

**MÉMOIRE****PROJET DE MODIFICATION DE LA LIMITE DU  
PARC NATIONAL DU MONT ORFORD****SECTEUR MONT DES TROIS-LACS****STATIONNEMENT P-5 ET HAUSSE DE L'ACHALANDAGE AUTOMOBILE****et****DÉFICIT D'INFORMATION ET DE CONSULTATION****Présenté par :****Johanne Mercier****Au BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES EN ENVIRONNEMENT****(BAPE)****CANTON D'ORFORD****29 MARS 2023**

## Table des matières

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b>PARTIE 1 : PROCESSUS DE CONSULTATION VS ACCEPTABILITÉ SOCIALE</b> .....	<b>5</b>
1. En tant que citoyenne de la municipalité du Canton Orford.....	5
2. En tant que résidente voisine du site nommé Accès 5.....	9
3. En tant que membres d’une association locale de riverains .....	11
<b>PARTIE 2 : STATIONNEMENT P-5 ET SES IMPACTS</b> .....	<b>13</b>
1. Chemins d’accès vers P-5.....	13
• Arrivée via Bucherons .....	13
• Arrivée via Nénuphars-Littorelles .....	13
• Arrivée via Simoneau-Simard-de la Rive .....	14
2. Situation des chemins forestiers privés et leur entretien .....	14
• Répartition des couts .....	15
• Servitude de passage.....	15
• Plusieurs points restent donc nébuleux .....	16
3. Conditions actuelles du chemin des Bucherons .....	17
• Processus de dégradation : petite recherche complémentaire personnelle .....	17
• Nos observations directes sur Bucherons .....	18
• Nos réflexions environnementales .....	19
• Nos réflexions et questionnements .....	20
4. Importante perte de quiétude pour les résidents riverains du chemin.....	21
• Hausse d’achalandage automobile .....	21
• Construction d’un stationnement de 100 places .....	22
• Exemple d’impact sur la faune aussi résidente... des engoulevent bois-pourris .....	23
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>24</b>
<b>ANNEXE 1 : photos de l’état des chemins</b> .....	<b>25</b>
<b>ANNEXE 2 : description du territoire de la chaîne des lacs</b> .....	<b>29</b>
<b>ANNEXE 3 : sédiments sur le chemin des Bûcherons</b> .....	<b>31</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>32</b>

## PRÉAMBULE

Ce mémoire porte essentiellement sur le secteur Mont des Trois-Lacs de l'agrandissement du Parc du Mont-Orford (PNMO). Il traite de deux sujets indépendants :

- 1) **le déficit d'information et de consultation**
- 2) **les impacts du stationnement P-5**

Il comporte quatre parties :

- Les motifs ayant mené à la rédaction de ce mémoire et le **résumé de nos doléances** et les commentaires généraux sur la proposition d'aménagement de l'agrandissement
- Le **défaut d'information et de consultation** auprès de la population touchée, conditions pourtant *sine qua non* à l'acceptation d'un projet, durant toute la période précédant le dépôt du document « PR3\_Document information Mont-Orford\_Final »
- **L'impact d'une importante hausse d'achalandage** sur les chemins du secteur en termes de dégradation des chemins (particulièrement Bucherons) et de nuisances anticipées sur l'équilibre écologique des lacs limitrophes et sur les résidents
- Une conclusion qui résume notre position et qui propose une **solution alternative** acceptable pour les résidents et satisfaisant au mandat de la Sépaq de donner accès à la population

En annexe 1, des photos de l'état des chemins à l'appui de notre description.

En annexe 2, un plan du secteur de la Chaîne des Lacs pour faciliter la lecture du mémoire.

En annexe 3, un exemple de ruissellement des sédiments sur le chemin des Bucherons.

Nous sommes réellement inquiets de devoir réagir si tardivement dans le processus de planification des équipements et installations. **Nous aurions souhaité pouvoir intervenir plus tôt**, en cours de processus de consultation face à une version préliminaire du projet. N'y a-t-il pas une certaine incohérence entre la présentation du ministère d'une « version finale » du projet et le processus de consultation du BAPE lui-même ?

Or, aucune instance, ni de la municipalité ni du ministère/Sépaq, n'a cru bon venir valider la congruence du projet auprès des résidents *locaux* jusqu'à maintenant. Nous ne pouvons pas passer sous silence certaines incongruités majeures de ce projet.

Nous serions désolés si certains commentaires négatifs de la part d'usagers frustrés des conditions d'accès venaient nuire à l'image de la Sépaq.

## INTRODUCTION

Le projet d'agrandissement du Parc national du Mont-Orford (PNMO) nous concerne parce que nous habitons à la limite du territoire. Nous apprécions déjà le secteur, ses monts, ses sentiers, ses lacs. Nous apprécions de manière générale le projet d'agrandissement du parc pour la conservation des milieux et plusieurs propositions de nouveaux aménagements.

**Nous sommes fermement contre l'installation d'un important stationnement** au site d'accès identifié comme P-5 dans le secteur Mont des Trois-Lacs, avec comme « voie d'accès » les chemins de terre au pourtour de la Chaîne des Lacs, et en particulier le chemin des Bûcherons.

**Nous sommes fermement contre l'accroissement considérable de l'achalandage automobile** sur ces chemins résidentiels.

### **Nous y opposons :**

- l'importante perte de quiétude, de qualité de vie pour les résidents;
- la dégradation accélérée des chemins allant à l'encontre de l'exercice du droit de passage accordé à nos propriétés;
- les coûts d'entretien périodiques afin de conserver le chemin (fonds servant) carrossable pour les résidents; l'apparente absence de responsable de cet entretien avec le projet de la Sépaq;
- l'impact anticipé qu'aura l'accroissement d'achalandage sur l'apport en sédiments dans l'environnement des lacs Simoneau et Des Monts, ainsi que sur la faune du secteur.

Voici nos commentaires généraux sur la proposition d'agrandissement du parc :

### **1. En tant que citoyenne**

- Belle proposition d'aménagement du territoire
- Maîtrise évidente du dossier technique des parcs et préservation par les différents intervenants impliqués qui nous ont été présentés
- Important travail de caractérisation des différents terrains à l'intérieur de la zone d'agrandissement
- Souci d'équilibre entre la protection du territoire et l'utilisation par les usagers (éducatif et récréatif) à l'intérieur des limites du parc
- Nous comprenons que les porteurs du projet aient très hâte de voir accoucher ce bébé

### **2. En tant que résidente du secteur**

- Nous avons de longue date eu des habitudes d'utilisation du secteur Mont des Trois-Lacs
- Nous convenons que nous devons adapter nos activités, et même en abandonner certaines avec grande tristesse, dont la marche en raquette hors-piste dans la neige fraîche
- Nous pourrions en revanche profiter d'un réseau de randonnée entretenu, mieux équipé
- Nous sommes contents de partager cette richesse avec les nouveaux usagers des sentiers et amateurs de plein air

## PARTIE 1 : PROCESSUS DE CONSULTATION VS ACCEPTABILITÉ SOCIALE

Nous reconnaissons la valeur du processus de consultation offert par le BAPE. Cela nous paraît un bel outil de démocratie. Hormis l'annonce des audiences publiques en janvier dernier, nous n'aurions jamais eu vent des aménagements planifiés et aurions été placés devant le fait accompli en entendant les excavatrices.

### 1. En tant que citoyenne de la municipalité du Canton Orford

Nous exprimons notre déception face à l'**absence d'information** (et a fortiori de consultation) pour les citoyens du Canton Orford en cours de processus, soit avant que le projet ne nous soit présenté comme une *version finale*.<sup>1</sup>

- Une information générale de l'agrandissement du parc circulait dans les journaux locaux depuis de plus de quinze ans. Nous savions que des démarches d'acquisition de terrains étaient en cours, mais nous ignorions que la proposition d'aménagement était déjà élaborée, qu'il y avait eu un plan préliminaire, et encore moins qu'il en était maintenant dans sa **version dite finale**. Nous comprenons que le contexte pandémique n'a pas été favorable aux rencontres; cependant il restait toujours la communication écrite ou les contacts virtuels pour **rejoindre les citoyens**.
- Nous avons appris que notre mairesse (Canton d'Orford) est non seulement présente, mais qu'elle est présidente de la **Table d'harmonisation** du Parc Mont-Orford depuis novembre 2017 où sont discutés les enjeux de voisinage avec le parc, les opportunités et les enjeux liés aux projets de développement. Depuis l'automne 2019 la table accueille les nouveaux acteurs liés au projet d'agrandissement du PNMO, projet qui a été présenté à plusieurs reprises, son plan de zonage, et concept d'aménagement. (cf PR\_3p.50).
- Nous apprenons donc le rôle d'une table d'harmonisation en consultant le document « Politique sur les Parcs Nationaux du Québec \_2018 » en page 32 <sup>2</sup>. C'est une instance qui permet de consulter les collectivités locales. Quelles ont été les contributions de la représentante de notre municipalité quant aux impacts locaux ? A-t-elle soulevé des questions ? A-t-elle été entendue ? Les impacts moins positifs ont-ils été discutés ? Et si non, auraient-ils dû l'être ?
- Nous avons cru comprendre que la Sépaq avait aussi présenté le projet d'agrandissement du PNMO au **Conseil Municipal** du Canton Orford à deux reprises, soit une fois devant l'ancien

---

<sup>1</sup> Nom du document disponible sur le site du BAPE : *PR3\_Document information Mont-Orford\_Final*.

<sup>2</sup> « Groupes de travail : mis en place au tout début d'une démarche de création d'un parc national pour favoriser les échanges avec le milieu régional.... Cette façon de faire **favorise l'acceptabilité du projet** de PN d'un point de vue social. Le groupe de travail... composé de représentants des milieux municipal...

« Tables et comités d'harmonisation : Mis en place par les exploitants pour chacun des PN, ces comités donnent des avis au regard de la conservation, de la mise en valeur, de la gestion et du développement des PN, dans une optique d'harmonisation avec les priorités de développement de la région. Le ministère ... peut également profiter de cette instance pour consulter les collectivités locales sur ses orientations.

conseil en 2021, puis une seconde fois devant le nouveau conseil, après les élections (novembre 2021) en début 2022.

Nous avons compris qu'il s'agissait alors du **plan d'aménagement préliminaire**, les limites du parc, les grandes lignes. Nous avons appris que l'administration municipale a pu mettre en évidence des enjeux liés aux installations municipales qui se retrouveraient à l'intérieur des nouvelles limites du parc, et que **ces situations ont été corrigées depuis**.

Nous ne savons pas si les élus locaux ont été activement impliqués dans la démarche de consultation ou si cela s'est surtout concentré au sein de l'administration. Nous ne savons pas **si les élus (nos représentants) ont saisi l'importance** de l'impact d'un tel projet sur le milieu de vie des résidents du secteur nord de la municipalité, étant donné que le projet global de la Sépaq est fort attrayant. Nous ne savons pas si certains élus ont sonné l'alarme, si des doutes ont été soulevés concernant l'utilisation de chemins forestiers pour donner accès aux installations de la Sépaq. Nous ne savons pas si des discussions ont eu lieu ou non.

- Nous savons cependant que nous n'avons pas entendu d'alarme... qu'aucune cloche n'a sonné. Nous savons que nous n'avons eu que **6 semaines pour être entendus et agir**. Nous savons que nous ne disposons pas d'une équipe de professionnels pour faire les évaluations nécessaires à la démonstration de nos points d'opposition : biologiste pour l'impact sur la faune; ingénieur civil pour l'état des chemins et leur capacité à soutenir cette hausse d'achalandage et pour leur drainage; biologiste et limnologue pour l'impact d'une hausse d'apport en sédiments; géologue sur la nature du sol et les méthodes d'excavation; avocat pour les questions juridiques liées à la servitude de passage obtenue par le ministère vs celle des autres fonds dominants (résidences) quant à l'exercice de leur servitude vs le réel propriétaire du fonds servant....

Même une municipalité avec ses ressources aurait eu du mal à soutenir ces exigences. David contre Goliath. Le citoyen lambda devant la machine gouvernementale.

- Communications de la part de la municipalité Orford : Entre 2019 et fin 2022, **aucune information** n'a été communiquée aux citoyens, malgré la multitude de communiqués diffusés par la municipalité, et auxquels le citoyen peut s'abonner.
  - *Bulletin électronique Orford express* : après vérification des archives, 26 bulletins ont été publiés entre janvier 2019 et décembre 2022, alors qu'aucun bulletin d'information n'en a jamais fait mention, même lors de l'intensification des travaux au début 2020.
  - *Infolettres municipales* (avis publics, invitation à des séances de consultation, ordre du jour des séances du conseil, actualités, etc.): malgré plus de 335 infolettres depuis 2019 jusqu'en fin 2022, aucun point, aucune allusion ne concernait l'agrandissement du territoire du parc. La municipalité a pourtant l'habitude de communiquer, de consulter les citoyens sur différents autres sujets touchant la vie à Orford.

Le première communication retrouvée est une Infolettre en date du 8 février 2023. Cette Infolettre d'*actualités* fait l'annonce du début de la commission d'enquête du BAPE sur le projet d'agrandissement du PNMO. Ce communiqué reprend tous les éléments du communiqué de

presse, date et lieu, processus, étapes des auditions; il réfère ensuite simplement au site du BAPE pour plus d'information. Aucun élément qui toucherait les citoyens n'est mis en évidence.

### Nombre de fois où le projet PNMO est cité par le Canton Orford

	2019	2020	2021	2022
Bulletins électroniques	0 / 9	0 / 6	0/6	0/5
Infolettres	0 / 70	0 / 65	0 / 114	0 / 88

Encore à ce jour, plusieurs riverains ne sont pas informés de ce qui va les toucher spécifiquement. Ils ne peuvent donc pas réagir. Nous avons profité de la séance du conseil du 6 mars pour demander qu'une communication sur les enjeux spécifiques liés au plan d'aménagement soit diffusée. Au moment de déposer ce mémoire le 28 mars (soit trois semaines plus tard), toujours **aucun communiqué sur le sujet** bien que deux autres communiqués aient couvert d'autres sujets. De plus sur le site web de la municipalité un nouvel onglet « projet d'agrandissement PNMO », l'information donnée concerne le début des audiences du BAPE le 14 février, rien de plus (et nous sommes en fin mars). Comment faut-il interpréter cette absence d'information ?

- Autres sources d'information?  
Afin de valider que ce n'était pas le fait de notre propre négligence à nous garder informée, une recension des articles du journal local, Le Reflet du Lac, a été faite.

### Nombre de fois où le projet PNMO est cité dans Le Reflet du Lac Articles parus de janvier 2019 à début 2023

Date	Titres	Sujets résumés
2019-01-19	PNMO : l'agrandissement se fait attendre, 13 ans plus tard	Pas d'échéancier précis. Délais causés par les expropriations.
2020-01-25	Agrandissement PNMO : l'achat des terrains s'élève à 16,4M\$	Ce dossier s'étire. BAPE au plus tard en 2021. La Sépaq travaille sur le concept d'aménagement préliminaire.
2021-03-05	Bientôt des agrandissements de stationnement	Municipalité d'Orford ajoute des cases de stationnement à l'angle de rue des Nénuphars.
2022-05-25	Les audiences du BAPE repoussées à 2023	16 ans après son annonce, l'agrandissement du parc se fait toujours attendre.
2022-09-19	M. Bélanger promet agrandissement du PNMO	Le député s'engage à compléter l'agrandissement.
2023-01-12	L'agrandissement du PNMO passera bientôt sous la loupe du BAPE	Les dates des audiences seront bientôt dévoilées; le ministre ne croit pas qu'un vent d'opposition freinera ce projet.

2023-01-25	L'agrandissement du PNMO fera naître un paradis de plein air	La Sépaq prépare des emplacements pour escalade... 900 places de stationnement et 100,000 visiteurs additionnels. Neuf stationnements, principalement sur les routes 222 et 220.
2023-02-01	Agrandissement du PNMO : l'audience du BAPE débutera le 14 février	La commission doit remettre son rapport au plus tard le 30 juin.

Dans ces articles, on met l'emphase sur les retards, les reports. On ne commence à parler du projet d'aménagement que dans l'article du **25 janvier 2023**, au moment où le plan d'aménagement a dû être rendu public, et donc porté à l'attention des journalistes. Cet article du 25 janvier rapporte l'ajout de 900 places de **stationnement** « *principalement sur les routes 222 et 220* ». Cela fait sursauter par le nombre, mais encore ici, aucune mention précise d'un stationnement projeté sur le chemin des Bucherons (connu comme P-5).

Nous avons aussi exploré le site de la Sépaq elle-même, lieu de communication des nouvelles. *Sépaq Nouvelles* : Entre septembre 2020 et 24 mars 2023 il y a eu 42 publications.

#### Nombre de fois où le projet PNMO est cité les Nouvelles Sépaq

	2020	2021	2022	2023
Publications	0/3	0/12	0/20	0/7

Le nom de parc national du Mont Orford y est cité une fois dans une publication de juin 2022. Il s'agissait de faire le bilan de la journée *Grand défi ornithologique* auquel le PNMO avait participé. Malgré les annonces de nouveaux chalets tout neufs au Mont-Mégantic, des nouvelles de l'Aquarium de Québec, de l'intégration de nouveaux territoires aux Iles de la Madeleine, aucune mention du projet d'agrandissement du PNMO et de son plan d'aménagement.

- Par ailleurs, concernant le **rôle des municipalités**, nous constatons dans le document *DA2\_2023-02-09\_Enjeux soulevés lors des consultations*, **que d'autres municipalités se sont prononcées sur différents enjeux et ont négocié avec le ministère des changements au plan préliminaire** afin par exemple de « préserver l'ambiance sereine, réduire l'impact de l'accroissement de la circulation, assurer un certain contrôle de l'achalandage, revoir la cohabitation résidentielle et usagers... ». Des mesures correctrices ont d'ailleurs été planifiées à la suite de ces interventions de groupes de résidents et des municipalités. Ces changements sont maintenant partie prenante du projet qui nous a été présenté.

*« **Vu les impacts appréhendés** par la municipalité de Racine et l'Association des propriétaires du lac Miller pour les résidents du chemin de l'Auberge, le **Ministère a modifié le concept d'aménagement** afin d'y retirer l'accès au nord du lac Miller qui était initialement prévu. Ce retrait avait peu d'impact sur la qualité du concept d'aménagement dans son ensemble. Il s'agissait également d'un dossier d'importance pour la municipalité.*

« Le concept d'aménagement préliminaire prévoyait utiliser le chemin J.-A. Bombardier pour accéder au camping situé dans l'ancienne carrière. La municipalité de Racine a informé le Ministère qu'un **développement résidentiel** d'importance était en cours, immédiatement à l'est du chemin J.-A. Bombardier. La municipalité a fait valoir que cette **cohabitation résidentielle familiale, avec un accès pour un parc national, aurait entraîné des enjeux au niveau de la sécurité des résidents** dans ce secteur. Ainsi, **l'accès initialement prévu par le chemin J.-A. Bombardier a été déplacé sur la route 222 (accès n o 2 sur la carte 5 du Document d'information) ».**

**Pourquoi l'absence d'information, ni pour les citoyens d'Orford, ni pour l'association des riverains de la Chaîne des Lacs, pourtant zone voisine, contigüe au nouveau territoire du parc, et devant emprunter les mêmes chemins d'accès.**

Nous croyons que ces impacts de « perte de quiétude », de « cohabitation résidents et usagers », de « sécurité du chemin » sont tout aussi importants pour notre secteur pour être soulevés comme enjeux par notre municipalité, être amenés au ministère, et être entendus. **Personne n'a sonné l'alarme** pour les citoyens de proximité. Pour reprendre l'expression utilisée par le président du BAPE, **il n'y a eu aucune information « qui a percolé ».**

## **2. En tant que résidente voisine du site nommé Accès 5**

- Dans le **processus de consultation**, nous comprenons mal les circonstances qui ont amené **la ville et le ministère** à ne pas inclure les résidents du secteur, directement touché par le projet du secteur Mont des Trois Lacs. Nous déplorons vivement cette omission. Nous exprimons notre irritation face à **l'absence d'évaluation préalable de l'acceptabilité sociale** de composantes qui toucheront très directement des citoyens.

Avec la table d'harmonisation et les consultations ciblées, des enjeux spécifiques ont été soulevés et mis en commun. Des feux rouges auraient dû s'allumer quelque part... pour aller plus loin dans le questionnement et la démarche de consultation, auprès d'autres groupes de citoyens si sont à risque d'avoir les mêmes enjeux, les mêmes doléances.

On se retrouve aujourd'hui avec un plan d'aménagement qui laisse des problèmes en place dans le secteur Mont des Trois-Lacs, après les avoir résolus ailleurs dans d'autres secteurs.

- En page 49-51 du PR\_3 Document Information Mont-Orford\_Final, nous lisons le chapitre 5 « **Démarche d'information et de consultation** ». Le ministère commence :
  - « En raison de sa superficie et de son impact sur les communautés voisines, le projet de modification de la limite du PNMO s'apparente à un dossier de création d'un nouveau parc national.....démarche d'information et de consultation a été instaurée depuis plusieurs années.... démarche a permis de recueillir des commentaires et de répondre aux questions et préoccupations ou demandes exprimées lors des séances... et d'en tenir compte au fur et à mesure de l'élaboration du projet. »
  - « Table d'harmonisation.....lieux d'échanges et de concertation...**partage des enjeux** qui les préoccupent... sont invités à participer au rencontres... depuis l'automne 2019 »
  - « .... **de façon à favoriser l'acceptabilité du projet.** »
  - « Consultations ciblées...se sont déroulées à partir de novembre 2019 et se sont poursuivies jusqu'en septembre 2022... Le but des rencontres était non seulement d'informer les participants, mais

*également de recueillir leurs commentaires.... fait ressortir des perceptions et attentes positives.....  
D'autres enjeux ont toutefois été soulevés tels... la crainte des impacts liés à une augmentation de l'achalandage (perte de quiétude ou dégradation des infrastructures routières et des municipalités limitrophes) ... »*

- L'exemple du chemin Lac Montjoie et la consultation ciblée. Nous constatons dans le document *DA-11\_Raymond Chabot\_données socio-démographiques...*, en page 3 l'ajout à l'étude de la zone *Chemin du Lac Montjoie*, « *puisque les citoyens du chemin du Lac Montjoie pourraient être affectés par l'agrandissement* ».

*Raymond Chabot a reconnu l'impact sur des citoyens d'une rue*, assez pour l'inclure dans leur étude, même si la municipalité (Sherbrooke) ne faisait pas partie de la zone de proximité. Nous constatons grâce à *DA2.1 Organismes-municipalité-MRC consultés*, qu'en plus des municipalités, des associations de lac et des clubs sportifs **ont obtenu de la visibilité aux yeux du ministère**. Les associations du Lac Montjoie ont bénéficié de *sept contacts*. **Elles ont été consultées et entendues** dans leurs doléances concernant l'achalandage du chemin d'accès et quant à la perte de quiétude pour les personnes résidant à proximité du territoire de l'agrandissement (environ 25 résidences sur une distance de 1.5km). L'augmentation de l'achalandage et la perte de quiétude a donc **prévalu pour décider** de l'installation du service de navette comme mesure d'atténuation.

Alors, pendant tout ce processus de consultation, cette mise en commun à la Table, ces consultations ciblées, **comment ni les porteurs du projet (ministère et Sépaq), ni la municipalité** n'ont cru bon de s'interroger sur les impacts d'une hausse d'achalandage automobile sur le chemin des Bucherons, sur les résidents et sur l'environnement des lacs limitrophes? Nous percevons cette omission comme un manque d'équité. Les résidents du secteur du Mont des Trois-Lacs n'ont pas bénéficié **de la même visibilité et de la même attention**.

**Après l'absence d'information, nous subissons les conséquences de l'absence de consultation par le ministère et la Sépaq.** L'élément « stationnement P-5 et ses voies d'accès » n'a jamais fait l'objet de questionnement, d'aucune démarche visant l'évaluation de ses impacts concrets, ni de son acceptabilité sociale...avant le début de la période de questions du BAPE en février dernier.

- La municipalité et le ministère sont pourtant déjà bien au fait des **enjeux de voiries liés aux chemins privés du secteur** (état actuel des chemins), au fait aussi des **enjeux de communication** (voire certains contentieux) avec le propriétaire du fonds servant.

**La forte hausse anticipée de circulation** aurait dû à elle seule être portée à l'attention des résidents par la municipalité, et faire l'objet d'une consultation auprès des résidents touchés.

**L'achalandage resterait un irritant majeur, même si le chemin était une rue entretenue par la municipalité.** Nous sommes en zonage résidentiel, et non touristique ou commercial.

- Nous croyons que la municipalité aurait dû réagir au projet d'un vaste stationnement de 100 places accessible seulement par un chemin résidentiel, avec un impact certain sur l'écologie locale et ses nuisances aux résidents. Comment aurait-elle réagi si cela avait été un stationnement pour le centre de ski ou le club de golf? Dans le bassin versant de la rivière aux

Cerises? Ou une nouvelle attraction agrotouristique en zone agricole? **N'aurait-elle pas demandé une étude d'impact environnemental ? N'aurait-elle pas demandé un relevé des pentes, des ruisseaux à proximité? N'aurait-elle pas fait une consultation citoyenne?**

**Cette absence de consultation** met une forte pression d'urgence et de stress sur les résidents. La situation nous oblige actuellement à être en mode réaction pour faire entendre notre voix, n'ayant pas trois années pour faire des études de conformité de chemins et de dégradation liée à l'affluence de véhicules, des études d'impact sur le milieu hydrique, des études de hausse de circulation en fonction des jours/visites d'un parc, etc.

**Comment le ministère peut-il supposer l'acceptabilité sociale d'un tel projet de stationnement en l'absence de consultation ? Comment peut-il considérer que les citoyens ont accepté le projet seulement parce qu'ils ne s'y sont pas opposés.**

**Nous souhaitons toujours obtenir le soutien de la municipalité** et de nos élus pour sonner l'alarme, porter notre voix et négocier des mesures correctrices. **Il nous apparaît inconvenant de laisser aux citoyens la tâche de réagir au projet alors que nous n'en avons pas les moyens ni l'expertise.**

### **3. En tant que membres d'une association locale de riverains**

J'aimerais porter à l'attention du BAPE **qu'il y a** une Association des riverains de la Chaîne des Lacs, **l'ARCDL**. Cette association a pour mandat la protection des plans d'eau et des rives. Ces lacs Simoneau, Des Monts, Leclerc, Bran de Scie, ainsi que la Rivière aux Herbages sont limitrophes du secteur Mont des Trois-Lacs même s'ils ne font pas partie du projet d'agrandissement du PNMO.

**L'ARCDL n'a jamais été informée**, interpellée, et encore moins invitée à partager ses inquiétudes ou doléances, et ce, durant les trois-quatre années (1999-2022) qu'ont duré les travaux de planification... et de consultation. Elle n'a pas été invitée, comme l'ont été les associations des autres lacs. Devant l'annonce des audiences du BAPE, un membre a en urgence déposé une question par écrit le 9 février à titre individuel. Cette question concernait le ruissellement et les sédiments.

Ainsi, même si les quatre lacs de la Chaîne des Lacs et leurs accès ne sont pas inclus dans le plan d'agrandissement, **le parc fait maintenant partie de son bassin versant, comme les fossés des chemins qui verront leur achalandage** grandement augmenté par les activités du parc (si le stationnement P-5 y est aménagé). **Les activités du parc national vont donc avoir un impact sur l'écologie de proximité.**

La gestion par bassin versant est d'ailleurs préconisée par le gouvernement. Dans le guide Planification et gestion des lieux de villégiature, il est écrit : « *L'approche de gestion par bassin versant vise à tenir compte de tout ce qui se passe dans le bassin versant, tant en matière d'activités humaines que naturelles... suppose une participation de tous les acteurs concernés par un même bassin... L'approche de gestion... est d'autant plus intéressante qu'il faut rappeler que*

*la dégradation d'un lac... ne dépend pas uniquement de l'occupation résidentielle au bord de l'eau, mais également de toutes les activités pratiquées dans le bassin versant. »<sup>3</sup>*

Je pense que l'ARCDL aurait dû être interpellée par la municipalité pour mettre en lumière d'éventuelles questions liées à son mandat de protection de l'environnement.

L'approche aurait aussi pu être faite par le ministère/la Sépaq, comme un nouveau voisin qui s'installe dans le bassin versant de lacs dont il ne peut ignorer l'existence.

### **Un mémoire devrait être déposé au BAPE par l'ARCDL.**

L'ancienne directrice du Parc, Mme Marchand a déjà dit avec justesse que « *Notre parc n'est pas une bulle, les activités et les vocations des deux côtés des limites du parc influencent tous les voisins* », cité dans le Journal Reflet du Lac, 9 octobre 2018.

Nous avons également pu lire dans le document de la Sépaq « Connecter les gens à la nature rapport, annuel 2021-2022 » en page 22 qu'un des objectifs en 1.1.2 est d'« *augmenter la concertation avec les acteurs des zones périphériques..... le but de cette démarche est de collaborer avec elles (communautés voisines) à la conservation des zones périphériques par la réalisation d'actions concrètes sur le terrain.* »

Nous croyons que le Parc souhaite entretenir de bonnes relations avec ses voisins; nous aurions souhaité que cela se reflète dans le processus de consultation **avant** les audiences du BAPE.

---

<sup>3</sup> Affaires municipales et régions Québec, 2007, Planification et gestion des lieux de villégiature, juin, p. 23

## PARTIE 2 : STATIONNEMENT P-5 ET SES IMPACTS

Les documents fournis par le ministère au BAPE<sup>4</sup> montrent que des études ont été réalisées par la firme EXP pour caractériser les axes routiers, analyser la sécurité des accès aux nouveaux stationnements, analyser des comptages de circulation et proposer des recommandations d'aménagements (tunnel, passerelles, etc.). La conclusion finale est que « *les débits engendrés par les nouveaux stationnements auront un effet négligeable sur l'opération et la fluidité de la circulation sur les routes avoisinantes.* » (p.37). Aucune mention cependant sur l'impact de la circulation sur les **chemins forestiers avoisinants**, dont Bucherons, pourtant qualifié de voie d'accès principale pour se rendre au P-5. Le ministère semble présumer que ces chemins ne seront pas impactés par l'implantation du P-5 au bout du chemin des Bucherons. Nous pensons le contraire.

### 1. Chemins d'accès vers P-5

- **Arrivée via Bucherons**

Le chemin Simoneau est le chemin le plus direct pour accéder au P-5. Le ministère en fait d'ailleurs la principale *voie d'accès* au point n°5 du secteur Mont des Trois-Lacs. Il est +/- divisé en deux sections (annexe 2). La première entre la 220 et Littorelles (1.4 km plat) est bordé actuellement par une résidence et quatre terrains. Cette section n'est pas déneigée l'hiver. La deuxième section de **1.7 km** présente une topographie accidentée et compte actuellement **20 résidences** en plus de quelques terrains pas encore bâtis, et l'intersection avec une rue transversale (Sagittaires) où sont installées **aussi 17 résidences**. Le chemin est en mauvais état, nous y reviendrons dans la section suivante.

Même si le ministère et la Sépaq identifient le chemin des Bucherons comme *chemin d'accès* principal à ce secteur, les GPS proposent d'autres voies d'approche en fonction de la provenance du véhicule. Ces autres voies d'accès à partir de la route 220 sont : le *chemin Simoneau-Simard-de la Rive*, et *Nénuphars-Littorelles*. Nous y voyons déjà circuler les automobilistes randonneurs... et parfois se faire piéger dans les zones non déneigées.

- **Arrivée via Nénuphars-Littorelles**

**Cette arrivée est la seule accessible en période hivernale** dans l'état actuel des choses, la partie sud du chemin des Bucherons (entre la 220 et Littorelles) n'étant pas déneigée en hiver.

Étant donné que le propriétaire des chemins privés a donné une servitude à la fois sur chemin des Bucherons et sur chemin des Littorelles, ceci laisse supposer que le chemin des Bucherons demeurera fermé en hiver, et que des Nénuphars devra absorber à la fois la circulation locale tel qu'actuellement, mais aussi tous les usagers hivernaux du parc.

La municipalité a déjà construit un stationnement à l'intersection de la 220 et des Nénuphars comme solution au problème de stationnement illégal (achalandage), étant donnée une entrée

---

<sup>4</sup> DA34\_EXP.2021b. Note technique\_Finale

du sentier *Ruisseau David* sur la 220. Il est donc plus que probable qu'étant familiers avec ce secteur, des usagers décident de poursuivre vers le P-5 via Nénuphars, même en été.

Nénuphars est un chemin de terre nouvellement municipalisé. Il a fait l'objet d'une certaine réfection. La municipalité s'est engagée dans des travaux de barrières aux sédiments dans ses fossés; ces fossés sont soumis aux observations de l'ARCDL au printemps et font l'objet d'un entretien municipal périodique afin de limiter l'apport en sédiments dans le lac Des Monts. Il n'empêche que le chemin des Nénuphars devient difficilement praticable en période de dégel et après de fortes pluies, et cela **avec le seul achalandage de la circulation locale**. Ces détériorations de la chaussée sont donc observées **malgré** l'entretien municipal.

Il y a 25 résidences bordant directement le chemin des Nénuphars (1.1 km) ; elles seront les plus impactées par la circulation additionnelle dans ce secteur. Il y a aussi 17 résidences sur des Littorelles (700m) qui doivent conjuguer avec un chemin privé, entretenu par le propriétaire. **Cet itinéraire croise donc 42 résidences sur 1.8 km** avant de rejoindre Bucherons.

- **Arrivée via Simoneau-Simard-de la Rive**

Le chemin Simoneau est un long chemin de terre et de gravier qui dessert plusieurs rues transversales du côté est du lac Bowker. Le chemin Simard est en forte pente et fait l'objet de réaménagements de la part de la municipalité. Une dizaine de résidences y sont déjà installées, avec des lots encore à bâtir.

Le chemin de la Rive est plat, bordé par des lots étroits, où 25 résidences sont implantées proches du chemin (autre époque réglementaire). **25 résidences sur 850 m**. Ces résidences seront les plus impactées par la circulation dans cette section.

La dernière moitié du chemin de la Rive demeure de tenure privée, **donc en théorie non utilisable ni par le public ni la Sépaq**. Le dernier 300 m est étroit, sans possibilité de se ranger sur le côté en cas de croisement, et accuse une pente à + 10%; il n'est pas déneigé en hiver. Il rejoint le chemin des Bucherons sur le côté est du Lac Simoneau, et ainsi l'accès projeté P-5.

C'est ce trajet qui est systématiquement donné par certaines applications de navigation pour rejoindre le site de P-5, même en hiver, lorsqu'on arrive de l'ouest. Plusieurs randonneurs se stationnent d'ailleurs dans un espace de retournement avant la dernière côte durant l'hiver... ou s'y engagent et s'y prennent dans la neige.

## **2. Situation des chemins forestiers privés et leur entretien**

Littorelles, De la Rive et tout le chemin des Bucherons sont des chemins privés appartenant à Station Mont des Trois-Lacs Orford Inc. Les réfections, entretiens, resurfaçage restent au gré du propriétaire. Aucun travail sur les fossés (quand ils sont présents) n'a été observé par les résidents depuis plusieurs années. Des démarches pour voir le chemin des Bucherons municipalisé, afin d'améliorer sa carrossabilité, ont déjà échoué. Aucune étude par le voirie municipale ou de génie civil n'y a été faite... puisqu'il est de tenure privée.

Par ailleurs, nous devons constater que la municipalisation des chemins n'est pas une garantie de sécurisation à toute épreuve des chemins, la structure de fondation ne semblant pas aux normes pour soutenir les efforts de maintien de la surface (ex : Nénuphars).

Pour des raisons de sécurité, c'est la municipalité qui assure maintenant le déneigement l'hiver, moyennant une **taxe spécifique dédiée** facturée aux résidents desservis (pour la moitié des coûts, la municipalité assumant l'autre moitié).

**Nous exprimons notre profond questionnement sur les conséquences d'une augmentation d'achalandage automobile sur les chemins de la Chaîne des Lacs**, chemins forestiers de terre desservant des résidences privées, dont plusieurs segments demeurent de tenure privée, non conformes car fondés sur une compaction prévue pour un usage réduit et saisonnier. *Cf Carte jointe en fin de document.*

- **Répartition des coûts**

Lors de l'audience du 15 février, il a été question du **montage financier du coût des chemins** (propriétaire, résidents, municipalité, Sépaq, visiteurs) afin de nous assurer de leur mise à niveau et de leur entretien régulier advenant leur utilisation comme accès au secteur du Mont des Trois-Lacs, sans surcharger la contribution/taxation des résidents.

Nous avons reçu comme réponse verbale que le Ministère avait maintenant une servitude de passage et que l'article 6 de la Loi sur les parcs permet des dépenses à l'extérieur du parc : « *le ministre **peut** également, sous réserve des dispositions légales applicables, autoriser ou effectuer de tels travaux à l'extérieur d'un parc autant qu'ils sont **nécessaires aux opérations de celui-ci** ».* La décision de contribuer à ce type de travaux dépendrait cependant des crédits disponibles.

La question a été posée particulièrement pour les chemins privés, mais elle vaut également pour les chemins publics-municipaux (comme Nénuphars, Simard, Chaîne-des-lacs). Tous les chemins de la chaîne des Lacs sont des chemins de terre, et donc sensibles à une hausse d'achalandage. Ainsi, la question doit aussi se poser pour l'entretien additionnel que nécessitera sans aucun doute les chemins municipaux. Qui assurera la facture supplémentaire pour l'entretien de tous ces chemins ? La municipalité ? Donc tous les citoyens d'Orford et pas les contribuables québécois ni les usagers du PNMO ? Lors des audiences de février 2023, **aucune réponse** n'a été donnée sur le montage financier. C'est comme si nos chemins allaient desservir 100-150, voire 200 résidences de plus! Que penserait la municipalité d'une telle situation? Accorderait-elle le droit de bâtir un tel développement au bout d'une suite de chemins de terre, municipaux ou privés?

- **Servitude de passage**

Nous avons pu consulter la servitude de passage accordée au ministère par le propriétaire Station des Trois-Lacs en décembre 2019.

1.4.2 Le ministère **aura le droit** d'intervenir sur le fonds servant (chemin) à des fins d'entretien, de maintien et de reconstruction. Advenant que l'exercice de ce droit cause un dommage... le ministère, dans la mesure où le propriétaire **en fait la preuve**, assumera leur remise en état.

1.4.4 Le **propriétaire ne pourra être tenu de procéder** à l'entretien, le déneigement, la réparation ou la reconstruction du chemin.

1.4.5 **Le ministère ne pourra jamais être tenu de défrayer les frais d'entretien** du chemin par le propriétaire.

**Nous en comprenons que ni le propriétaire, ni le ministère n'a l'obligation d'entretenir ou de réparer le chemin.**

1.4.3 Le ministère tiendra le **propriétaire indemne de tout dommage, préjudice, responsabilité** et dépens résultant de réclamation, poursuite, ou recours judiciaires en raison de l'exercice des droits consentis au ministère.

Lors de l'audition du 15 février, à la question concernant la responsabilité et le droit de passage accordé, j'ai été surprise par les réponses du porte-parole du ministère. En effet dans le texte de la servitude, le **ministère libère le propriétaire de tout dommage, préjudice, responsabilité, réclamation...** Pourtant à partir de la ligne 1402, le porte-parole explique : *qu'il n'est pas propriétaire du chemin, qu'il ne fait que permettre aux gens d'accéder...en termes de sécurité...sur ce chemin-là ou ailleurs, c'est la même chose... on n'est pas à l'intérieur du parc, on est à l'extérieur du territoire* ».

**Nous en comprenons que plus personne n'est et ne sera responsable des dommages occasionnés par les détériorations du chemin**, la négligence de son entretien, face aux usagers du parc, et les dommages qu'ils pourraient subir. Qu'en est-il face aux résidents qui détiennent pourtant une servitude de passage sur ce même chemin ? Leurs droits d'accès à leur résidence viennent-ils de disparaître ? Ils sont en tout cas fortement compromis.

- **Plusieurs points restent donc nébuleux**

Qui aura la responsabilité d'entretenir et de réparer le chemin afin d'en maintenir régulièrement la carrossabilité pour les résidents... comment déterminer ce qui est pour les résidents, et ce qui est *nécessaires aux opérations de la Sépaq* (ses usagers)? Compte tenu du fait que le chemin est **déjà connu** comme n'étant pas aux normes municipales, le ministère le mettra-t-il aux normes ? Le ministère aura-t-il les crédits nécessaires ? Quel sera le temps de réaction bureaucratique entre les demandes de la Sépaq et la réponse du ministère ? Et qui porte maintenant la responsabilité civile?

**Nous sommes convaincus** que **l'impact sur l'infrastructure routière** sera très important, augmentant le risque de bris voire d'accidents et de blessures pour les résidents et les usagers du parc.

**Nous redoutons** de ne plus pouvoir **exercer notre droit de passage** vers nos résidences en raison de la détérioration importante de la chaussée et de la hausse des passages automobiles.

**Nous craignons** que le ministère ne reçoive pas nos demandes de correctifs, puisque que ce ne sera pas « ***pour satisfaire à ses propres opérations*** » (tel que stipulé dans l'art. 6 de la loi sur les parcs), ou que le ministère et le propriétaire se renvoient la balle pour faire son entretien.

Nous nous **questionnons aussi sur le fait** que :

- le ministère des parcs choisisse **un chemin forestier privé comme voie d'accès à un équipement provincial** et que ses installations en soient tributaires.
- **les usagers du parc soient incités par le ministère à utiliser le chemin des Bucherons**, peu carrossable, non conforme aux normes municipales, où personne n'est responsable et où la Sécurité Publique n'a pas le mandat d'intervenir.
- **le ministère n'ait pas procédé à l'évaluation de l'empreinte écologique**, dont le ruissellement vers les lacs, qu'aura ses activités sur l'environnement dans sa périphérie rapprochée, contigu aux limites de son territoire, cela, **avant la décision de construire** un stationnement sur un site dans le bassin versant de lacs.

Nous avons pris connaissance que la décision de construire le stationnement sur le site P-5 au bout du chemin des Bucherons avait été prise **bien avant 2019**, le ministère ayant négocié et signé une servitude de passage sur ces chemins en décembre 2019, soit il y a maintenant plus de trois ans... **suffisamment de temps pour faire une telle étude d'impact** environnemental.

Suffisamment de temps aussi pour approcher **les autres détenteurs d'une servitude de passage** sur ce même chemin, ses nouveaux voisins, discuter des conséquences concrètes et légales liées au contenu de cette nouvelle servitude, et évaluer l'impact de ses activités (usagers et achalandage automobile) sur la population résidant à proximité. Les questions légales du bon voisinage auraient dû être examinées. Nous comprenons que le mandat du BAPE est lié spécifiquement à l'environnement; est-il lié aussi à l'environnement social et légal ?

### **3. Conditions actuelles du chemin des Bucherons**

Comme dit plus haut, historiquement la maintenance s'est avérée souvent insuffisante pour maintenir un niveau de carrossabilité acceptable. Des résidents ont déjà eu des bris majeurs d'éléments de suspension, jantes déformées, au fil des années. Le 4x4 est fortement recommandé pour circuler, ainsi qu'une très bonne garde au sol. Selon des observations faites par un résident, dans sa conception même, le chemin des Bucherons présente des **contrepentes, des dévers problématiques**.

- **Processus de dégradation : petite recherche complémentaire personnelle**

J'ai tenté de comprendre un peu mieux les routes et le processus de dégradation d'un chemin. N'étant pas ingénieure, j'ai consulté divers documents expliquant les déformations des chemins

de terre, chemins ruraux ou forestiers. **Merci au BAPE** de m'avoir donnée une occasion d'apprendre sur un sujet que je ne connaissais pas, mais dont j'observais les effets 😊. J'aurais quand même préféré en avoir une évaluation plus professionnelle. Voici ce que j'ai appris.

**Sur l'érosion** : L'érosion hydrique serait la principale source de dégradation des chemins de terre : ruissellement par eaux de pluie et en période de dégel rapide. Le gradient de pente (% et longueur de ces pentes) donne de l'énergie au ruissellement, qui peut créer des rigoles pouvant évoluer en ravines. Il y a ainsi lessivage/perte de surface de roulement et apparition de « têtes de chat » (gros cailloux de surface). En bas des pentes, l'eau y stagne pour créer des zones d'embourbement. Sur les côtés du chemin, si des ravines se forment, le matériau de surface est entraîné vers les fossés. Le ruissellement amène des matériaux dans les cours d'eau (gravier, sable, poussière); la faune aquatique et terrestre utilise ces ressources en eau. Les ornières tracées par les passages de voitures favorisent l'érosion hydrique et le transport de matériau de surface. Les bourbiers se forment sous **l'effet conjugué du trafic et des eaux de ruissellement**.

**Sur les nids de poule** : Leur présence témoignerait de problèmes de structure de la route. Un compactage insuffisant du chemin lors des travaux d'aménagement, standards définis en fonction de la vocation initiale du chemin (transport forestier, en période hivernale sans doute), puis de desserte de résidences d'été saisonnières (petit débit). Les cavités (cuvettes) se forment par l'enlèvement de matériau. L'eau recueillie éclabousse au passage des véhicules, **propulsant ce matériau vers le bord de la route...** et éventuellement dans les fossés.

**Sur la tôle ondulée** : L'effet « planche à laver » serait le symptôme d'un matériau de surface de cohésion insuffisante, de la vitesse élevée des véhicules et de l'agressivité de la conduite. Nous l'observons par exemple sur Bucherons dans la cote qui précède son virage à 90°. Il y a une certaine logique derrière ce résultat : lorsque nous sommes au volant de notre voiture, nous avons tendance à accélérer pour gravir des pentes, ce qui a pour effet d'éroder davantage le chemin. Et **plus il y a de passages, plus il y a de dégradation**.

Les conditions de la surface du chemin sont donc tributaires de la topographie, des fondations structurelles même de la route, des matériaux, de la météo, de la vitesse de passage, mais aussi du **nombre de passages automobiles**. Nous l'observons d'ailleurs lorsqu'il y a fréquentation des sentiers les fins de semaine.

Sur les fondations, nous n'avons pas de pouvoir ; sur l'achalandage, nous espérons avoir encore de l'influence.

- **Nos observations directes sur Bucherons**

Le matériau de resurfaçage semble de pauvre qualité (une poussière de glaise blanche de très faible granulométrie) qui a vite fait de ruisseler avec les eaux de pluie. Cette poussière glaiseuse s'écoule en boue dans les rigoles. En été en période sèche, ce matériau crée une importante poussière aux passages des véhicules. Cette poussière qui se dépose sur les surfaces sera lessivée à la prochaine pluie, et indispose déjà les utilisateurs et les riverains du chemin.

Les nids de poule ne sont pas nivelés et bouchés nécessairement avant l'été, au gré du propriétaire, laissant les nids de poule tout l'été.... Boue glaiseuse, nids-de-poule qui doivent être contournés par des louvoiements, et pour lesquels un véhicule 4x4 n'est pas un luxe.

Les résidents connaissent le chemin et le pratique à vitesse réduite; le faible achalandage permet le louvoiemment pour éviter les trous.

La seule période où la surface est réellement praticable est l'hiver en période de gel, lorsqu'il y a un couvert de neige entretenu. La route est large et peut accommoder une circulation sur deux voies et maintenir la bidirectionnalité en toute saison.

Avec les changements climatiques, la multiplication des épisodes de fortes pluie, les épisodes de redoux plus fréquents en hiver, nous ne pouvons qu'anticiper encore plus de problèmes avec cette chaussée.

- **Nos réflexions environnementales**

Sur le chemin des Bucherons, il y a donc un important ruissellement et lessivage du matériau de surface (en cause, les pentes et la qualité du matériau de surface). Aucune barrière de sédiments dans les 'fossés' (quand ils sont présents) pour prévenir l'apport de sédiments et polluants dans les lacs. L'achalandage sur les chemins va accroître leur érosion et l'apport de sédiments. Cela ne manquera pas d'augmenter la pression sur l'environnement des lacs.

**La Sépaq a d'ailleurs identifié la même situation problématique concernant le lac Stukely et les stationnements de proximité.** <sup>5</sup>

Cette question du ruissellement et des sédiments a été posée par écrit avant l'audience du 14 février. Nous ne croyons pas avoir entendu de réponse à cette question. Nous n'avons pas non plus retrouvé d'analyse qui aurait été faite par le ministère sur l'impact qu'aura ses activités (et ses usagers en voiture) sur le milieu hydrique environnant. Le ministère a répété à quelques reprises que ses études concernaient l'**intérieur** du territoire du parc. Nous déplorons que les études ne couvrent pas l'impact de **ses activités** (accueil d'usagers par 100 automobiles et plus) sur l'**extérieur** adjacent à son territoire.

---

<sup>5</sup> Tiré de : DB\_1\_MOR-Plan de conservation du PNMO

« Vulnérabilité 1 - Ruissellement des stationnements et d'une partie du camping Stukely vers le lac Stukely. Mise en contexte : L'eau de ruissellement en provenance des stationnements et du camping Stukely se déverse directement dans le lac Stukely (Cible 1), et ce à la suite d'un réaménagement des fossés de drainage des stationnements et du camping en 2016. Un problème de sédimentation a été observé à la rampe de mise à l'eau du lac. L'absence d'aménagement permettant la rétention des eaux s'écoulant des infrastructures est la principale cause de la sédimentation observée. Afin de corriger le drainage des infrastructures actuelles, une analyse de la problématique doit être réalisée afin de proposer les bons aménagements et améliorer la qualité de l'eau de ruissellement des stationnements et du camping. »

Une étude et la correction du drainage des infrastructures sont planifiées, avec échéances d'ici 2026.

- **Nos réflexions et questionnements**

Nous sommes profondément **inquiets de l'insistance à vouloir construire le stationnement P-5** au bout du réseau de chemins forestiers non-conçus pour cet achalandage.

Lors des audiences publiques de 15 février, nous avons tenté de porter à l'attention des porteurs du projet le **problème de l'achalandage** sur les chemins forestiers. Nous avons aussi tenté de proposer une alternative qui permettrait une atténuation des nuisances.

À la question sur **les mesures d'atténuation** de l'achalandage automobile prises pour le secteur du Lac Montjoie (navette), la réponse a été « Non, nous ne l'avons pas envisagé... (ligne 1065) ... Parce que ça pourrait être aussi des demandes qui pourraient être faites dans d'autres secteurs... donc ça n'a pas été prévue pour le chemin des Bucherons ».

**Si c'est une bonne mesure pour Montjoie, pourquoi ne l'est-ce pas pour le Mont des Trois-Lacs?**

*« Ce qui est bon pour minou, devrait être aussi bon pour pitou. »*

Dans le document DA2\_2023-02-09\_Enjeux soulevés par consultations, l'item « perte de quiétude pour les personnes résidant à proximité du territoire de l'agrandissement du parc » est clairement rapporté pour justifier l'adoption de transport collectif pour avoir accès au secteur.

*« Une augmentation de l'achalandage est attendue dans le secteur du Lac-Montjoie, car il deviendra un pôle d'attrait pour les visiteurs du parc. **Pour diminuer les impacts négatifs engendrés par une augmentation de la circulation automobile** sur le chemin du Lac-Montjoie, l'accès au site pour les visiteurs journaliers se ferait **exclusivement par une navette électrique** et par des moyens de transport actif (vélo ou marche). Un stationnement pour les visiteurs serait aménagé à cette fin en bordure de la route 220, à proximité du lac Fraser... Cette mesure **permettra de réduire la quantité d'automobiles qui circuleraient sur ce chemin, de préserver une ambiance sereine, d'assurer un certain contrôle de l'achalandage et de limiter la construction de nouveaux stationnements** »*

Lors de l'audience du 14 février, le ministère a été questionné sur **l'aspect humain** du stationnement sur les résidents à proximité. En ligne 4017, le porte-parole du ministère élude la question en se positionnant en gestionnaire qui a pour mandat « *de donner accès au territoire à la population globale* ». Le président doit reformuler la question (ligne 4025) en demandant « *comment* » *les aspects humains ont été considérés* ». En réponse, le porte-parole se décharge sur la municipalité qui n'aurait pas soulevé d'objection sur un stationnement éventuel, seules les questions d'entretien et maintenance du chemin auraient été relevées. Revenant sur l'achalandage, il précise que « *ce n'est pas un élément qui nous a été rapporté comme étant un enjeu* ».

**Pourtant, l'élément de l'achalandage aurait dû être soulevé dès le départ**, puisque cette question faisait déjà l'objet de discussions dans deux-trois autres secteurs... jusqu'à nécessiter des mesures alternatives (la navette et un changement de voie d'accès), même si ces autres chemins ne semblent pas être dans un état aussi problématique que le chemin des Bucherons.

À nouveau c'est au tour de la commissaire de chercher une réponse quant aux alternatives de transport envisagées. Un autre intervenant du ministère répond en ligne 4065 :

*« la configuration du territoire fait que non, il y a très peu d'autres options, puisque si vraiment c'est un enjeu majeur puis qu'on voit que c'est non acceptable, vraiment, bien, je pense que **l'alternative c'est de laisser tomber l'accès** puis alors de laisser tomber l'accès à une certaine offre d'activités de proximité de ce secteur-là. »*

**Si j'entends bien, les résidents devraient donc porter l'odieux de priver la population de l'accès à des sentiers au Mont des Trois-Lacs, et à un site d'escalade ?**

Cette affirmation met à tout le moins une **très forte pression à ne pas nous opposer**. Devant l'évitement répété de la question et l'insistance quasi intimidante de ces derniers propos, nous entendons une fin de non-recevoir et craignons d'arriver trop tard dans le processus de planification.

**Nous ne critiquons pas le point d'accès; nous critiquons le mode de transport pour y accéder.**

**Et s'il faut accepter de porter l'odieux de voir « tomber » l'accès 5 parce que le ministère refuse de revoir son plan d'aménagement (qui est pourtant en période de consultation publique...), et bien nous l'assumerons.**

#### **4. Importante perte de quiétude pour les résidents riverains du chemin**

- **Hausse d'achalandage automobile**

Considérant que le ministère et la Sépaq anticipe une hausse de visiteurs de 100,000 jr/personnes avec l'agrandissement du parc, qu'elle compte rediriger les visiteurs vers les nouveaux secteurs lors des périodes de trop forte affluence dans les sections sud du parc, nous ne manquerons pas d'en accueillir une grande partie.

Il ne s'agit pas de repousser les usagers des sentiers du secteur du Mont des Trois-Lacs, mais plutôt de **repousser les automobiles**. Si le stationnement de 100 places voyait le jour, nous pourrions voir et entendre passer 100-150 autos-aller-retour (taux de renouvellement journalier de 150 %), soit **jusqu'à 300 passages par jour!** quand nous n'en avons que cinq en moyenne par jour en hiver, et qu'une trentaine par jour en plus haute saison. **C'est 10 fois plus!** Nous aurions alors moins de chance de croiser un cerf ou un renard, qu'une auto cherchant le P-5.

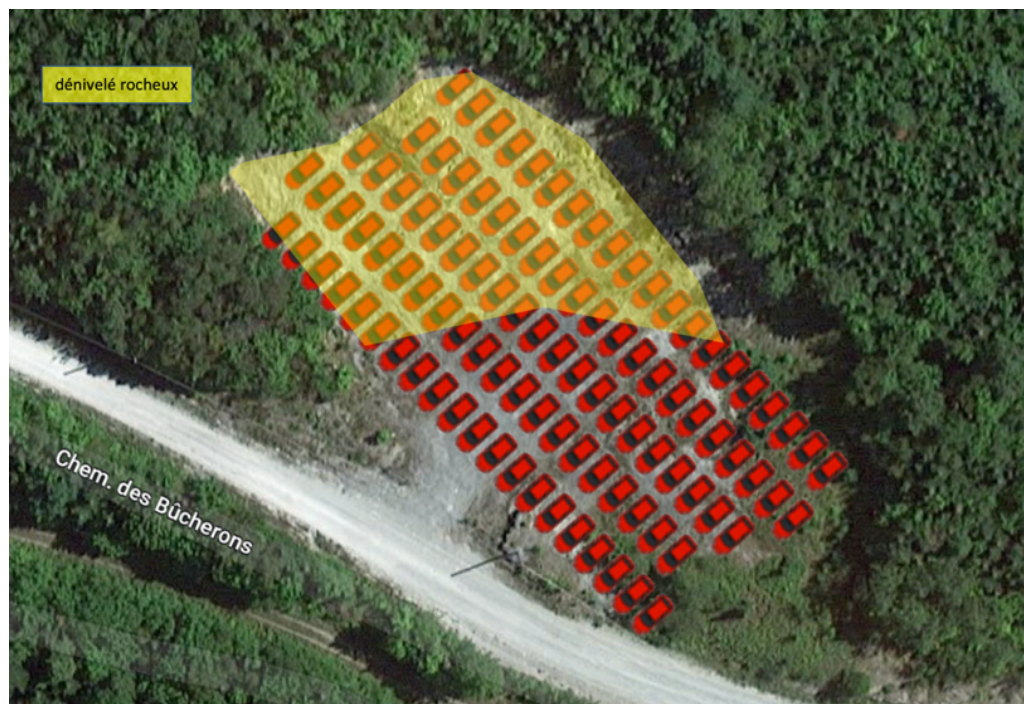
**Nous exprimons notre profonde inquiétude quant à la perte de quiétude avec l'achalandage projeté sur le chemin de notre quartier résidentiel en milieu forestier.**

Nous sommes venus chercher ici la tranquillité, le silence, le chant des engoulevants bois-pourri, le voisinage des cerfs, renards et coyotes. Nous avons choisi cette quiétude de vie en nous installant au bout d'un chemin.

- **Construction d'un stationnement de 100 places**

La construction d'un si important stationnement nous paraît devoir nécessiter du dynamitage et d'importants travaux d'excavation. Va-t-on ainsi détruire un lieu d'habitat ou de passage des tortues? Le terrain choisi a beau être déjà déboisé, il n'est pas plat (c'est en fait le flanc ouest du Mont des Trois-Lacs), et il est sans doute habité puisque la nature a repris ses droits depuis l'abandon de ce site d'extraction de pierre.

Ce site ne nous paraît pas avoir la superficie nécessaire pour contenir 100 places, en plus des installations d'accueil de la clientèle (toilettes, zone de repos), sans en faire un *parking de centre commercial*. La vue du haut de la carrière est jolie, avec le lac en contrebas. Ce sera maintenant un *parking*....



Aussi, le dynamitage pourrait-il affecter la structure du sol? Jusqu'à quelle distance? Pourrait-il avoir un impact sur nos **puits** et notre accessibilité à l'eau potable? Ces questions peuvent paraître naïves, mais elles nous préoccupent, car seulement 60% du site est plat, l'autre 40% est un dénivelé rocheux.

- **Exemple d'impact sur la faune aussi résidente... des engoulevent bois-pourris**

*« Au cours de la dernière décennie, les populations de cette espèce ont chuté de plus de 30 %, principalement en raison de la perte de son habitat due à la fragmentation du paysage et à la dégradation de l'environnement. De plus, les populations sont touchées par une baisse du nombre d'insectes engendrée par l'utilisation des pesticides. Également, parce qu'il a l'habitude de raser le sol et de se reposer en bordure des routes, l'engoulevent bois-pourri est plus susceptible d'être victime de collisions avec des véhicules. »<sup>6</sup>*



*« On rencontre cet engoulevent au sud de la province seulement. Il est en déclin pour les raisons probables du manque d'habitat et des insecticides qui tuent ses proies. Il est important de déclarer la présence de cette espèce en danger. »<sup>7</sup>*

---

6 Note tirée de Nature Canada.ca 2014-01-10

7 Note tirée de GoOiseaux.ca 2020-01-10

## CONCLUSION

Nous ne sommes pas opposés à l'agrandissement du parc dont nous reconnaissons la valeur, ni aux aménagements de sentiers de randonnée, de vélo ou paroi d'escalade prévus dans le secteur du Mont des Trois-Lacs.

**Nous sommes opposés à un important stationnement P-5 permettant d'accueillir 100 automobiles.** Nous sommes contre l'utilisation du site de l'ancienne carrière comme stationnement pour les usagers journaliers du parc.

**En plus de la perte de quiétude importante, la forte pression sur le réseau des chemins résidentiels (certains plus que d'autres) sera difficilement soutenable. Nous ne voulons pas de cet achalandage automobile.**

**Nous sommes aussi contre l'idée** que notre gouvernement et nos parcs continuent à encourager l'utilisation de la **voiture individuelle** pour aller dans des zones d'*ambiance*, de contact avec la nature. Nous croyons qu'en 2023 le gouvernement, via ses organismes, **doit donner l'exemple sur les modes de transport alternatifs, que ce soit le transport actif ou le transport collectif.**

**Nous exprimons au BAPE notre grande crainte que le projet soit adopté sans acceptation sociale.**

### VOILÀ POURQUOI NOUS PROPOSONS :

La mise en place de **mesures d'atténuation** pour réduire l'achalandage automobile a minima pour toutes les raisons mentionnées ci-haut : circulation, ruissellement et sédiments dans le bassin versant des lacs, détérioration du chemin menant à des résidences, menace sur la sécurité des utilisateurs du chemin (piétons, chiens, cyclistes, VTT, automobilistes et **maintenant chevaux et cavaliers**), et perte de quiétude sur le chemin des Bûcherons et les autres chemins (de terre) de la chaîne des lacs qui peuvent donner accès au site.

- Éliminer le stationnement P-5 du plan, ou le réduire à un **max de 10 places** qui devraient faire l'objet d'une réservation préalable **uniquement** pour ceux qui auraient des équipements importants à transporter, par exemple pour les activités d'escalade.
- **Navette électrique et/ou vélo-partage** à partir du stationnement projeté P-6 (ou autre stationnement dédié).
- Sur le site de cette zone identifiée P-5, ajout d'un **abri (ouvert ou fermé)**, de tables de pique-nique permettant repos et protection en attente de la navette; identification d'une zone de débarcadère; et pourquoi pas des stationnements à vélo.
- Si vraiment le stationnement était non négociable comme l'intervenante du ministère le répétait avec insistance, **déplacer ce stationnement au début du chemin des Bucherons** près de la 220 (section sud), portion qui pourrait être asphaltée jusqu'à l'entrée dudit stationnement. Cet emplacement répondrait d'ailleurs mieux aux visées rapportées d'accueillir des usagers-famille car les sentiers y seront plus plats. Cela dit, nous questionnons tout de même **la taille** d'un tel stationnement. 100 places nous paraît grandement excessif.

## ANNEXE 1 : photos de l'état des chemins

Les photos qui suivent ont été prises mi-février 2023 (avant la période de dégel).

**Chemin des Nénuphars, près du stationnement municipal (après la zone asphaltée)**



**Intersection Chemin Bucherons (coin Littorelles) direction Nord**



## Chemin des Bucherons, en haut de la première côte



**Chemin des Bucherons, deuxième côte en direction site P-5**



**Toujours Chemin des Bucherons, sur le dernier segment avant P-5**

**Tête de chat**



Toujours mi-février sur chemin des Bucherons



Et celle-ci prise à mi-mars 2023, avec une moyenne de 5 passages auto/camion par jour



## ANNEXE 2 : description du territoire de la chaine des lacs



*Note : le nombre d'habitations n'inclut pas les terrains déjà acquis mais pas encore bâtis.*

Le territoire de la Chaîne des Lacs est composé de 4 lacs, Bran de Scie, Leclerc, Simoneau, Des Monts, ainsi que de la Rivière aux Herbages qui s'y jette au nord du lac Simoneau, et se déverse au sud pour rejoindre le lac Fraser.

Ce secteur a **5 chemins d'accès via la route 220** :

- Le chemin Simoneau à l'ouest (en rose sur la carte) qui dessert aussi la rive est du lac Bowker. En demandant P-5 comme destination à partir de Montréal, le GPS Waze indique ce chemin par la sortie 106 Eastman, même si la dernière portion du chemin de la Rive est fermée en hiver (non déneigé).
- Le chemin de la Chaîne des Lacs qui permet de rejoindre le chemin Simard.
- Le chemin Dulude qui dessert une grande partie du secteur sud du secteur, à l'ouest de la rivière aux Herbages, dont les résidents du lac Leclerc.
- Le chemin Nénuphars, en bordure duquel un stationnement a été aménagé par la municipalité afin de desservir les usagers du sentier Ruisseau-David du PNMO. Le chemin Nénuphars dessert toute la partie à l'est de la rivière aux Herbages. Il est sa seule voie d'accès pour la section est

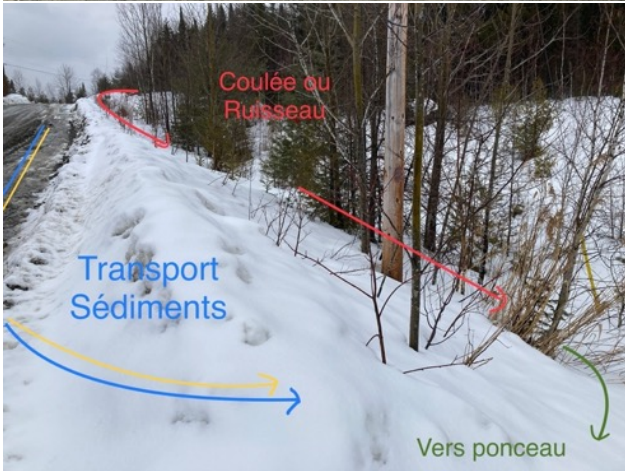
durant la période hivernale. En hiver, le chemin Nénuphars dessert donc une centaine d'habitations.

- Le chemin des Bucherons qui dessert la partie la plus à l'est du secteur. L'accès par la 220 est non déneigé en hiver, obligeant à emprunter le chemin des Nénuphars.

Le chemin des Bucherons, du point X-1 sur la carte jusqu'au bout au nord, dessert une quarantaine d'habitations (incluant les résidents de Sagittaires). La première côte présente un important ruissellement et ravinage tout au long de l'année, avec le seul achalandage local.

Entre les points X-2 et le site projeté de P-5, il y a une double côte (descente et remontée). Malgré la faible circulation une fois le croisement Sagittaire passé, la chaussée présente d'importantes ornières de boue et d'importants ravinages une grande partie de l'année. Cette côte est difficilement accessible en toute sécurité sans un véhicule 4x4 au printemps et à l'automne (saisons pluvieuses).

### ANNEXE 3 : sédiments sur le chemin des Bûcherons



## BIBLIOGRAPHIE

- Affaires municipales et Régions, Québec, 2007, Planification et gestion des lieux de villégiature \_ guide, p.3;23
- DA2\_2023-02-09\_Enjeux soulevés en consultations
- DA2.1\_2023-02-10\_Liste des organismes consultés et nombre de rencontres
- DA27\_Liste des membres de la table d'harmonisation du Mont-Orford
- DA29\_Acte Servitude chemin des Bucherons
- DA31\_Enjeux de limite – consultations des intervenants municipaux entre 2006 et 2019
- DA33\_EXP.2021a Agrandissement du PNMO....traverses piétonnes et cyclables
- DA34\_EXP.2021b. Note technique finale
- DA34.1\_EXP.2022-09\_mise à jour\_Étude Circulation
- DA35\_EXP. 2021c. Agrandissement ...passerelle rivière aux herbages
- DA37\_EXP. 2022b. Plans concept ... Fraser
- DA8\_Article 6 Loi sur les parcs demande accès information
- DB1\_MOR – Plan de conservation PNMO 2022-2027,p.13
- Dione, A, Les dégradation les plus récurrentes sur les routes en terre, SQRIBD 2023
- Éditeur officiel du Québec, septembre 2022, Loi sur les parcs, chapitre P-9, r. 25 Règlement sur les parcs
- <https://fr.scribd.com/document/486534856/LES-DEGRADATION-LES-PLUS-RECURRENTES-SUR-LES-ROUTE-EN-TERRE#>
- M'Bouka Milandou, I.A.W., 2021,Étude de la dégradation des routes en terre, par l'érosion hydrique, en milieu rural, HAL open science, août.
- Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, 2018, Politique sur les parcs nationaux du Québec, pp 32-33
- PR3\_Document information Mont-Orford\_Final
- PR3.1\_État des connaissances Mont-Orford\_Final
- Sépaq, 2022, Connecter les gens à la nature\_Rapport annuel 2021-2022, pp 22;27;34;36