

Dans le cadre des audiences du BAPE sur le Projet de modification
de la limite du parc national du Mont-Orford

Mémoire présenté à
M. Antoine Morissette
Président; Commission d'Enquête

Préparé par
Association des Habitants du Chemin du Lac
Montjoie, Sherbrooke (AHaCLaMS)



Date : 28 mars 2023

Table des matières

1. Présentation de l’auteur	3
2. L’acceptabilité du projet pour les membres de l’AHaCLaMS	3
3. Impacts sur la qualité de vie des membres de l’AHaCLaMS	3
4. Notre principale préoccupation	4
5. Commentaires et suggestions sur chacun des chemins d’accès potentiels	4
5.1. Accès via « Mont Girard Sud ».....	4
5.2. Accès via le chemin d’accès historique	4
5.3. Accès via « chemin du Lac-Montjoie »	5
6. Commentaires sur les réponses obtenues aux questions posées.....	5
6.1. Document DQ5, question #3 : entretien du chemin	6
6.2. Document DT1_14Fev2023version corrigée, lignes 4460-4470 : Sécurité	6
6.3. Document DQ5, question #6 : transport en commun.....	7
7. Conclusion	8
8. ANNEXES.....	9
9. Annexe 1 : Détails sur les lieux mentionnés dans notre mémoire	10
10. Annexe 2 : Extrait du document ‘DA5_Carte 3.08 Options d’accès au secteur Lac-Montjoie.pdf’	11
11. Annexe 3 : Image Sattelite "Google Maps" sur le même lieu du Chemin historique d’accès	12

1. Présentation de l'auteur

L'Association des Habitants du Chemin du Lac Montjoie, Sherbrooke (AHaCLaMS) rassemble les personnes demeurant sur le chemin du Lac-Montjoie de la Ville de Sherbrooke. Elle représente 90 % des résidents, qui tous ont signé notre convention. Notre chemin, un cul-de-sac, bifurque de la route 220 et se dirige vers la partie sud du Lac Montjoie où il termine (voir l'annexe 1 pour les détails des lieux). Il faut mentionner que la partie habitée du chemin est située sur le territoire de la Ville de Sherbrooke, tandis que la portion la plus proche du lac, qui est sans habitation, appartient à la municipalité de Saint-Denis-de-Brompton. Ce sera cette dernière partie qui se retrouvera à l'intérieur du Parc National Mont Orford (PNMO), une fois l'extension réalisée comme planifiée.

Nos interventions sont donc ciblées sur le secteur Lac-Montjoie Sud, comme c'est notre milieu de vie.

Notre association s'est déjà présentée lors de la première partie des audiences publiques sur le projet de modification de la limite du PNMO et avec ce mémoire-ci, nous réitérons nos opinions et soucis par rapport à ce projet.

Notre porte-parole est M. Raymund Wellinger.

AHaCLaMS

Raymund Wellinger

AHaCLaMS@gmail.com

2. L'acceptabilité du projet pour les membres de l'AHaCLaMS

Nous tenons à statuer clairement que nous sommes tout à fait d'avis que les secteurs sud et ouest du lac Montjoie sont des lieux formidables pour joindre au PNMO. Le site, appelé secteur Lac-Montjoie Sud, deviendra un atout incontournable pour la population. Nous ne nous opposons donc pas à ce qu'il y aura un certain développement du site et qu'il y aura un accès pour les gens. En fait, nous avons hâte que la direction des parcs et la SÉPAQ en prennent possession le plus rapidement possible pour protéger et conserver les lieux et la nature qui y sont situés.

3. Impacts sur la qualité de vie des membres de l'AHaCLaMS

Les plans proposent que le Chemin du Lac-Montjoie devienne la route d'accès à ce futur secteur du PNMO. Il est évident que ce choix va amener une augmentation du trafic pédestre, cycliste, automobile et des navettes. Selon nos estimations, le projet tel que présenté actuellement pourrait se traduire par une pression à la hausse du trafic de l'ordre de trois à cinq fois, comparativement à la situation avant l'implantation du parc.

Ceci va avoir un impact sur la tranquillité et milieu de vie vécue actuellement par les résidents du chemin de Lac-Montjoie. Cet impact est aussi constaté par la Ville de Sherbrooke comme point négatif de l'installation de l'extensions du PNMO (voir document DQ5.1_reponse à la question 1 Ville de Sherbrooke). De plus, ce chemin étant actuellement un cul-de-sac, la circulation est principalement causée par des gens qui habitent sur le chemin et connaissent leurs voisins. **Cependant, nous aimerions souligner que ce n'est pas juste simplement une augmentation du trafic qui nous cause des soucis.** Les résidents du chemin du Lac-Montjoie

soulèvent aussi leur préoccupation que **l'utilisation de ce chemin puisse entraîner des problèmes de stationnement et une diminution de la sécurité routière et piétonnière** (voir infra pour détails).

Comme nous l'avons exprimé lors de la première partie des auditions, nous anticipons donc plusieurs problèmes avec cette idée et par la suite ici, nous les aborderons en ordre.

4. Notre principale préoccupation

Nous avons l'impression qu'une véritable analyse comparative, neutre et ouverte, de toutes les options disponibles pour une route d'accès au secteur Lac-Montjoie Sud n'a pas été effectuée. Si elle a été effectuée, nous n'avons pas été capables de trouver une réponse à la question : « Comment la décision pour le choix de route d'accès a été développée et arrêtée ? ».

Il faut savoir que ce secteur du lac est facilement accessible via trois chemins :

- 1) La rue Frontalière suivie de la rue du Mont-Girard Sud (appelé accès « Mont-Girard Sud », marqué en vert sur l'annexe 1);
- 2) Le chemin d'accès historique et toujours existant (marquée en rouge sur l'annexe 1, l'annexe 2 et l'annexe 3);
- 3) Le chemin du Lac-Montjoie (notre rue, marquée en mauve sur l'annexe 1).

Lors des premiers échanges (avant les auditions publiques) avec les responsables de la planification du secteur, on ne nous a pas expliqué pourquoi les accès via « Mont Girard Sud » ou via le chemin historique ont été exclus.

5. Commentaires et suggestions sur chacun des chemins d'accès potentiels

5.1. Accès via « Mont Girard Sud »

Lors du premier entretien avec votre commission (soirée du 14 février 2023), les arguments rapportés et supportant le rejet de cet accès par les responsables étaient :

- L'entrée au secteur sera plus distancée du point de départ de la navette/bus électrique (stationnement près du secteur Lac Fraser; voir document 'DA5_Carte 3.08 Options d'accès...' déposé au site BAPE).
- La construction d'un connecteur de route d'environ 100 m à travers un secteur de terres humides aurait été nécessaire et une telle construction serait une trop importante incursion dans l'environnement des lieux.

Nous comprenons et acceptons ces arguments.

5.2. Accès via le chemin d'accès historique

Le chemin d'accès historique au site « Lac-Montjoie Sud » n'est pas le Chemin du Lac Montjoie (notre rue). Ce chemin ancestral est situé plus à l'ouest de notre chemin et il existe toujours (voir annexes 1-3, infra). Cependant, il ne semble pas avoir été considéré comme option. Quoi qu'il en soit, aucune raison n'a été fournie pour expliquer le rejet du choix de cette option comme route d'accès.

Dans le contexte discuté, **le choix de ce chemin comporte plusieurs points très avantageux pour le projet :**

- A- Le chemin historique est plus proche du stationnement Lac Fraser que le chemin du Lac-Montjoie. Donc, la navette aura moins de distance à parcourir (voir les croquis en annexe 1 et l'annexe 2). Étant donné que la proximité des stationnements tels que celui au Lac Fraser est un critère décisionnel pour les responsables du PNMO (une des raisons du rejet du chemin d'accès « Mont Girard Sud »), cette option devrait être privilégiée.
- B- Selon notre information, il y aura seulement une habitation qui sera affectée par un trafic accru si cette route d'accès était choisie. En comparaison, il y a environ 35 familles du chemin du Lac-Montjoie qui seront affectées par ce trafic, le bruit et la poussière.
- C- Et peut-être le point le plus important, le fait de choisir cette route historique comme chemin d'accès principal ajoute un important élément de sécurité au projet. En effet, il y aurait **alors deux moyens indépendants d'accéder au site** : l'accès principal via ce chemin historique et un accès alternatif via notre chemin du Lac Montjoie. Avec les personnes qui passeront des nuits sur place (dans les chalets et chambres à louer) et l'accès à l'eau par la population, l'accès au site par les équipes d'urgence et de sauvetage (police, pompiers, ambulanciers) devrait peser lourd dans un dispositif de sécurité du site. Donc, au cas de sinistre ou toute situation qui crée une impossibilité de passage sur la route principale (le chemin historique, après aménagement adéquat), un accès de secours ou alternatif existera. **Dans le dispositif proposé à présent, une telle possibilité de secours alternatif n'existe pas, ce qui est une situation à éviter à tout prix.**

5.3. Accès via « chemin du Lac-Montjoie »

Lors de la première partie des audiences publiques, nous avons aussi soulevé plusieurs autres problèmes en lien avec le chemin du Lac Montjoie; problématiques qui risquent de s'aggraver de façon drastique si ce chemin devient la route d'accès principale au site Lac-Montjoie Sud.

Nous rappelons ici que le concept du secteur « Lac Montjoie-Sud » prévoit que pour les visiteurs de jour (la grande majorité des gens), le site sera seulement accessible de façon autonome en y arrivant en marchant à pied ou avec une bicyclette (ou autre moyen non motorisé). Alternativement, ils peuvent utiliser une navette électrique venant du secteur Lac Fraser. En tout cas, il faudra prévoir comment les gens peuvent se rendre au secteur de façon confortable et sécuritaire. **L'AHaCLaMS ne croit pas que dans son état actuel, le chemin du Lac-Montjoie est adéquat et peut remplir une telle demande.** C'est pour cette raison que nous avons posé plusieurs questions concernant le chemin du Lac Montjoie au propriétaire et responsable du chemin, en l'occurrence la Ville de Sherbrooke, lors de la première séance des audition publiques.

6. Commentaires sur les réponses obtenues aux questions posées

Étant donné que la Ville de Sherbrooke, le propriétaire et responsable de ce chemin, n'était pas représentée lors de notre présentation, nos questions ont été envoyées par écrit aux personnes concernées de la ville. Ceux-ci ont par la suite répondu par écrit et ont déposé plusieurs documents à cet effet.

Nous avons donc analysé ces réponses élaborées sur les documents DQ5.xx déposés au site du BAPE.

6.1. Document DQ5.2.1, question #3 : Entretien du chemin

Extrait du document DQ5.2.1

3. À l'égard des aménagements proposés dans le secteur du Lac-Montjoie pour l'agrandissement du parc national du Mont-Orford :

a) Quels sont les investissements que la Ville de Sherbrooke planifie sur le chemin du Lac-Montjoie en prévision pour l'accès à ce secteur et aux infrastructures qui y seraient installées ?

- **Réponse** : La Ville de Sherbrooke n'a prévu aucun investissement pour le chemin du Lac-Montjoie.

b) Est-ce que certaines infrastructures municipales devraient être mises à niveau ou faire l'objet d'une réfection en prévision de l'agrandissement du parc ?

- **Réponse** : Par contre, je confirme que ce chemin est en gravier et que, outre l'entretien annuel effectué par le Service de l'entretien et de la voirie, il n'y a pas de travaux prévus sur ce chemin.

Les réponses semblent couvrir les plans actuels de la Ville de Sherbrooke. Rien dans ces réponses ne pointe vers une analyse réfléchie des impacts futurs de l'accroissement du trafic et d'une cohabitation plus grande des piétons, vélos, automobiles et navettes sur un chemin **en gravier**, avec des courbes qui réduisent considérablement la visibilité, sans trottoir ni accotement et des fossés profonds avec de l'eau.

- Est-ce que notre chemin pourra supporter le trafic accru attendu, si choisi comme route d'accès ?
- Est-ce que le chemin respect les codes et exigences associées à une route avec le type d'utilisation future (location de chalets et hôtellerie sur le site Lac Montjoie-Sud) ?
- Est-ce qu'elle a été évaluée en vue des changements et charges à venir ?

À partir de ces énoncés et nos propres recherches, **nous concluons qu'il n'y a eu aucune évaluation spécifique de la solidité de la rue, ni de comment elle servira en même temps au trafic d'automobiles, pédestre, bicyclette ou trottinette à prévoir, ou encore si elle répond aux codes de sécurité d'une telle route.**

6.2. Document DT1_14Fev2023version corrigée, lignes 4460-4470 : La sécurité sur le chemin du Lac Montjoie

Extrait du document DT1_14Fev2023 (transcrit des questions de M. R. Wellinger du AHaCLaMS)

4460 Donc, ma question : est-ce que le Ministère a élaboré un concept de sécurité dans notre rue pour que les gens qui y vivent, qui ont des familles, des petits enfants, des animaux de compagnie, qui sont habitués à se promener... et ensuite, par exemple, dans le projet, c'est prévu que les gens ont accès au parc par des vélos, est-ce que donc il y a un concept prévu de sécurité pour les marcheurs, les cyclistes et autres qui sont sur nos rues ?

4465 Donc, la présence des gens, des agents de paix, est-ce qu'il y a un contrôle de trafic? Parce qu'on vient de dire que c'était bien beau de n'avoir pas de parking au coin de la rue et dans la rue, mais les gens, les curieux, ceux qui veulent aller pour la... ils vont quand même y aller. C'est qui qui va contrôler? Est-ce qu'il y a un concept qui nous protège de ce trafic et de cette nuisance qui

4470 clairement va diminuer notre qualité de vie dans la rue?

Aucune réponse à ce sujet de la Ville de Sherbrooke.

Essentiellement, nous avons posé la question : *Comment la sécurité de notre chemin sera assurée par les agents de la paix, en l'occurrence le Service de Police de Sherbrooke (SPS) ? Comment seront gérés les passages de bicyclettes, piétons, automobiles, navettes etc. qui vont survenir en même temps et qui sont invités par le concept du projet du site Lac Montjoie-Sud ?*

Rappelons aussi que le stationnement des voitures n'est pas autorisé tout le long, et des deux côtés de notre rue, et que sur le futur site du PNMO même, les espaces de stationnement seront pour usage exclusif des locataires des chalets et des employés de la SÉPAQ. Encore une fois, nous supportons ce très beau concept qui encouragerait les gens à devenir physiquement actifs, c.a.d. prendre le vélo ou marcher pour arriver au secteur.

Cependant, ceci soulève des questions, comme : quoi faire avec les curieux du jour qui passeront dans notre rue et devront rebrousser chemin? Comment gérer des infractions de stationnement? Comment assurer la sécurité de nos familles et animaux de compagnie lors de nos marches quotidiennes? Comment sera assurée la sécurité des visiteurs en marche ou vélo ? Ce sont toutes des questions que nous avons posé lors de la première partie des séances publiques (voir en haut), et pour lesquelles nous n'avons pas eu le moindre retour ni du ministère concerné ni de la ville de Sherbrooke.

Les réponses (ou absence de réponses) obtenues de la Ville de Sherbrooke pour les questions élaborées aux points 6.1 et 6.2 en haut donc démontrent une absence complète d'intérêt pour les préoccupations des habitants du chemin du Lac-Montjoie, les citoyens de Sherbrooke qui seront le plus impactés, et ce quotidiennement, par l'extension du parc. Ceci malgré le fait que la Ville de Sherbrooke reconnaît expressivement cet impact négatif pour nous (voir DQ5.1_Réponses_à la question 1 Ville de Sherbrooke).

De plus, comme ce sont les responsables du parc qui ont initié le concept du projet, ils devront aussi avoir un souci de sécurité pour cette façon d'arriver au site même. Donc, selon nous, le ministère a aussi une responsabilité et doit s'impliquer directement dans l'installation des chemins d'accès sécuritaire pour les bicyclettes, piétons, trottinettes et autres voies de transportation actives des gens qui sont invitées par le projet même.

6.3. Document DQ5, question #6 : Transport en commun

Extrait du document DQ5.2.1

6. Concernant l'offre de transport collectif sur le territoire de la Ville de Sherbrooke et en périphérie de celui-ci :

a) Est-ce que la Ville de Sherbrooke compte bonifier son offre de transport collectif pour tenir compte du projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford ? Le cas échéant, comment cette offre serait-elle arrimée à son réseau de transport collectif actuel ?

- Réponse : Non

b) Est-ce que des discussions ont eu lieu avec le ministère responsable du projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford en lien avec cette possibilité ? Si oui, quelle est la nature de ces discussions ?

- Réponse : Non

Le projet d'extension du Parc du Mont Orford veut promouvoir l'activité physique des gens, encourager la marche et faire du vélo. Le concept au Lac Montjoie-Sud prévoit des pistes cyclables, des chemins pour marcher et plus. Vue les efforts à déployer pour combattre les changements climatiques, un encouragement pour le développement durable, y inclus un transport public en commun, supposément est aussi une priorité pour la Ville de Sherbrooke.

Cependant, l'attitude présentée par la Ville de Sherbrooke concernant ces soucis ne nous semble pas très encourageante, c'est le moins qu'on peut dire. Les responsables de la Ville de Sherbrooke vous indiquent qu'un rattachement du lieu à leur réseau de transport en commun est tout simplement exclu. Comment les gens pourront-ils marcher pour accéder au site s'ils ne peuvent même pas se rendre à la jonction de la 220 et du chemin du Lac-Montjoie utilisant un transport en commun par exemple ?

Donc, le concept proposé par le ministère pour le secteur Lac-Montjoie Sud est fort intéressant. Il mise sur un développement durable et la mobilité active des gens. Mais il risque d'être complètement isolé et déconnecté du reste du monde. **Pour qu'un tel concept aura l'impact désiré chez la population, il faudra que le ministère assume aussi la responsabilité de rendre le secteur accessible pour les gens qui l'adoptent.** Des pistes cyclables sécuritaires, des liens avec le transport publique et des chemins pour les randonneurs pour arriver au site devraient faire partie des plans, mais présentement sont entièrement absents.

7. Conclusions

En résumé, les membres de l'AHaCLaMS ne comprennent pas pourquoi le chemin d'accès historique a été exclu du choix comme point d'accès principal. En tout cas, l'analyse des possibilités d'accès nous semble incomplète et biaisée.

En même temps, nous déplorons qu'un aspect important de sécurité du site, c.-à-d. avoir un accès alternatif en cas de sinistre sur le chemin principal, ne semble pas avoir été considéré. Notre proposition détaillée plus haut offre une solution à ce problème.

La Ville de Sherbrooke ne semble pas prendre les membres de l'AHaCLaMS, les citoyens sur notre rue, au sérieux et balaye du revers de la main nos préoccupations. Selon nous, ceci est un risque non négligeable pour le succès du pôle « Lac-Monjoie Sud », risque que le ministère ne devrait pas minimiser trop rapidement.

Nous espérons vivement que les points mentionnés ci-haut seront considérés adéquatement. Comme nous l'avons prouvé par le passé, nous sommes ouverts à toutes discussions honnêtes et sincères.

ANNEXES 1 - 3

Pour le Mémoire soumis dans le cadre des audiences du BAPE sur
le Projet de modification de la limite du parc national du Mont-
Orford

Préparé par

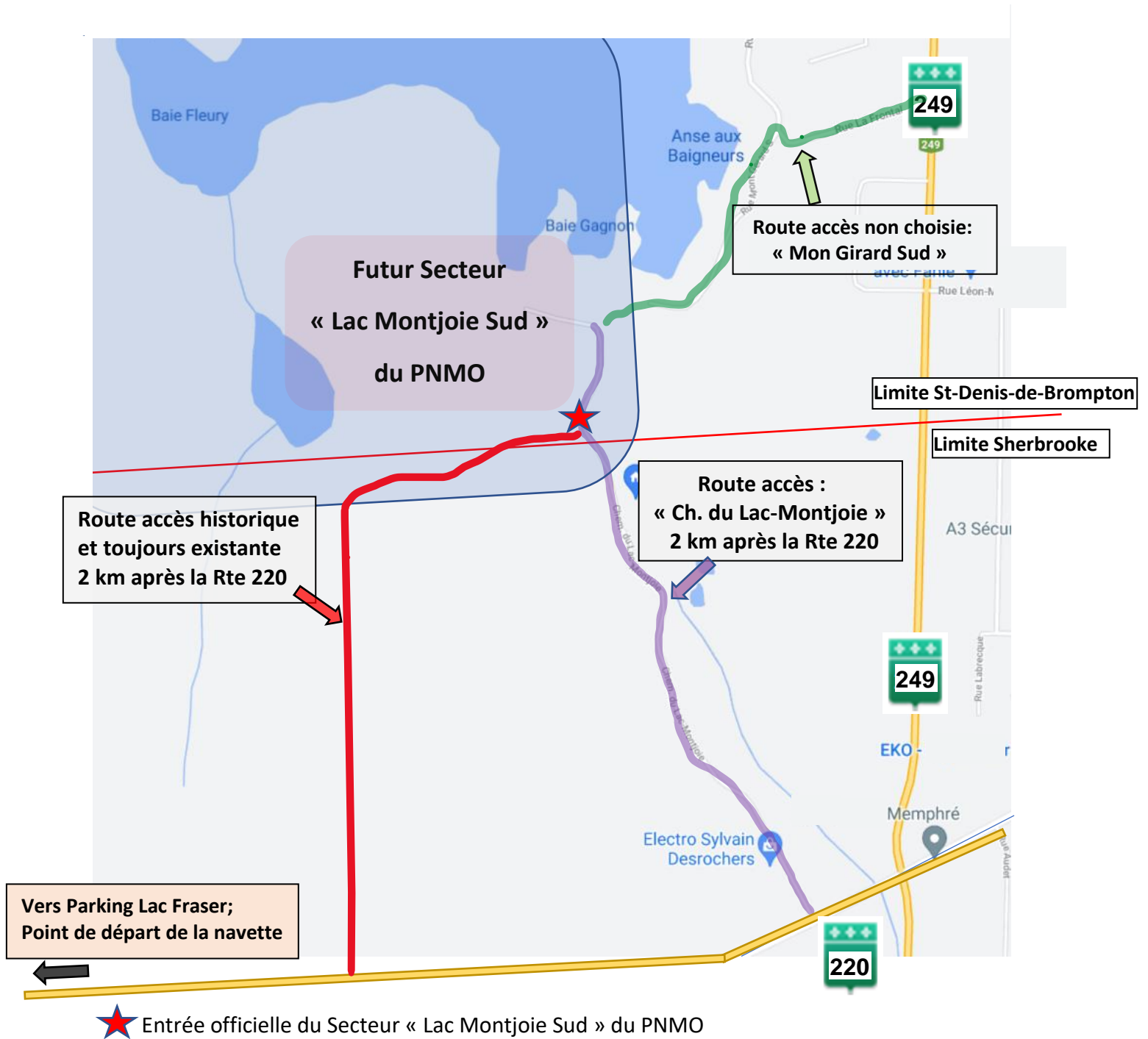
**Association des Habitants du Chemin du Lac
Montjoie, Sherbrooke (AHaCLaMS)**



Date : 28 mars 2023

Annexe 1 :

Détails sur les lieux mentionnés dans notre mémoire.



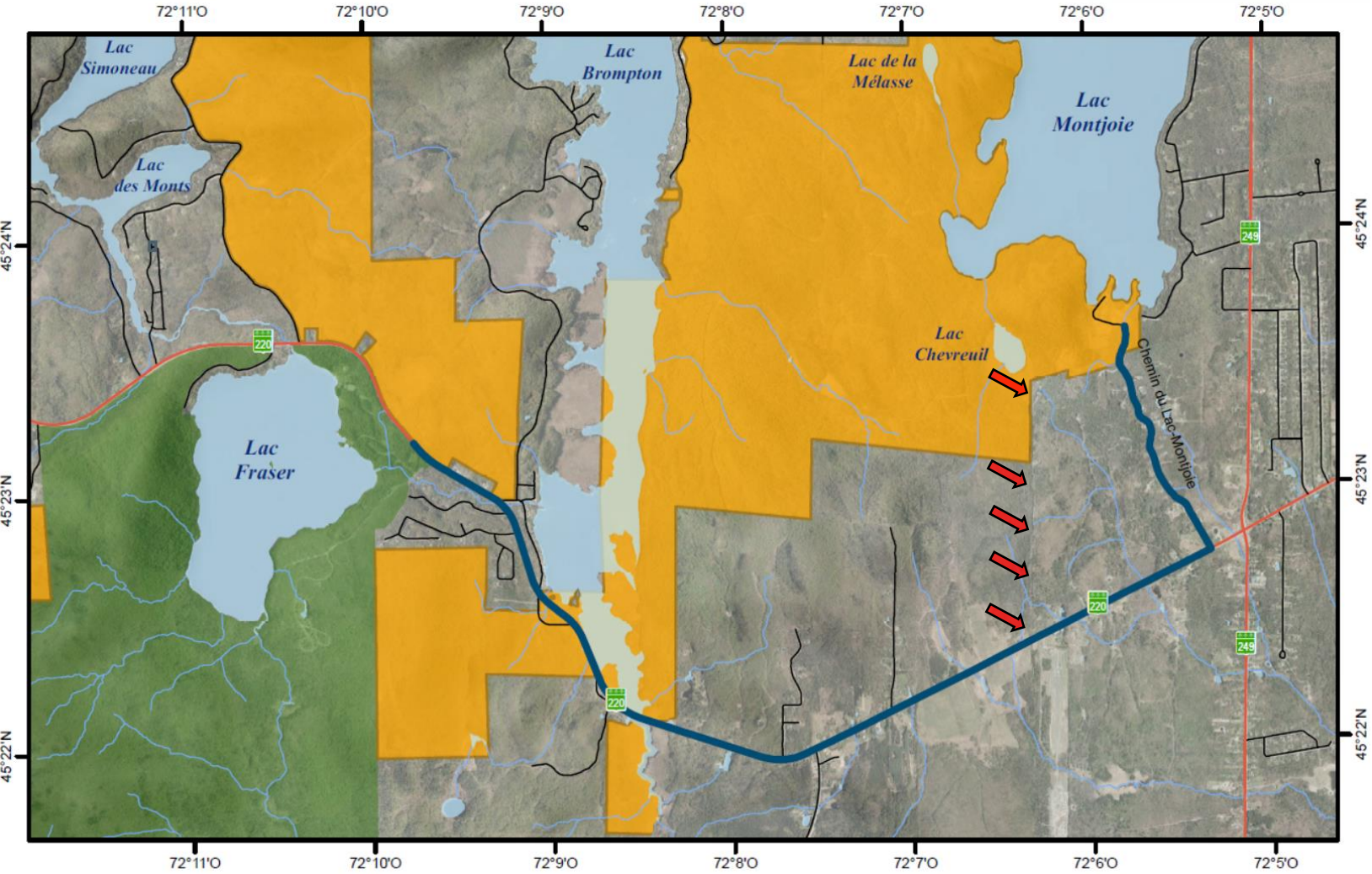
Annexe 2 :


Extrait du document 'DA5_Carte 3.08 Options d'accès au secteur Lac-Montjoie.pdf'

Projet de modification de la limite
du parc national du Mont-Orford

Options d'accès au secteur Lac-Montjoie

6213-01-00



 Flèches indiquant le tracé du chemin historique d'accès au site.

Annexe 3 :

Image Sattelite Google Maps sur le même lieu du chemin historique d'accès.

↘ Flèches indiquant le tracé du chemin historique d'accès au site.

