la carte⁶), ou de l'accès n°6, que de l'accès n°5. La distance serait d'environ 3 km A/R, soit environ 1 heure.



D'autre part, les installations de camping rustiques sans eau ni électricité, tel que prévues sur le flanc sud du Mont des Trois-Lacs, sont des aménagements qui sont habituellement dédiés à des **randonneurs de longue durée**, pas ceux qui visent une randonnée de moins d'une heure. L'accès n°5 ne dessert donc pas véritablement cette activité.

La randonnée à vélo sera possible grâce à l'aménagement d'une nouvelle piste cyclable qui va passer à travers le secteur du Mont-des-Trois-Lacs. Il s'agit d'un tronçon important d'un **réseau cyclable** plus complet, partant du Lac Fraser pour rejoindre la piste cyclable du secteur des Cascades. Ce nouveau tronçon permettra de connecter à vélo la municipalité d'Orford à celle de Racine et de Saint-Denis-de-Brompton, rejoignant la volonté de la MRC du Val Saint-François de se doter d'un réseau cyclable connecté et efficace. Un tel nouveau lien cyclable est une

bonne idée en soi, mais en quoi l'accès n°5 serait-il un point de départ de randonnée à vélo ? Partir de la 220 permettrait aux cyclistes de pédaler 3 km sur terrain relativement plat.

b) Pertinence du stationnement P-5

Le projet d'agrandissement du parc prévoit une augmentation du nombre des stationnements de 900 places⁷, mais est-ce vraiment proportionnel à la croissance prévue ? Les documents présentés par le MELCCFP mentionnent que la superficie du parc va doubler et que la clientèle va augmenter de 100 000 usagers⁸. Le nombre de stationnements planifié ne suit pas cette croissance prévue :

- Si le nombre de stationnements actuels est de 900 places (annexe 2) pour 1 million d'usagers, le ratio est d'environ 1 stationnement pour 1 000 usagers. Une augmentation prévue de 100 000 usagers ne devrait-elle pas nécessiter seulement **100 nouvelles places de stationnement** ?

Nous comprenons bien que l'augmentation du nombre d'accès (9) dans l'agrandissement ne se traduit pas nécessairement par une proportionnalité parfaite, mais une **augmentation de 900%** (900 vs 100) est-elle raisonnable ? Cela paraît démesuré.

Il est d'usage que les parcs nationaux soient accessibles par des **accès routiers asphaltés** permettant un achalandage conséquent et offrant des stationnements à proximité. C'est d'ailleurs le cas pour le PNMO actuel. L'accès principal du parc se fait actuellement par l'étang aux Cerises qui offre un stationnement de plusieurs centaines de places. L'accès au secteur Fraser se fait actuellement par la 220 et dispose d'un stationnement de

⁶ Le carré jaune « 2 » indique l'emplacement du tunnel qui passe sous la 220

⁷ Québec, 2022, PR3-Doc Information Mont-Orford, p. 27

⁸ Québec, 2019, DT4_YT-012 16FEV19 VOL4_transcription, p.24-25

260 places. L'accès au secteur du Mont des Trois-Lacs se fait actuellement également par la 220 et dispose de deux stationnements (Nénuphars et l'Érablière) totalisant une centaine de places.

L'accès principal de l'agrandissement du parc se fera par un nouveau stationnement (P-6) qui sera localisé au nord de la 220 juste en face de l'entrée Fraser. Toute randonnée vers le Mont des Trois-Lacs peut se faire de tous les stationnements situés au nord de la 220 (Nénuphars et P-6) y compris celui de Fraser-plage connecté au nord par le nouveau tunnel sous la 220. A toute fin pratique, on parle donc d'une disponibilité de 570 places (tous sauf Érablière) donnant accès au nord de la 220. **Pourquoi ajouter 100 places supplémentaires (annexe 2) au bout d'un chemin de terre privé et éloigné de plus de 3 km d'une route provinciale asphaltée ?**

Stationnements aux abords du Mont des Trois-Lacs

Stationnement	Actuel	Projeté	Total
Fraser (plage) au sud de la 220 (tunnel)	260		260
Fraser (P-6) au nord de la 220		250	250
Nénuphars au nord de la 220	60		60
Érablière au sud de la 220	45		45
Total	365	250	615

A la différence de tous les autres stationnements mentionnés ici, le P-5 projeté se trouverait positionné au bord d'un site d'exception, coincé entre le Mont des Trois-Lacs et le Lac Simoneau. Pourquoi **défigurer un endroit calme et en pleine forêt** (c'est un chemin forestier) en y stationnant une centaine d'automobiles alors que l'endroit offre une vue magnifique sur le Lac Simoneau et pourrait servir à d'autres usages aux randonneurs que d'y laisser leur véhicule ?

Pourquoi le flanc d'une montagne aussi importante que du Mont des Trois-Lacs, qui est considéré comme un joyau à préserver, serait assujéti à une zone d'ambiance et non de préservation ? Est-ce relié à la volonté d'y aménager un stationnement de grande taille? La Sépaq précise pourtant :

*« Bien que le zonage d'ambiance rende possible la mise en place d'infrastructures qui favorisent la découverte des principaux éléments caractéristiques du projet, il importe de préciser que les vastes **zones d'ambiance demeurent majoritairement à l'état naturel.** »⁹*

Comment le MELCCFP peut-il justifier de déboiser une partie du parc pour aménager un nouveau stationnement de 250 places (P-6) et en même temps justifier d'utiliser l'accès n°5 sous prétexte qu'il est déjà déboisé ? La logique d'utiliser un espace déjà déboisé (P-5) est-elle compatible avec celle d'en déboiser un autre (P-6) ?

Au lieu de projeter un stationnement P-5, et s'il fallait que l'accès n°5 soit néanmoins aménagé, pourquoi ne pas prévoir une halte avec abri pour la pluie et supports à vélos en plus des toilettes et tables de pique-nique prévues ? Cela pourrait être l'occasion de promouvoir la combinaison de randonnées à pied et à vélo, ce qui est très populaire en Europe. Les usagers pourraient pédaler sur la piste cyclable jusqu'à l'accès n°5 et ensuite stationner leurs vélos à cet endroit et grimper le Mont des Trois-Lacs ou même le Mont Cathédrale. Il serait même possible pour la Sépaq d'offrir en location des vélos électriques à partir du nouveau P-6¹⁰.

Il semblerait que les stationnements existants et projetés au sud du secteur du Mont-des-Trois-Lacs permettent d'offrir des expériences de randonnées intéressantes et relativement équivalentes à celles proposées à partir de

⁹ Québec, 2022, PR3-Doc Information Mont-Orford, p. 16

¹⁰ Québec, 2023, DT3_YT-011 15FEV23 19h VOL3, p. 31

l'accès n°5, sans encourir tous les inconvénients qui viennent avec l'aménagement d'un stationnement au bout du chemin des Bûcherons. Il semble évident que l'ajout de ce stationnement P-5 devrait être reconsidéré. **L'apport de ce stationnement est marginal et ses inconvénients considérables**, cela sera justifié dans une autre section de ce mémoire.

c) Questions sans réponses

Dans la documentation déposée devant le BAPE, il ressort que la MELCCFP a examiné soigneusement les enjeux du secteur du Lac Montjoie, du secteur du Ruisseau-Gulf, du secteur des Cascades, mais il apparaît que le même examen n'a pas été apporté au secteur du Mont des Trois-Lacs. Il reste de grandes questions qui paraissent avoir été omises et qui devraient être considérées avant de prendre une telle décision :

- Le projet d'agrandissement du parc prévoit d'augmenter la circulation automobile en bordure extérieure du parc. Le MELCCFP a-t-il réalisé une **étude d'impact** de l'achalandage automobiles sur la faune, la flore et les milieux hydriques de ces chemins forestiers ? Est-il logique qu'un ministère responsable de l'environnement multiplie les accès automobiles (7) plutôt que de les centraliser pour ensuite les desservir par des moyens alternatifs comme bien d'autres parcs nationaux (dont Sépaq) le font ?
- Les autorités publiques obligent habituellement les développeurs immobiliers à démontrer que de tels chemins sont sécuritaires pour le public et que l'état de la route est conforme aux normes. Existe-il une étude qui confirme que les chemins forestiers existants respectent ces **normes de sécurité** et de bon état pour y donner accès au public ?
- Le MELCCFP a obtenu en 2019 une servitude d'accès lui permettant d'emprunter le chemin des Bucherons et d'effectuer des travaux sur celui-ci. Si le choix de cet emplacement est si critique et essentiel, pourquoi ne pas avoir **effectué l'analyse des travaux à effectuer** et inclure les coûts dans le budget du projet ?
- Le chemin d'accès au P-5 passe par un chemin privé (Bucherons) que la municipalité d'Orford a tenté de municipaliser, mais que le propriétaire ne veut pas vendre ou céder¹¹. Est-ce logique que **l'accès routier principal** d'une partie du parc se fasse par 3 km de chemin forestier privé ? La Sépaq a-t-elle les moyens de prendre en charge l'entretien régulier et **perpétuel** d'un chemin qu'un achalandage pareil va nécessiter ?
- L'entretien du chemin des Bucherons est actuellement assumé par son propriétaire, le déneigement effectué par la municipalité d'Orford et payé pour moitié par les résidents. Si le chemin est utilisé majoritairement par la Sépaq, quel sera le **modèle financier** (répartitions des charges) entre tous les intervenants ?
- La municipalité d'Orford réalise-t-elle que si l'accès n°5 est couplé en stationnement, elle ne disposera plus d'une **aire de retournement** pour ses camions municipaux qui assurent le ramassage des poubelles, du recyclage et du compost, ainsi que ceux qui font le déneigement ? Il est impossible d'opérer un demi-tour plus loin sur le chemin de la Rive, de peur de s'embourber.

Si le P-5 est attrayant sur papier car il occuperait un site à découvert à cet endroit, le chemin pour s'y rendre cache des problématiques sérieuses qui devraient inciter le gouvernement à faire un pas de recul et analyser plus à fond les enjeux d'environnement, de sécurité et de nuisances. Et ce, avant que ce projet ne tourne au cauchemar pour les résidents, la municipalité, la Sépaq et ses usagers.

¹¹ Le directeur général de la municipalité d'Orford a reconnu lors de l'audience du BAPE du 14 février 2023 que le chemin des Bûcherons était non seulement sérieusement érodé mais que la municipalité n'avait aucune nouvelle du propriétaire du chemin depuis environ 1 an!

d) Absence de consultations

Les signataires du présent mémoire tiennent à informer le BAPE qu'ils n'ont **jamais été consultés ni même informés** quant aux plans de l'aménagement du P-5, que ce soit de la part du gouvernement, de la Sépaq ou de la municipalité d'Orford. La liste des organismes¹² consultés dans le cadre du projet d'agrandissement du parc mentionne la présence de la municipalité d'Orford, mais celle-ci a omis d'en informer ses citoyens. Les résidents du secteur ont pris connaissance du projet d'agrandissement lors de la mise en ligne par le BAPE et :

- qu'une **table d'harmonisation** existe depuis plus de 5 ans afin de recueillir les idées et de prendre en considération les préoccupations des membres et favoriser l'acceptabilité d'un éventuel projet;
- que d'autres organismes concernés, ne siégeant pas à la table d'harmonisation, ont été rencontrés, incluant plusieurs associations de résidents de secteurs impactés par les propositions d'aménagement.

Il est regrettable que ni un regroupement de résidents de la Chaîne-des-Lacs, ni l'Association des Riverains de la Chaîne-des-Lacs (ARCDL), pourtant membre du Réseau de Surveillance Volontaire des Lacs (RSVL), de la Fédération Québécoise de Défense des Lacs et Cours d'eau (FQDLC) et du RAPPEL, ni Ecosport, association de la Chaîne-des-Lacs faisant la promotion des sports nautiques sur la Chaîne-des-Lacs, n'aient été consultés.

Il ressort de la documentation déposée devant le BAPE qu'au Lac Montjoie **la quiétude des résidents du secteur a été un facteur dont il a été tenu compte** et qui a pesé dans la balance quant au choix de l'aménagement des accès et du choix de la navette comme mode de transport alternatif. Le MELCCFP a accepté également de déplacer l'accès au nord du lac Miller pour donner suite à des appréhensions des résidents et de la ville. Même retrait de l'accès n°2 (entrée camping du secteur des Cascades) car il passait par un chemin qui aurait nui à la quiétude de futures résidences. Pourquoi accepter ces compromis au nom de la quiétude de *futurs résidents* et du même coup ignorer totalement la quiétude des *résidents actuels* du secteur du Mont des Trois-Lacs ?

Le témoignage d'une résidente du chemin du Lac Montjoie rapportée par Radio-Canada est éloquent :

« L'accès principal du site Montjoie, ça se fait devant nos portes, c'est la rue où on habite. Il y a 33 maisons, on est 33 habitants de cette rue et on est tous affectés par chaque navette, chaque vélo, chaque randonneur. Le projet, c'est extraordinaire, mais notre rue n'est pas conçue pour (ce) trafic », « Nos habitants qui marchent dans la rue, les enfants qui jouent dans la rue. On va perdre tout ça »¹³

Est-ce que les enfants qui jouent sur le chemin du Lac Montjoie comptent plus que ceux situés sur le chemin des Bûcherons ? Est-ce qu'il n'y a pas **deux poids deux mesures dans le traitement des citoyens** affectés directement par l'agrandissement du parc ?

La biologiste et représentante du MELCCFP a souligné pendant les audiences du BAPE que l'idée d'implanter un service de navettes dans ce secteur a pour but de **limiter les impacts sur le voisinage**. Il aurait été donc possible pour le secteur du Mont des Trois-Lacs d'obtenir un traitement similaire.

Les résidents du secteur du Mont des Trois-Lacs auraient donc pu être informés de la proposition d'aménagement du stationnement bien avant les audiences du BAPE, via courriel postal, infolettre, annonce dans les journaux locaux, etc. Les signataires de ce mémoire, en tant que résidents du secteur, se sentent évidemment pris de court,

¹² Québec, 2023, DA2.1_2023-02-10 Liste des organismes consultés et nombre de rencontres, Direction des Parcs nationaux

¹³ Radio-Canada, 2023, Début des audiences publiques sur l'agrandissement du parc du Mont-Orford, 15 février, ([t.ly/eKNg](#))

sans avoir eu l'opportunité de s'organiser convenablement, placés devant le fait accompli, à la merci de l'écoute tardive du BAPE et du MELCCFP, étant obligés de tenter de défaire une proposition qui semble déjà assez avancée.

Cette situation cause un **préjudice certain aux résidents du secteur Mont-des-Trois-Lacs** et il est souhaité que leur voix soit supportée par les commissaires du BAPE afin que le MELCCFP écoute sérieusement les préoccupations énoncées dans ce rapport et adopte des mesures d'atténuation au projet.

e) Conséquences pour la Sépaq

Le MELCCFP a reconnu lors des audiences publiques qu'il peut entretenir à ses frais les **chemins situés hors du parc** menant au P-5 (l'article 6 de la Loi sur les Parcs), mais qu'il n'a **aucune idée du coût d'entretien récurrent** de ces chemins (multiples). À titre d'exemple, simplement le cout du déneigement (hors entretien du revêtement de surface) pour les sections déneigées des chemins privés (Bucherons nord et Littorelles) est d'environ 12 000 \$¹⁴ par année, chiffre qu'il faudrait probablement doubler à cause du cout des sections actuellement non déneigées (Bucherons sud et de la Rive nord).

Comment ne pas tenir compte de la pérennité du projet dans le choix de la localisation d'un stationnement? Comment ne pas considérer que ces coûts d'entretien récurrents ne feront que s'amplifier avec le temps au point de requérir éventuellement une restructuration majeure ? Une fois que le MELCCFP aura une idée plus précise du coût d'entretien de ces chemins d'accès au P-5, aura-t-il les budgets pour les entretenir et la motivation (car les chemins sont hors du parc) d'éviter leur dégradation ? Quelles réelles assurances les résidents ont-ils que cette situation ne se produira pas dans l'avenir ? Est-ce que la Sépaq réalise vraiment que le propriétaire du chemin lui a totalement transféré la réfection et l'entretien des chemins ?¹⁵

- « le propriétaire du fonds dominant [MELCCFP], dans la mesure où le propriétaire [SMTL] en fait la preuve, assumera leur remise en état, à ses frais » (art. 1.4.2.)
- « le propriétaire du fonds servant [SMTLO] ne pourra être tenu de procéder à l'entretien, le déneigement, la réparation ou la reconstruction du fonds servant » (art. 1.4.4.)
- « le propriétaire du fonds dominant [MELCCFP] ne pourra jamais être tenu de défrayer les frais d'entretien du fonds servant (art. 1.4.5.)

La municipalité d'Orford a déjà envisagé l'idée de municipaliser le chemin des Bûcherons, mais le projet ne s'est jamais concrétisé car le propriétaire du chemin a cessé tout contact avec la municipalité. Le MELCCFP réalise-t-il que sa relation avec le propriétaire du chemin risque d'être difficile ? Nous craignons qu'il construise ce stationnement rapidement et qu'il réalise par après qu'il ne peut entretenir ni réparer ces chemins d'accès.

f) Absence de visite par le BAPE

Le trajet organisé lors de la visite du 15 février 2023 a permis de visiter les secteurs de l'agrandissement du PNMO, en fait tous sauf un, le secteur Mont des Trois-Lacs. Pourquoi, parce qu'il n'était pas accessible par un autobus scolaire. Belle démonstration ! Et quel dommage de ne pas avoir pu constater de visu l'état de nos chemins.

Bien que le MELCCFP ait des droits d'accès sur le chemin des Bûcherons ainsi que les chemins de contournement (Littorelles) en période hivernale, il a été décidé que le BAPE et les médias présents pour cette visite ne pourraient

¹⁴ La taxe spéciale de déneigement payée par les résidents des chemins privés est de 120\$ par lot. Sachant qu'il y a une cinquantaine de maisons et que la municipalité assume 50% du cout, le calcul est : (50 x 120\$) x 2 = 12 000\$

¹⁵ Raymond, B., 2019, DA29_Acte de servitude chemin des Bucherons, 11 décembre, p. 2.

pas accéder à l'accès n°5. Si le **chemin n'était pas carrossable et/ou sécuritaire pour le BAPE** et les médias venus couvrir l'événement, pourquoi le serait-il plus pour les usagers du parc ?

Les membres du BAPE et les médias ont été privés de l'expérience de gravir les montées du tronçon nord, tourner dangereusement les 2 coudes à 90 degrés, alors que pourtant le chemin des Bûcherons est à son mieux l'hiver, alors que la neige remplit les innombrables nids de poule et que le revêtement n'est pas encore raviné. Les courbes importantes apparaissant sur une carte sont une chose, les conduire en est une tout autre.

4. IMPACT ENVIRONNEMENTAL

La présence de P-5 se traduirait par une augmentation de l'achalandage considérable sur des chemins de terre et auraient des impacts multiples et importants, dont voici les principaux :

a) Ruissellement dans les lacs

Tous les chemins menant à l'accès n°5 du Parc sont situés sur le bassin versant du Lac Simoneau et du Lac des Monts en contrebas du Mont des Trois-Lacs qui se déversent ensuite dans le lac Fraser (plage) via la Rivière-aux-herbages. À l'est, ces lacs sont alimentés par deux ruisseaux principaux (et plusieurs secondaires) et à l'ouest par les lacs Bowker et la Mine. Notons que les eaux de ruissellement de la carrière alimentent un ruisseau à fort débit situé à 200 mètres en contrebas de la carrière, passant sous Bucherons pour finir dans le lac Simoneau.

L'accès n°5 se ferait principalement par le chemin des Bucherons (et par les chemins Nénuphar et Littorelles en hiver, certaines sections de Bucherons étant fermées). Ce chemin présente des sections à forte pente ($\pm 10\%$) et **ne possède pas de fossés du côté des lacs**. Tout ruissellement d'eau, incluant les liquides émanant des autos (eau salée, essence, huile), se déversera inévitablement dans les lacs en aval¹⁶.

La Sépaq qualifie l'état du Lac Stukely de « *vulnérable* »¹⁷ en expliquant que l'absence de fossés de drainage des stationnements et du camping fait en sorte que l'eau de ruissellement se déverse directement dans le lac Stukely. La situation est tout à fait identique pour les lacs avoisinants.



b) Mortalité animale

Le secteur du Mont des Trois-Lacs foisonne d'animaux en liberté, du chevreuil à l'orignal en passant par les ours, lynx, coyotes, renards, rats laveurs, marmottes, lapins, dindons, et gélinottes. Preuve en est qu'en automne les sentiers de l'Estrie sont fermés aux randonneurs et ouverts à la chasse, à l'arbalète/arc puis par armes à feu.

¹⁶ RAPPEL, 2006, Diagnostic environnemental global du bassin versant immédiat de la Chaîne-des-Lacs, février

¹⁷ Sépaq, 2022, DB1-Plan de conservation 2022-2027 - Parc national du Mont-Orford, p. 13

Augmenter la circulation sur les chemins limitrophes du parc ne fera qu'**éloigner les animaux** inutilement sur plusieurs kilomètres.

En plus des cervidés omniprésents qui ne signalent pas leur présence avant de sauter sur le chemin des Bûcherons, d'autres espèces encore plus vulnérables comme tortues (par leur recherche de sols exposés au soleil), porcs-épics (par leur lenteur), grenouilles et salamandres (par leur recherche de mares d'eau) sont à risque. Le tronçon nord du chemin des Bûcherons traverse une zone d'« *occurrences fauniques susceptibles* » pour la salamandre sombre du nord¹⁸, elle-même déclarée « *susceptible d'être désignée espèce menacée* »¹⁹. En plein été, les tortues sont régulièrement observées sur le chemin, étant attiré par la chaleur dégagé par les cailloux. Augmenter la circulation sur les chemins limitrophes du **parc augmentera significativement le risque de décès.**

Et comme le spécifie la Sépaq :

« les observations [de tortues] démontrent une mortalité liée aux infrastructures routières. Les tortues recherchent des sites de ponte exposés au soleil avec un substrat composé de gravier ou de sable, caractéristiques des accotements de routes. La présence de nids en bordure de routes augmente les risques de mortalité due à des collisions avec des véhicules » (ibid, p.16).



Est-ce qu'on va empêcher les salamandres et les tortues de s'installer à des endroits qui leur sont naturels uniquement pour permettre aux véhicules de s'approcher davantage du Mont des Trois-Lacs et faire quelques pas de randonnée de moins? Est-ce que la mission première du MELCCFP n'est pas la protection des milieux et de leurs espèces ? D'autres stationnements existent ou peuvent être aménagés sans faire courir ce risque inutile.

c) Occupation d'un site d'exception

Afin d'aménager un site comportant à la fois une centaine de places de stationnement, un pavillon de toilettes et des tables à pique-nique, et compte tenu de la présence de nombreux dénivelés (peu visibles à vol d'oiseau) sur ce site, il sera inévitable d'excaver, sinon **dynamiter**, de la pierre (schiste vert), d'abattre des arbres et de tenir compte des petits ruisseaux naturels situés sur le site.

La vue de l'accès n°5 est superbe de cet endroit, pourquoi en faire un stationnement au lieu d'un lieu de pause et de contemplation du Lac Simoneau pour les marcheurs et ceux à vélo qui ne voudront pas grimper le Mont des Trois-Lacs ? Est-il écologique de dynamiter dans une aire qualifié par la Sépaq elle-même d'« *écosystème forestier exceptionnel* » ? Le MELCCFP identifie le Mont des Trois-Lacs à titre de site candidat d'écosystèmes forestiers exceptionnels du territoire à l'étude²⁰.

¹⁸ Ministère de l'environnement, 2023, <https://services-mdelcc.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index>

¹⁹ Ministère des Forêts, Faune et Parcs du Québec, 2021, Liste des espèces fauniques menacées ou vulnérables au Québec : la Salamandre sombre du Nord, décembre

²⁰ Québec, 2022, PR3.1 État des connaissances Mont-Orford, Les sites candidats d'écosystèmes forestiers exceptionnels, p. 85

Par ailleurs, cet accès n°5 est situé dans la municipalité d’Orford, laquelle prévoit des normes de construction qui interdisent depuis 2022 de construire à proximité d’une pente de plus de 30%. Ce règlement a été mis en vigueur pour donner suite aux désastres écologiques survenus dans la région de Owls Head, où la MRC de Memphrémagog a obligé toutes les municipalités faisant partie de sa région de règlementer contre la construction d’ouvrages dans des zones où il y a des pentes de 30% ou plus afin d’éviter l’érosion. Est-ce logique que le MELCCFP aille à l’encontre de telles normes pour dynamiter un flanc de montagne et construire un stationnement ?

5. IMPACT SUR LA SÉCURITÉ

a) État du chemin

Tous les chemins menant à l’accès n°5 sont des **chemins forestiers** constitués de déchets de déboisement (billes de bois), de silt argileux et de gravier, sans une fondation solide et (majoritairement) sans aucun fossé de drainage. Le chemin des Bûcherons, par exemple, a été construit à l’origine pour permettre à quelques camions qui récupéraient le bois qui était bûché dans ce secteur, d’y circuler à l’occasion. En fait, sa conception d’origine ne prévoyait aucunement une circulation importante et régulière sur ce chemin. Ce **chemin ne servait pas et n’a pas été pensé pour un usage public**, car il n’y avait pas à cette époque de développement immobilier ou d’autres activités desservies par ce chemin (annexe 3). Les fondations de ce chemin n’ont pas été modifiées par SMTLO au moment de développer ce secteur résidentiel. **Le chemin des Bucherons est un chemin privé qui ne respecte aucune norme provinciale ou municipale de circulation.**

Le chemin des Bucherons, qui devrait être le chemin d’accès le plus fréquenté pour se rendre à l’accès n°5, est en **mauvais état** et mal entretenu par SMTLO, malgré un faible achalandage d’automobiles. L’épandage annuel de gravier, de faible granulométrie (poussière de roche), ne résiste pas aux **ruissellements** provenant de la fonte des



neiges du Mont des Trois-Lacs, exacerbé par l'absence de drainage, la présence d'un chemin qui n'est pas suffisamment surélevé et le passage régulier des véhicules des résidents du secteur.

Les changements de température, fréquents au printemps et à l'automne, créent des ornières de boues, gelées ou mouvantes, qui rendent le chemin **difficilement carrossable** pendant plusieurs semaines. Les véhicules s'enfoncent lourdement dans ces traces, les ballotant de gauche à droite. Les nids de poule peuvent varier de 30 centimètres à 1,5 mètre de circonférence et d'une profondeur recouvrant la moitié d'une roue. Il est quasi-impossible de se déplacer sans un véhicule 4x4. Plusieurs résidents peuvent témoigner avoir dû changer leur suspension par suite des passages répétés dans ces chemins accidentés (annexe 4).

Comme la structure de ces chemins n'a pas été conçue pour un usage public, même le chemin des Nénuphars, qui est un chemin municipalisé entretenu par la Ville d'Orford, résiste très difficilement, à preuve la présence régulière de nids de poules et de boue. Est-il nécessaire de citer à nouveau la Sépaq : « Des éléments topographiques tels qu'un relief trop accidenté ou encore un drainage inadéquat sont notamment des éléments naturels dont il est nécessaire de tenir compte dans l'élaboration du concept d'aménagement. »²¹

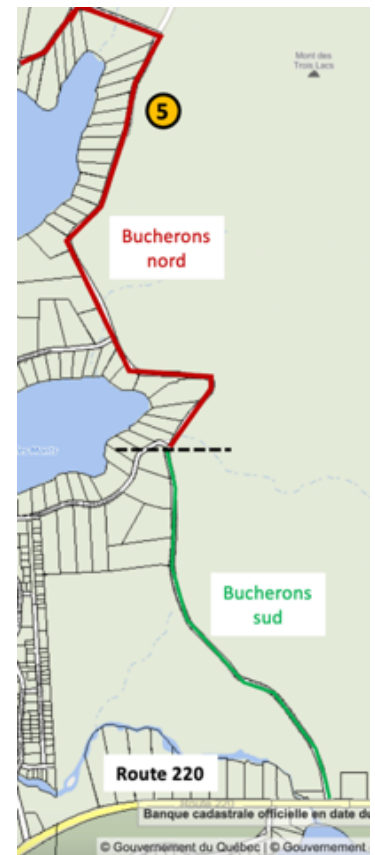
b) Configuration du chemin

Le chemin des Bucherons est composé de deux tronçons : le sud (1.4 km entre la 220 et Littorelles) et le nord (1.7 km entre Littorelles et l'accès n°5). Autant le tronçon sud est un chemin relativement plat présentant des courbures faibles sans difficultés particulières, autant le tronçon nord est un tronçon de route dangereux car il suit la topographie sinueuse du lac des Monts et du lac Simoneau. Certaines sections du chemin des Bucherons tournent à 90° (absence de **visibilité** et déportation vers les lacs), certaines **pent**es dépassent les 10 % (accélération nécessaire pour ne pas s'embourber), certains **dévers** sont inclinés vers des escarpements de plusieurs mètres (risque de glissade dans les accotements). La vitesse est d'ailleurs limitée à 30 km/h quand elle est respectée. Le seul point positif est que le tronçon nord est assez large pour que deux véhicules puissent se croiser. Voici ce qu'en décrit un résident :

Le conducteur d'un véhicule routier qui manœuvre dans le tronçon nord de Bucherons débute son expérience de conduite en procédant d'abord à une bonne montée qui le dirige vers la droite en direction du flanc du Mont des 3 Lacs et en cours de montée doit ensuite tourner en sens opposé, vers la gauche par un coude à plus de 90 degrés sans pouvoir voir ni savoir si des véhicules en ce sens inverse vont se présenter devant lui.

Cette délicate manœuvre est rendue encore plus compliquée en raison de plusieurs facteurs dont les suivants :

- lorsque le conducteur change abruptement de direction de la droite vers la gauche dans la montée et le début du coude, la plupart des conducteurs sont aveuglés momentanément par l'angle mort avant de leur véhicule situé entre le pare-brise et la vitre latérale du véhicule et qui obstrue leur vue des véhicules qui viennent dans le sens opposé sur leur gauche,
- le conducteur doit aussi zigzaguer entre les nombreux gros nids de poules dans cette section en pente,
- le conducteur doit aussi contourner des sections de chemin qui sont entièrement délavées par des pluies fortes, créant des sections érodées qu'il faut contourner en espérant qu'un autre conducteur ne fasse pas irruption dans le sens inverse au même moment;
- deux chemins de sortie pour des résidences ayant front sur le chemin des Bucherons sont situés dans cette section;



²¹ Québec, 2022, PR3-Doc Information Mont-Orford, p. 25

Cette courbe est tellement peu sécuritaire, quand le conducteur a le bénéfice d'avoir un passager à sa droite, la visibilité est si mauvaise qu'il arrive souvent que le conducteur demande à son passager assis à sa droite, qui a un meilleur angle de visibilité dans cette courbe, de lui confirmer qu'il n'y a pas une voiture qui descend en même temps en sens inverse.

Une deuxième situation se présente un peu plus loin dans ce second tronçon du chemin des Bûcherons en direction de l'accès No5, laquelle est presque aussi dangereuse que la précédente. Cette fois, c'est une courbe inversée que le conducteur doit négocier. Pour manœuvrer cette courbe inversée, il doit affronter un autre coude d'environ 90 degrés, sans pour autant voir de quelconque façon les voitures roulant à sens inverse. Il doit négocier la courbe prononcée en restant le plus près de la montagne et le plus loin du centre du chemin, car le véhicule en sens contraire doit lui aussi tourner abruptement sans voir et savoir si quelqu'un se dirige en sens inverse. Encore une fois, non seulement il doit négocier ces courbes dangereuses, il doit également manœuvrer avec les conditions de la chaussée qui sont mauvaises et qui peut l'amener à faire une manœuvre malheureuse.



Par ailleurs, les usagers du parc qui sont situés à l'Ouest de l'accès n°5 pourraient se faire diriger par leur application mobile (GPS, Google Map, Waze, etc.) vers la proposition la plus courte, soit celle où l'on quitte la route 220 pour emprunter le chemin Simoneau, le chemin Simard et le chemin de la Rive et arriver directement au stationnement P-5.

Les résidents peuvent relater les multiples accidents et sorties de chemin dont ils ont été témoins au cours des dernières années, dont le plus spectaculaire reste celui qui a nécessité une intervention policière pour dégager une auto tombée de plusieurs mètres en bas du chemin.



Le chemin de La Rive comporte une section particulièrement névralgique pour changer de rive : une cote de plus de 12 % (c'est le début du Mont des Trois-Lacs) pendant 300 mètres sur une seule voie entourée de fossés hauts d'une dizaine de mètres par endroit. Il est d'ailleurs fermé l'hiver car la municipalité refuse de le déneiger pour diminuer le risque d'accidents. Des incidents surviennent régulièrement car des conducteurs suivent leur GPS et restent pris dans la neige sur ce chemin non éclairé, sans couverture cellulaire, paniqués par le froid, frappant aux portes du voisinage en pleine nuit pour qu'on leur porte secours (il faut les déneiger et les tirer avec un quatre-roues car même le CAA

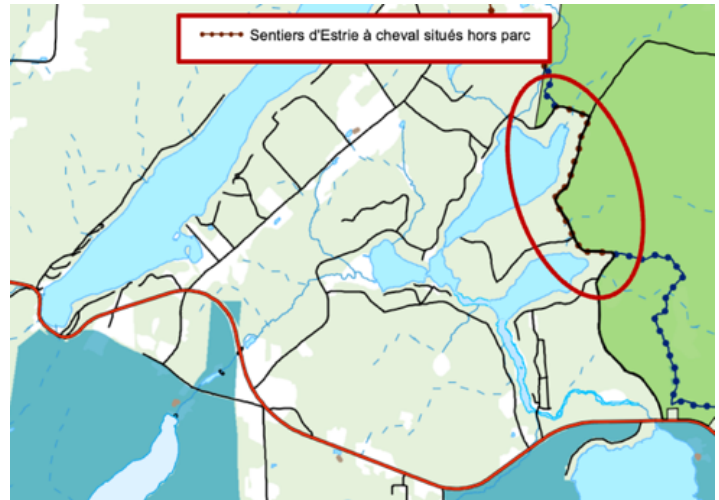
refuse de s'y aventurer).

Il est clair que la section nord de Bucherons et de la Rive sont des chemins particulièrement dangereux.

c) Cohabitation

Les automobiles ne sont pas les seuls qui empruntent présentement le chemin des Bûcherons et les autres chemins privés connexes. Compte tenu que ce sont des chemins privés, des **quatre-roues, des motocross, des motoneiges, des vélos, des marcheurs et même des bébés en poussette** les fréquentent également. Cette mixité qui cohabite sur le chemin des Bûcherons et les chemins privés connexes amènent déjà son lot de complications.

Les motocross et les motoneiges ont tendance en effet à rouler à vive allure et avoir des comportements intrépides, plus propices à des accidents. Il ne faut pas penser que ces véhicules vont simplement disparaître des chemins privés *extérieurs* au parc simplement parce que la Sépaq entend interdire leur présence à *l'intérieur* du parc. Pour l'instant, ces chemins privés n'appartiennent pas au gouvernement et ces véhicules hors route vont continuer à y rouler pour se rendre à d'autres emplacements situés à l'extérieur du parc.



Et cette cohabitation ne serait pas complète sans y ajouter le partenariat entre la Sépaq et Estrie à cheval qui prévoit que les **chevaux** quitteront le Parc à la hauteur du chemin des Littorelles pour emprunter le chemin des Bucherons, puis le chemin de la Rive pour accéder à des terrains privés²². Cette dernière section des chemins est justement celle mentionnée comme étant la plus dangereuse, par ses angles, ses pentes et son étroitesse (sur de la Rive).

Il paraît irresponsable d'y faire circuler un grand nombre d'automobiles extérieures qui ne s'attendent pas à rencontrer un piéton, un chien, un quatre-roues ou un cheval. Les risques de collision seront inévitablement augmentés.

d) Responsabilité en cas d'accident

Le risque d'accidents importants et de manière générale le risque au niveau de la sécurité des usagers du parc, des résidents et de leur famille va nécessairement accroître de façon importante compte tenu que les usagers du parc qui circuleront sur les chemins des Bûcherons et des Littorelles, de même que les chemins de la Rive et Simard, ne connaîtront ni la topographie ni l'état des chemins.

La servitude obtenue par le MELCCFP en décembre 2019 stipule que « le Ministère tiendra le propriétaire [SMTLO] indemne de tout dommage, préjudice, responsabilité et dépens résultant de réclamation, poursuite ou recours judiciaires »²³. On en comprend que le Ministère **dégage le propriétaire du chemin des Bucherons de toute responsabilité** dans l'éventualité d'un accident ou d'un bris important occasionné par la configuration ou l'état du chemin.

²² Sépaq, 2022, DA24 Estrie à Cheval, Projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford, 3.03.

²³ Raymond, B., 2019, DA29_Acte Servitude chemin des Bucherons, 11 décembre, art. 1.4.3.

Or, le MELCCFP a confirmé lors des audiences devant le BAPE du 15 février 2023 qu'il n'entend pas changer la configuration des chemins ni assumer la responsabilité de leur non-conformité, sous prétexte que ce chemin ne lui appartient pas. Que se passera-t-il lorsqu'un accident automobile surviendra ? Le MELCCFP ne peut pas tout simplement s'en laver les mains.

Le gouvernement, qui invite les usagers à accéder par véhicule routier à l'accès n°5 par des chemins qu'il sait ne pas être vraiment sécuritaires, engage évidemment sa **responsabilité extracontractuelle**. Nous prévoyons en tout cas un bel imbroglio juridique lorsqu'un accident surviendra.

6. IMPACT SUR LES RÉSIDENTS

a) Accès aux propriétés

Lors du développement du secteur résidentiel par SMTLO, le propriétaire du fonds servant (SMTLO) a consenti en faveur des acheteurs de terrains lui appartenant une servitude réelle et perpétuelle de droit de passage à pied ou en véhicule de toute nature sur le chemin des Bûcherons et le chemin des Littorelles et de la Rive pour accéder à leur propriété (annexe 5).

Ce droit d'accès a été consenti dans l'objectif de développer un secteur résidentiel où seules ces propriétés auraient le droit de circuler sur ces chemins privés. Il n'était certainement pas convenu avec les résidents du secteur que **ce même chemin fragile devienne plus tard un chemin accessible au public**, où tous sans exception pourront l'utiliser pour se rendre dans l'agrandissement du PNMO. Il n'était certainement pas convenu avec les résidents non plus que leurs droits légitimes d'accéder à ce chemin privé, et par voie de conséquence à leur résidence, seraient bafoués et transformés par une circulation accrue.

La servitude consentie aux résidents depuis 1986 est totalement dénaturée par celle consentie au MELCCFP en 2019. Ne serait-ce pas logique et conforme au droit que la servitude des résidents, bien antérieure à celle du MELCCFP, est préséance sur cette dernière ?

L'examen des autres parcs nationaux qui sont à une certaine proximité d'un grand bassin de population comme la grande région de Montréal, montre qu'**aucun parc de la Sépaq** ne comporte d'accès qui requiert d'emprunter un chemin privé qui dessert une vingtaine de résidences pour finalement accéder à un stationnement de grande dimension.

Ni le parc national de Mont St-Bruno, ni le parc national de la Yamaska, ni le parc national d'Oka, ni même le PNMO (dans son état actuel) ni à notre connaissance aucun autre parc de la Sépaq situé dans une zone aussi près d'une grande métropole, ne comporte de stationnements au bout d'un chemin privé desservant des résidents.

b) Nuisances liées à la fréquentation

La circulation actuelle sur les chemins (Bûcherons, Nénuphars, Littorelles et de la Rive) bordant le Mont des Trois-Lacs est limitée aujourd'hui au va-et-vient des résidents, ce qui représente au maximum peut-être quelques dizaines de passages par jour en haute saison²⁴.

Le PNMO est un des parcs nationaux québécois les plus visités au Québec et il dépassera le million de visiteurs avec l'agrandissement projeté. L'aménagement d'un stationnement de 100 places à l'accès n°5 va provoquer un achalandage considérablement plus élevé. Basé sur un taux de renouvellement de 1,5 fois par jour (50 % des visiteurs l'après-midi seraient différents de ceux du matin²⁵), le nombre de véhicules qui pourraient stationner au P-5 pourraient s'élever à 150, soit **300 passages par jour**, sans compter ceux qui rebrousseraient chemin faute de places disponibles ou ceux qui stationneraient illégalement sur le côté des chemins²⁶.

L'achalandage pourrait atteindre 10 fois la situation actuelle, soit 1 000 % d'augmentation !

L'augmentation de l'achalandage se traduira par une augmentation du **bruit** (moteurs, klaxons, etc.), une levée de **poussière** (déjà importante en été car le revêtement actuel utilisé est de mauvaise qualité), une **dégradation des chemins** (voir plus haut), une file de voitures, des demi-tours et des stationnements sauvages. Impossible de prétendre que la quiétude des résidents ne sera pas sérieusement compromise.

Un rapide calcul permet de chiffrer la pollution automobile de 150 autos à **60 tonnes de Co2 par an**²⁷. Ce chiffre est marginal en comparaison avec la pollution d'une automobile qui viendrait de Montréal par exemple, mais cette pollution supplémentaire est inutile et inappropriée dans un secteur forestier (résidentiel). Dans son plan stratégique, la Sépaq se donne elle-même l'objectif de mettre en place des actions structurantes visant la réduction de GES²⁸. Il est évident que **cet achalandage accru va complètement « dénaturer » ce secteur résidentiel** paisible en pleine nature et loin du bruit affectant la qualité de vie des résidents.

Rappelons que le secteur résidentiel de la Chaîne-des-Lacs a été développé à partir de chemins privés afin d'attirer des personnes intéressées à s'établir en pleine nature à proximité de lacs à petites embarcations qui recherchaient calme, quiétude et une connexion avec la nature. La proposition de stationnement vient radicalement changer le portrait de ce secteur et la raison pour laquelle ces résidents se sont établis à cet endroit.

Et que dire de débordements potentiels comme des fêtes nocturnes qui pourraient être organisées dans ce stationnement avec tables et toilettes non supervisées, loin de la 220 et de la police, et à 100 mètres des résidences sur Bucherons ? Ce cas est loin d'être hypothétique puisque le propriétaire (SMTLO) qui possédait des terrains avant qu'ils ne soient transformés en parc national en 2010 a dû cesser de louer son espace boisé au bout du chemin des Bucherons, à cause des excès qui y ont été perpétrés.

²⁴ Il a été mesuré qu'entre le 1^{er} et le 25 mars, il n'est passé que 5 automobiles/camions, 5 VTT/motoneiges et 6 marcheurs en moyenne par jour devant l'accès n°5.

²⁵ Rappelons que l'objectif du MELCCFP est d'offrir des randonnées courtes dans cette section du parc, ce qui ne fera qu'augmenter le taux de renouvellement du stationnement.

²⁶ La Tribune, 2021, Stationnement illégal : la législation sera revue sur le chemin des Nénuphars, 22 février.

²⁷ Calcul : 250 gr de Co2 par km en moyenne : 8 km x 250 gr x 150 autos = 300 kg de Co2 par jour, 200 jours par an

²⁸ Sépaq, 2021, Connecter les gens à la nature, rapport annuel 2021-2022, p. 28.

On se rappellera également le pavillon des baigneurs du Lac Fraser qui a été retrouvé incendié en janvier 2016 plusieurs jours après l'évènement sans que la Sépaq n'en ait eu connaissance²⁹. Aucune alarme, aucune ronde de sécurité. Il sera difficile d'appliquer des sanctions puisque la police n'aura pas d'autorité sur ces chemins privés. Quelle sera la solution, une ligne d'appel qui va inévitablement tomber sur une boîte vocale à une heure tardive? On peut ignorer le problème, mais les résidents savent très bien qu'aucune mesure de contrôle ne sera véritablement efficace contre ces situations.

Envisager de construire un grand stationnement à 100 mètres d'une zone résidentielle et le long d'un chemin bordé d'une vingtaine de maisons (voir beaucoup plus par le trajet Nénuphars-Littorelles en hiver) est un **manque de considération évident pour les résidents de ce secteur.**

c) Nuisances liées au manque de contrôle

La présence d'un **stationnement gratuit sans contrôle d'accès** payant (uniquement des bornes de paiement volontaire à l'entrée des sentiers) va amener bon nombre de randonneurs à accéder au parc par l'accès n°5, plutôt que par celui de l'étang aux Cerises ou du lac Fraser, dont les accès sont contrôlés. L'information va vite se savoir et les usagers délaisseront les accès principaux (droits d'entrée contrôlés par un employé de la Sépaq) pour se rendre directement au P-5, saturant rapidement le stationnement et provoquant des va-et-vient inutiles d'automobiles qui trouveront le stationnement complet.

Lors des audiences tenues devant le BAPE du 14 février 2023, il a été question de l'achalandage qui sera provoqué par l'agrandissement du parc. À ce sujet, le directeur du PNMO a précisé qu'en raison du fort achalandage actuel du parc, **un quota a dû être mis en place afin de freiner l'achalandage.** Ce quota est actuellement mis en place en fermant à la fois le parc et la barrière qui donne accès aux stationnements dans le secteur Fraser et le secteur Stukely.

Or, la mise en place de ce quota n'empêchera pas les usagers qui ne peuvent avoir accès aux stationnements à l'intérieur du parc actuel de **se tourner vers le stationnement P-5**, ou directement sur le chemin des Bucherons ou, pire, sur les contre-allées privées partagées entre les voisins immédiats, puisque l'accès ne sera pas contrôlé³⁰. Le parc sera impuissant devant cette échappatoire, faisant en sorte qu'il ne sera pas possible pour les autorités de contrôler le nombre d'usagers, ce qui affectera à terme la conservation et la biodiversité du parc.

Non seulement les mesures de contrôle deviendront inefficaces, mais le déplacement de l'achalandage vers P-5 va causer encore plus d'impacts négatifs sur le voisinage. En effet, si les 100 places de stationnement dans le P-5 sont occupées, la situation va créer un bouchon de circulation sur le chemin des Bûcherons, faisant en sorte que les véhicules vont se retrouver à la queue leu-leu (comme sur le stationnement Nénuphars récemment³¹).



²⁹ La Tribune, 2016, Un incendie sans témoins dans le parc du Mont-Orford, 22 janvier.

³⁰ Le MELCCFP a reconnu lors des audiences du 15 février 2023 qu'aucun employé de la Sépaq ne sera présent sur place pour contrôler le point d'accès n°5

³¹ La Tribune, 2021, Stationnement illégal : la signalisation sera revue sur le chemin des Nénuphars, 22 février.

7. PISTES DE SOLUTIONS ALTERNATIVES

A l'instar du Ministère, nous sommes heureux que le projet d'agrandissement du PNMO aboutisse et sommes pleinement satisfaits des activités qui y sont proposées. Nous n'avons même pas d'objection majeure au maintien de l'accès n°5 au cœur de cet aménagement, même si cela pourrait causer certains troubles de voisinage pour les résidents situés à proximité de cet accès. Comme cela a été montré, **c'est principalement le stationnement qui est remis en question** dans ce mémoire. Nous nous sommes penchés sur des pistes de solution qui pourraient satisfaire les objectifs du MELCCFP tout en respectant les préoccupations des résidents.

L'objectif des propositions suivantes est de conserver l'accès n°5, mais de supprimer le stationnement P-5.

a) Accès sans circulation automobile

L'accès n°5 pourrait être conçu comme une **aire de repos** pour les randonneurs et les cyclistes. Basé sur l'hypothèse de ne pas toucher au site actuel pour des raisons écologiques et esthétiques, la superficie aménageable permettrait une aire de stationnement pour les véhicules de la Sépaq qui effectueraient l'entretien du site, un débarcadère pour une navette, des bancs, des toilettes et peut-être une dizaine de tables à pique-nique. L'aménagement devrait être conçu pour mettre en valeur la vue du site sur le lac Simoneau par les randonneurs.

Aucun stationnement ne serait aménagé à cet emplacement ni aucun accès routier (ni par Bucherons ni par de la Rive) n'y serait autorisé, sauf bien sûr les résidents et les véhicules de la Sépaq et de la municipalité. Cette option repose sur l'hypothèse que la Sépaq dispose de suffisamment de stationnements aux abords de la 220 pour que les randonneurs, cyclistes et cavaliers démarrent leur randonnée de ces stationnements. Dans l'éventualité où le nouveau stationnement P-6 de 250 places ne serait pas suffisant, il serait plus logique et moins coûteux d'augmenter la capacité de ce stationnement à 350 places par exemple, plutôt que d'en aménager un supplémentaire au P-5. Le coût d'ajouter des places est marginal par rapport à celui d'un construire un de toute pièce.

b) Stationnement proche de la 220

Si le gouvernement persiste à vouloir construire un nouveau stationnement dans le secteur du Mont des Trois-Lacs, **l'emplacement projeté doit être proche des axes routiers d'importance, en l'occurrence la route régionale 220 pour ce secteur.**

Ne répétons pas le cas du Mont St-Hilaire dont l'accès à la montagne et à son stationnement est au bout de chemins de campagne qui bordent des secteurs résidentiels. Ces chemins sont régulièrement congestionnés par les visiteurs du parc qui font la file pendant plusieurs kilomètres sur le chemin de la Montagne et le chemin des Moulins pour accéder au stationnement. En automne, plusieurs décident finalement de rebrousser chemin et font des manœuvres dangereuses pour se sortir de l'impasse créée par un aménagement qui n'est pas conçu pour recevoir un tel achalandage. Les résidents du secteur sont pris dans ces embouteillages et ne peuvent sortir de chez eux et doivent attendre de longues heures en file pour de simples allers-venues.

Tous les terrains au nord-est de la 220 (sauf 2 résidences privées) appartiennent au MELCCFP. Existe-t-il des possibilités d'aménager un stationnement aux alentours de l'intersection de Bucherons et de la 220, seul axe routier asphalté possible ?

Une première option serait de considérer un stationnement sur le bord de la route 220 proche du sentier qui passerait sous la 220 un peu à l'est de Bucherons (**1 sur la carte**). L'accès à ce stationnement pourrait se faire soit à partir de la 220, soit à partir des Bûcherons (en pointillé), ou soit à partir d'un double accès pour permettre une meilleure fluidité de la circulation. Les sentiers pourraient ainsi partir de ce stationnement pour se rendre au Mont des Trois-Lacs ou se rendre à la plage directement via le tunnel. La paroi du Mont des Trois-Lacs serait alors à 6 km, la plage et le belvédère à quelques centaines de mètres. Si cette option est retenue, il sera essentiel de localiser le stationnement à une distance suffisante pour ne pas nuire à la quiétude des deux résidences privées situées sur la 220.



Une deuxième option serait de considérer un **stationnement sur le chemin des Bucherons dans la section sud**. Rappelons que ce tronçon (de Littorelles à la route 220) ne comporte qu'une maison localisée près de Littorelles. Construire un stationnement dans ce tronçon sud ne présenterait que peu de nuisances. Existe-il des emplacements déjà partiellement déboisés pouvant accueillir ces stationnements ?



Il existe sur le chemin des Bucherons à 200 mètres de l'intersection de la route 220 une grande ouverture déboisée donnant accès aux véhicules récréatifs (quatre-roues et motoneiges). Cet emplacement (**2 sur la carte et photo juste à gauche**) se situe dans la zone d'ambiance et se connecte aux sentiers pédestres envisagés par la Sépaq et à la nouvelle piste cyclable menant au Mont des Trois-Lacs. Il serait à **5,5 km de distance du bas du Mont des Trois-Lacs** et le belvédère à 500 mètres environ. La proximité de ce stationnement avec la 220 permettrait probablement de considérer un asphaltage de cette section de chemin (200 mètres), pour le rendre conforme aux accès habituels de stationnement des parcs nationaux.



Il existe une autre ouverture un peu plus loin sur Bucherons à environ 700 mètres de l'intersection de la route 220. Cette ouverture (**3 sur la carte et photo juste à gauche**) mène également à des sentiers mais dans ce cas, il s'agit des Sentiers de l'Estrie qui partent du stationnement des Nénuphars et qui passent directement à cet endroit. Cet accès, et à fortiori le stationnement qui pourraient y être installé, serait à une distance **de 5 km du bas du Mont des Trois-Lacs** par les mêmes sentiers. Et à 500 mètres environ du belvédère.

Installer un stationnement dans la section sud de Bucherons proche de la 220 permettrait non seulement d'éviter de pénétrer dans la zone résidentielle de la section nord de Bucherons, mais également **d'éviter complètement l'achalandage sur les chemins alternatifs** (Nénuphars, Littorelles, de la Rive, etc.) tout simplement parce que les GPS des visiteurs ne leur proposeront plus de les emprunter. Ces derniers rouleront sur la 220, tourneront sur le chemin des Bucherons et conduiront quelques centaines de mètres pour accéder à un de ces stationnements alternatifs (options 2 et 3).

Cela permettrait également à la Sépaq de **gérer le flux de visiteurs** beaucoup plus facilement. En effet, les stationnements seraient assez proches les uns des autres (espacés de 1,5 km) et il serait simple de rediriger les usagers d'un stationnement à l'autre (Lac Fraser, le nouveau P-6 et l'option 1, 2 ou 3) en cas de débordements sans déranger la quiétude des résidents du secteur. La gestion du parc par la Sépaq ne pourra que s'en porter mieux et les usagers seront moins frustrés pour trouver un espace de stationnement.

Notons qu'il n'était pas envisageable aux usagers à mobilité réduite ou même à des familles avec de jeunes enfants de partir du P-5 projeté pour se rendre au mont des Trois Lacs ou au mont Cathédrale vu l'important dénivelé. Ces trois nouvelles propositions de stationnement permettraient à cette clientèle d'être très proche du belvédère et des milieux humides qui l'entourent.

Un autre avantage corolaire pour ces emplacements est qu'ils peuvent servir également pendant la période de travaux d'agrandissement du parc. La construction du stationnement P-6, du tunnel pédestre (sous la 220 dans l'axe de Bucherons) et des sentiers nécessitera un endroit pour établir le **chantier**. Il faudra excaver, installer une structure, remblayer etc. pendant des mois et il sera nécessaire de disposer d'un endroit pour garer les véhicules et stocker les matériaux. Il serait écologiquement intelligent et moins coûteux d'utiliser ces options comme aire de chantier et de la transformer ensuite en stationnement destiné à ce secteur. Une récupération écologique...

Ces alternatives d'emplacement de stationnements sont chacune une option largement plus acceptables que le stationnement P-5 et pourraient permettre, si jugé nécessaire, de transporter les usagers en navette électrique jusqu'à l'accès n°5.

c) Navette électrique

Les nuisances sur le voisinage des résidents du chemin du Lac Montjoie ont été jugées assez sérieuses par le MELCCFP pour justifier de ne pas aménager un stationnement au bout de leur chemin et mettre en place un système de navette électrique pour éviter l'achalandage. Les résidents du secteur Montjoie ont parlé de 33

maisons qui longeaient le chemin du Lac-Montjoie sur 1,5 km. De ces 33 maisons, 25 ont front sur ce chemin. Rappelons que le chemin des Bucherons comporte 21 maisons sur 1,7 km, la quasi-totalité (20) étant localisée sur le tronçon nord, de Littorelles à de la Rive.

L'ampleur des nuisances est très similaire, bien que l'état des chemins soit différent. Le chemin du Lac Montjoie (1,5 km) est municipal, linéaire et sans dénivélé. **Le chemin des Bucherons (3 km) est privé, sinueux et pentu**, ce qui le rend encore plus candidat à une solution excluant les automobiles.

Le MELCCFP pourrait traiter le secteur du Mont des Trois-Lacs de la même façon que le secteur Montjoie en offrant un service de navettes entre le nouveau stationnement P-6 (ou tout autre stationnement alternatifs situés sur la route 220 ou au bas du chemin des Bûcherons) et l'accès n°5. Il serait même possible d'étudier la possibilité de **partager la même navette** entre les deux destinations (l'accès n°5 et l'accès n°7 sont tous les deux à moins de 10 minutes du P-6), ce qui se traduirait par un coût nul pour la Sépaq. D'autre part, cela pourrait donner plus de flexibilité en permettant d'ajuster la fréquence des navettes selon les périodes de pointe ou les préférences des usagers. L'étude de faisabilité mérite d'être évaluée.

Le parc national de Banff a été confronté à une problématique de congestion et de refoulement en raison du fait que les stationnements d'origine n'ont pas été envisagés en périphérie d'axes routiers d'importance. La solution qui a été adoptée a été de repousser les stationnements plus loin et d'installer un système de navettes.

En prévoyant une navette qui mènerait à l'accès n°5 par Bucherons, au lieu d'un stationnement, on limite les passages sur Bucherons, mais également sur Nénuphars, Littorelles, Simard et de la Rive. La Sépaq, ainsi que la municipalité d'Orford qui entretient les chemins publics de la Chaîne-des-Lacs, pourront réaliser de plus **importantes économies d'entretien** que si une centaine de véhicules y transitent tous les jours.

Si des sentiers pédestres dans ce secteur sont fermés au cours du printemps en raison de leur état, la Sépaq s'assurera que les automobilistes n'emprunteront pas le chemin des Bûcherons pour se rendre compte à leur arrivée au stationnement que les sentiers qu'ils voulaient emprunter sont fermés et qu'il faut opérer un demi-tour, frustrés de ne pas avoir pu entreprendre leur randonnée.

Cette proposition est un beau **compromis** pour rejoindre les objectifs du MELCCFP de donner accès aux usagers à un secteur intermédiaire du parc tout en répondant aux préoccupations des résidents du secteur :

- en limitant considérablement le bruit et la pollution du fait du nombre de véhicules qui emprunteraient le chemin des Bûcherons et tous les chemins connexes (Nénuphars, Littorelles, de la Rive, Simard);
- en limitant les dommages causés à ces mêmes chemins et qui sont tous dans un état fragile
- en réduisant l'empreinte écologique et les dommages causés aux animaux sauvages (cervidés, salamandres, tortues) qui traversent les chemins
- en réduisant l'empreinte écologique causée par le lessivage du matériau de surface de la route et de l'apport de sédiments dans les lacs limitrophes
- en limitant le potentiel d'accidents graves liés à la cohabitation d'automobiles, de véhicules hors-route, de marcheurs, de chiens et de chevaux;
- en limitant par le fait même les occasions de collision avec les résidents, leurs familles et leurs invités qui empruntent le chemin des Bûcherons pour marcher, jogger ou faire du vélo;
- en s'assurant que les conducteurs (de navette) qui empruntent ce chemin connaissent sa topographie, ses virages et ses pentes;

- en s'assurant que la limite de vitesse sera mieux respectée par un employé de la Sépaq conduisant une navette, que par les usagers dans leur véhicule;
- en éliminant le risque de congestion autour du stationnement P-5
- en restreignant le stationnement des automobiles sur les chemins et l'utilisation de chemins privés exclusifs qui bordent l'accès n°5
- en réduisant le coût d'entretien des chemins impliqués par la Sépaq (Bucherons, Littorelles, de la Rive) et la municipalité d'Orford (Nénuphars, Chaîne-des-lacs, Simard);
- en réduisant l'empreinte écologique causée par le dynamitage ou l'excavation directement dans le flanc du Mont des Trois-Lacs;

Le site de l'accès n°5 pourrait être réaménagé dans sa partie plane (pas d'excavation) pour accueillir la navette qui devra nécessairement opérer un demi-tour dans cette zone. Elle pourrait également servir d'aire d'accueil pour les véhicules de service de la Sépaq ainsi que les véhicules de sécurité (police, pompiers, ambulances ou autres) dans le cas de problèmes graves. Rappelons que l'endroit sert déjà d'aire de retournement pour les camions de vidanges et de déneigement. Le reste du site pourrait être aménagé en **aire de repos pour les randonneurs** et les cyclistes qui y transitent, dont toilettes et tables de pique-nique telle que soumis dans la proposition du MELCCFP, voire un bâtiment plus complet intégrant une salle fermée avec bancs dans les cas de pluie.

Il serait judicieux de **ne pas adopter de vieux modèles d'aménagement pour ces nouvelles sections du parc**, où on fait circuler des véhicules jusqu'au flanc d'une montagne pour sauver quelques pas aux usagers. Offrir un service de navettes élimine un modèle obsolète (automobiles individuelles privées dans un parc national public), qui ne représente plus les bonnes pratiques en matière de gestion environnementale et de conservation. C'est le choix qui a été fait par exemple au parc du Grand Canyon, au parc des Hautes Gorges ou au parc de Gaspésie, où on accède aux points d'intérêt par un système de navettes.

8. CONCLUSIONS

Un parc national a comme objectif de « *s'assurer de la conservation et de la protection de sites naturels [...] tout en les rendant accessibles au public pour des fins d'éducation et de récréation* ». L'aménagement de l'accès n°5 est conforme avec cette mission première de conservation et d'accessibilité. L'aménagement d'un stationnement au même endroit le paraît beaucoup moins car cela n'irait pas dans le sens de la conservation du site.

La philosophie de la Sépaq est également de « *favoriser la participation des intervenants régionaux à la réalisation de la mission des parcs et de s'assurer que les actions prises sont en harmonie avec la vision régionale* ». Nous sommes moins convaincus du respect de cet aspect du projet, tout au moins pour **le secteur de la Chaîne-des-lacs qui n'a pas été consulté** alors qu'il est au cœur du choix d'accès routier pour ce secteur.

Il est important pour les intervenants de garder en tête que les aménagements desservant l'agrandissement d'un parc national doivent satisfaire des **objectifs de pérennité**. L'idée d'aménager un stationnement au bout d'un long chemin privé dangereux, non conçu pour une circulation publique, susceptible de contaminer les lacs environnants et traversant des habitats d'espèces vulnérables va inévitablement avoir des impacts négatifs. Cette localisation va rapidement s'avérer un mauvais choix qu'il faudra reconsidérer tout aussi rapidement.

L'aménagement d'un point d'accès à un parc national n'a pas à se traduire par la construction d'un stationnement à ce point d'accès. Ce type d'aménagement laisserait des marques indélébiles sur le paysage de la montagne. Envisager un stationnement de 100 places au cœur d'un parc ne respecte aucune logique écologique. Envisager de donner un accès public à des chemins privés qui n'ont pas été conçus pour cela ne rencontre ni conformité légale ni acceptabilité sociale. Les contraintes sécuritaires, écologiques, techniques, juridiques, esthétiques... et de bon voisinage sont beaucoup trop sérieuses pour envisager une telle option.

Tout projet de stationnement dans le tronçon nord de Bucherons, peu importe sa taille, doit être rejeté.

Il n'est jamais trop tard pour bien faire. C'est du moins ce que souhaite ardemment les résidents du secteur du Mont des Trois-Lacs. Le MELCCFP n'a que deux options viables: déplacer le stationnement P-5 dans une zone limitrophe à la 220 et/ou installer un système de navettes pour se déplacer vers le point d'accès n°5.

Si le MELCCFP veut prendre une approche traditionnelle, il penchera plutôt vers un **nouveau stationnement situé dans le tronçon sud du chemin des Bûcherons** où l'accès à la route 220 est à proximité, où les risques de sécurité ne sont pas en jeu, où l'entretien de la chaussée est beaucoup plus restreint et où la quiétude des résidents sera épargnée.

Si le MELCCFP veut avoir une approche moderne, il penchera plutôt vers une **navette électrique** desservant l'accès n°5 à partir soit des stationnements existants ou alternatifs proposés dans ce mémoire, au lieu de s'engager dans des dépenses **récurrentes** et dispendieuses d'entretien et de réparation de chemins.

Si le MELCCFP veut toutefois prendre une approche imprudente, il court le risque qu'un jour un coroner en vienne à la conclusion d'avoir encouragé les usagers à utiliser des voies d'accès non sécuritaires et de porter l'odieux de ne pas avoir tenu compte des **mises en garde** formulées dans ce mémoire.

Nous prions le BAPE d'inviter le MELCCFP à faire le bon choix.

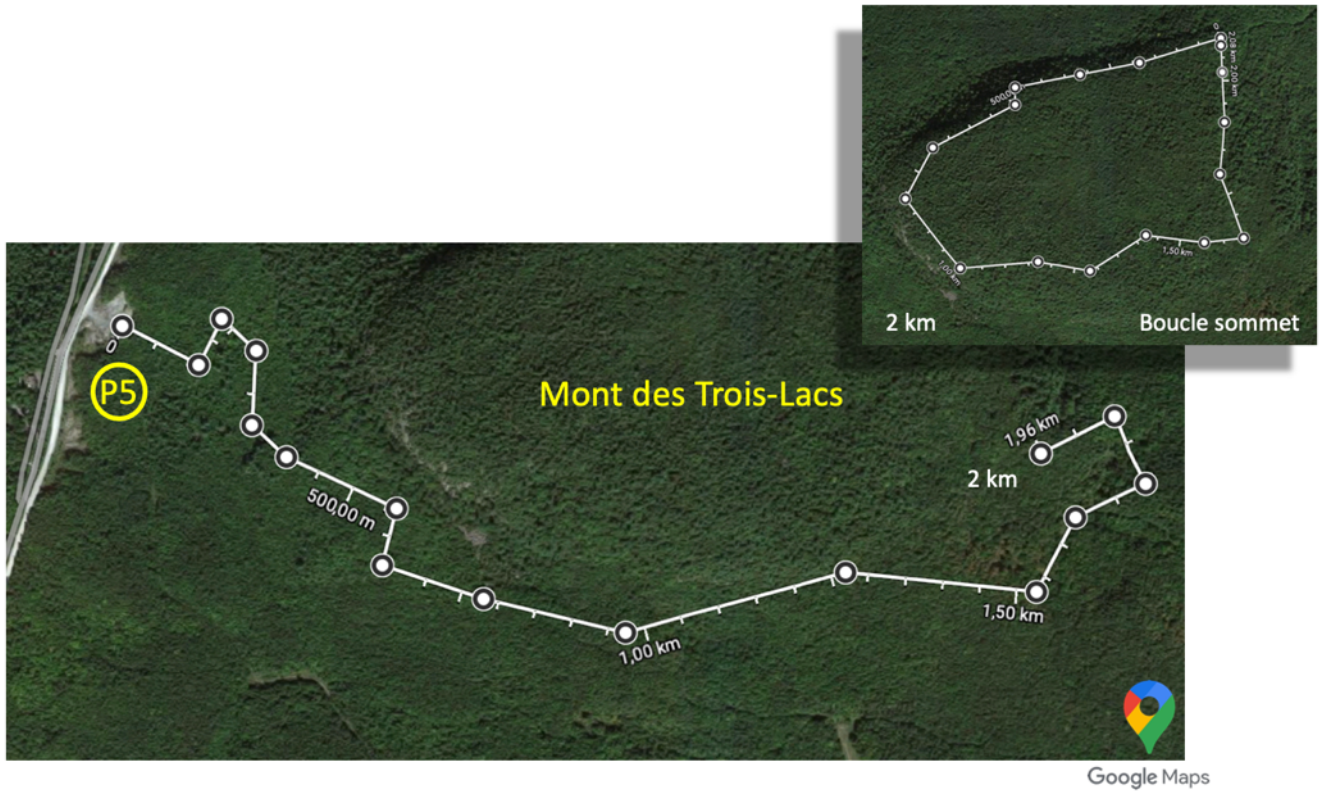
BIBLIOGRAPHIE

- AllTrails : <https://www.alltrails.com/fr/randonnee/canada/quebec>
- Forêt ouverte, 2023, <https://www.foretouverte.gouv.qc.ca/>
- Ministère de l'environnement Québec, t.ly/4xOx
- Info lot, 2023, Cadastres de la Chaîne-des-Lacs
- La Tribune, 2021, Stationnement illégal : la législation sera revue sur le chemin des Nénuphars, 22 février.
- La Tribune, 2023, L'agrandissement du parc du Mont-Orford suscite des préoccupations, 15 février, p.1.
- Ministère des Forêts, Faune et Parcs du Québec, 2021, Liste des espèces fauniques menacées ou vulnérables au Québec : la Salamandre sombre du Nord, décembre
- La Tribune, 2016, Un incendie sans témoins dans le parc du Mont-Orford, 22 janvier.
- La Tribune, 2021, Stationnement illégal : la législation sera revue sur le chemin des Nénuphars, 22 février
- Québec, 2019, DT4_YT-012 16FEV19 VOL4_transcription, p.24
- Québec, 2020, DA11_RCGT_Données socio-économiques
- Québec, 2022, PR3_Doc Information Mont-Orford
- Québec, 2022, PR3.1_État des connaissances Mont-Orford, Les sites candidats d'écosystèmes forestiers exceptionnels, p. 85
- Québec, 2023, DA2.1_2023-02-10 Liste des organismes consultés et nombre de rencontres, Direction des Parcs nationaux
- Québec, 2023, DT3_YT-011 15FEV23 19h VOL3, p. 31
- Radio-Canada, 2023, Début des audiences publiques sur l'agrandissement du parc du Mont-Orford, 15 février, (t.ly/eKNg)
- RAPPEL, 2006, Diagnostic environnemental global du bassin versant immédiat de la Chaîne-des-Lacs, février
- Raymond, B., 2019, DA29_Acte Servitude chemin des Bucherons, 11 décembre, art. 1.4.3
- Sépaq, 2021, Connecter les gens à la nature, rapport annuel 2021-2022, p. 28
- Sépaq, 2022, DA24 Estrie à Cheval, Projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford, 3.03
- Sépaq, 2022, DB1-Plan de conservation 2022-2027 - Parc national du Mont-Orford, p. 13

ANNEXES

Annexe 1

Distance estimée entre le P-5 projeté et le sommet du Mont des Trois-Lacs



Distance totale aller-retour : chemin (2 x 2 km) + boucle sommet (2 km) = 6 km

Source : Google Maps

Annexe 2
Stationnements dans le projet d'agrandissement du Parc du Mont-Orford

	ACTUEL	PROJETÉ	TOTAL
Entrée principale	300		
Plage Stukely	300		
Total Cerisiers	600		600
Plage fraser	260		
Nénuphars	60		
Érablière	45		
P-5 Trois-Lacs		100	
P-6 Fraser		250	
P-7 Montjoie		40	
P-8 Brompton marais		60	
P-9 Bouffard-Montjoie		80	
Total secteur 220	365	530	895
P-1 Larouche-Gulf		100	
P-2 Camping Cascades		150	
P-3 Ruisseau Ely		100	
P-4 Fontaine		7	
Total secteur 222		357	357
GRAND TOTAL	965	887	1852

Sources : PR3_Doc information Mont-Orford et DA34_EXP.2021b. Note technique finale révisée. Étude de circulation

Annexe 3

Historique du lotissement du secteur du Mont des Trois-Lacs

En 1986, la Station Mont des Trois-Lacs - Orford Inc. (SMTLO), une société de développement immobilier, a acheté l'ensemble des terrains vacants situés à l'est des trois Lacs (en fait quatre : Simoneau, des Monts, Bran-de-Scie et Leclerc), soit essentiellement dans son axe Nord-Sud approximativement entre le stationnement P-5 et la route 220 et dans son axe Est-Ouest approximativement entre l'extrémité Est du futur agrandissement du parc du Mont-Orford (PNMO) et les trois lacs.

À l'extrémité Nord du chemin des Bûcherons, près de l'accès n°5, un autre chemin privé, le chemin de la Rive, se connecte au chemin des Bûcherons, longe le Lac Simoneau pour ensuite se connecter à d'autres chemins, tel que le chemin Simard et qui débouchent à la route 220. Ces chemins donnent accès à des résidences qui sont souvent situés très près de ces chemins, ce qui est le cas avec plusieurs résidences qui bordent les trois lacs.

Compte tenu que le développement au pourtour du chemin des Bûcherons, du chemin des Littorelles, du chemin de la Rive et de certains autres chemins privés du secteur ne visaient qu'à desservir les résidents du secteur, ces chemins sont restés privés, avec entre autres une signalisation à l'entrée du chemin des Bûcherons indiquant que seuls les résidents du secteur peuvent circuler, ce qui leur conférait un sentiment d'exclusivité et de quiétude.

Lors de chaque vente de terrains dans ce secteur par le développeur la Station Mont des Trois-Lacs – Orford Inc., celui-ci consentait une servitude réelle en faveur de la propriété vendue, donnant un droit perpétuel à ces acheteurs et aux propriétaires subséquents d'accéder aux chemins privés du secteur, dont le chemin des Bûcherons (ex en page suivante).

Au fil du temps, le secteur s'est développé tranquillement et maintenant la plupart des terrains sont développés et habités.

Ce secteur résidentiel a effectivement grandi depuis 1986, faisant en sorte que le chemin des Littorelles, le chemin des Bûcherons et les autres chemins privés qui s'y connectent, comme par exemple, le chemin de la Rive, se sont graduellement détériorés, malgré l'entretien de ces chemins par SMTLO.

Annexe 4
Exemple de factures de réparation automobile



Les Pneus Robert Bernard (St-Élie) Ltée.
5040, boul. Industriel, Sherbrooke, QC J1R 0P4
Tel. : (819) 564-1636

PAGE: 1
DATE: 22 Dec 01
NO DE TPS: 105012017 RT0001
NO DE TVQ: 1000677538 TQ0001
FACTURE
ELI-F204640

VENDU À:
ELI...

CONTACT:

CELL. [REDACTED]
TRAVAIL: [REDACTED]
COURRIEL:

MAISON:
TÉLÉC.:

SHERBROOKE QC

COULEUR	DESCRIPTION DU VÉHICULE	PLAQUE	NO. D'UNITÉ	ÉDQ	ODO ENTRÉE
	2012 Acura RDX 2.3 L 2300 CC L4 DOHC 16V i VTEC	[REDACTED]			174210
NIV	OPTIONS DU VÉHICULE			CON	ODO AUT
5J8TB1H26CA800577				447	174210
TEMPS D'ARRIVÉ	PROMIS À	CONDITIONS	EXEMPTION TPS	B.A.	ODO SORTIE
17.13		Payable sur livraison			174210
QTÉ	PRODUIT	DESCRIPTION	GAR	NET	MONTANT
1h	MOFREAR	--BonDeRéparation ELI-F204627: FREINS ARRIERE A REMPLACER (2 MM)		106.95	106.95
1	MAFREIN	MAIN D'ŒUVRE FREINS ARRIERE		12.95	12.95
1	FNP SG7418X	NETTOYEUR A FREIN ET GRAISSE		126.78	126.78
2	NDR 748880294	Brake Pads - Rear - Silent Guard - Ceramic		126.83	253.66
		Brake Rotor (Rotor Only) - Rear - Premium Coated			
		Sous-total S. tax 500.34 Avec taxes 575.27			

1	ALIVSD	CLIENT MENTIONNE UN BRUIT DE COGNEMENT EN ARRIERE A GAUCHE CLIENT MENTIONNE UN BRUIT DE CRAQUEMENT EN VIRAGE SERRÉ, A BASSE VITESSE, VERS LA DROITE VERIFICATION SUSPENSION ET DIRECTION TECH : LINK KIT AVANT GAUCHE + ARRIERE GAUCHE LOUSSES		39.95	39.95
1h	MODIR	MAIN D'ŒUVRE SUSPENSION / DIRECTION		106.95	106.95
1	PFC 18750297	SWAY BAR LINK - FRONT SUSP - JEU DE BARRE STABILIS		58.71	58.71
1	PFC 1860872	Sway Bar Link - Rear		39.54	39.54
		Sous-total S. tax 245.15 Avec taxes 281.88			

1.6h	MOAMO	AMORTISSEURS ARRIERE COGNENT		106.95	171.12
2	NSA 37326	MAIN D'ŒUVRE AMORTISSEUR		187.07	374.14
		Shock Absorber - OESpectrum - Rear			
		Sous-total S. tax 545.26 Avec taxes 626.92			
		Méthode de paiement.Mastercard =1484.07			
		Merci de votre clientèle!			
FACTURÉ À:				PIÈCES:	852.83
				M.O.:	424.97
				AUTRE:	12.95
				S-TOTAL:	1290.75
				TPS/TVH:	64.56
				TVQ:	128.76
				TOTAL:	1484.07

Annexe 5

Exemple de servitude de passage des résidents des chemins privés

COMPARAISSENT:

STATION MONT DES TROIS LACS-ORFORD INC., corporation légalement constituée le 30 mai 1985 en vertu de la Loi sur les Sociétés par actions, autrefois connue sous le matricule 144097 Canada Ltée, dont le nom a été changé en vertu des clauses modificatrices en date du 18 avril 1991, tel qu'en foi le certificat de modification daté du 25 juin 1991, ayant son siège au 2144 rue King Ouest, bureau 228 à Sherbrooke (Québec), J1J 2E8, agissant et représentée aux présentes par Monsieur Gilles Fontaine, secrétaire, dûment autorisé suivant résolution du Conseil d'Administration datée du trois (3) juin mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit (1998)----- et dont copie demeure annexée à l'original des présentes après avoir été reconnue véritable et signée par son représentant en présence du notaire soussigné.

ci-après nommée **« LE VENDEUR »**

SERVITUDE

Le vendeur déclare que l'immeuble n'est l'objet d'aucune servitude, à l'exception de

1.- Une servitude par destination du père de famille, publiée à Sherbrooke le 8 avril 1994 sous le numéro 435882.

2.- Une servitude en faveur de Hydro-Québec, publiée à Sherbrooke le 7 juin 1996 sous le numéro 456613.

ÉTABLISSEMENT D'UNE SERVITUDE DE PASSAGE AU CHEMIN PUBLIC.

En considération de la présente vente, le vendeur, pour en venir à l'établissement de la servitude de passage qui fait l'objet des présentes, déclare ce qui suit :

Il est propriétaire des immeubles suivants :

ci-après nommé **« LE FONDS SERVANT »**

EN CONSÉQUENCE, le vendeur établie par les présentes, au profit de l'immeuble présentement vendu et décrit à la clause « DÉSIGNATION » des présentes, étant le fonds dominant, une servitude réelle et perpétuelle de droit de passage à pied et en véhicule de toute nature, sur l'immeuble ci-dessus désigné dans la présente clause, étant le fonds servant.