

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT DANS LE
CADRE DU PROJET DE MODIFICATION DE LA LIMITE DU PARC NATIONAL DU MONT ORFORD

Projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford : proposition d'un plan de mobilité
durable intégré au plan d'ensemble

PAR

Yves Boucher

Mars 2023

TABLES DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
PREMIÈRE PARTIE : INTÉRÊTS ET INTENTIONS DE L'AUTEUR QUANT AU PROJET À L'ÉTUDE ET AU DÉPÔT DU MÉMOIRE.....	4
1.1 INTÉRÊTS POUR LE PROJET À L'ÉTUDE.....	4
1.2 INTENTIONS QUANT AU DÉPÔT DU MÉMOIRE.....	5
DEUXIÈME PARTIE : DEUX PRÉOCCUPATIONS MAJEURES QUANT À LA RÉALISATION DU PROJET D'AGRANDISSEMENT.....	7
2.1 ABSENCE DANS LE RAPPORT DU MELCCFP DE L'IMPACT DU PROJET DE LA LIMITE DU PARC NATIONAL DU MONT ORFORD SUR SON ENVIRONNEMENT LIMITROPHE, EN CE QUI CONCERNE LE SECTEUR DU MONT-DES-TROIS-LACS.....	7
2.1.1 IMPACT SUR LA COMMUNAUTÉ AVOISINANTE.....	8
2.1.2 IMPACT SUR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET LEUR ENTRETIEN.....	8
2.1.3 IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA FAUNE.....	9
2.2 OMISSION DANS LE RAPPORT DU MELCCFP DU CONCEPT DE MOBILITÉ DURABLE EN CE QUI CONCERNE LE PLAN DE DÉPLACEMENT DES VISITEURS VERS ET DANS L'AGRANDISSEMENT DU PARC.....	10
2.2.1 Limitation et interdiction des véhicules automobiles.....	11
2.2.2 Éloignement des aires de stationnement.....	11
2.2.3 Amélioration des offres de mobilités alternatives à la voiture.....	12
TROISIÈME PARTIE: PISTES DE RÉFLEXION POUR AMÉLIORER LE PROJET ET SON ACCEPTABILITÉ SOCIALE.....	14
QUATRIÈME PARTIE : UNE VISION À LONG TERME.....	17
CONCLUSION.....	20
RÉFÉRENCES.....	23

INTRODUCTION

Le présent mémoire s'inscrit dans le cadre de la consultation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) concernant le projet de modification de la limite du parc national du Mont-Orford.

Outre l'introduction, le rapport se divise en quatre parties et se termine par une conclusion. La première partie met en lumière les intérêts et les intentions de l'auteur quant au projet à l'étude et au dépôt du mémoire.

La deuxième partie aborde principalement deux préoccupations majeures associées au projet d'agrandissement du Parc. D'abord, l'absence dans le rapport du Ministère de l'Environnement, de la lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP,2022) de l'impact du projet de modification de la limite du parc national du Mont-Orford sur l'environnement limitrophe du secteur du Mont-des-Trois-Lacs. Ensuite, l'omission dans le projet d'agrandissement du Parc d'un réel plan de mobilité durable intégré au plan d'ensemble.

La troisième partie propose des pistes de réflexion pour améliorer le projet et son acceptabilité sociale.

La dernière partie expose une vision à long terme de ce que pourrait être un plan de mobilité durable intégré au projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford

La conclusion reprend les principaux éléments du mémoire.

PREMIÈRE PARTIE

INTÉRÊTS ET INTENTIONS DE L'AUTEUR QUANT AU PROJET À L'ÉTUDE

ET AU DÉPÔT DU MÉMOIRE

D'une façon plus personnelle, l'auteur fait connaître ses intérêts quant au projet à l'étude et ses intentions quant au dépôt du présent mémoire.

1.1 INTÉRÊTS POUR LE PROJET À L'ÉTUDE

Je crois important de faire connaître mes intérêts pour le projet de modification de la limite du parc national du Mont-Orford. Je suis résident permanent depuis cinq dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs, à proximité du chemin des Bûcherons. Donc, un futur voisin du MELCCFP et de la Sépaq. Je profite depuis environ vingt ans du territoire forestier près de chez moi qui fera partie de l'agrandissement projeté du Parc. Les sentiers aménagés par l'organisme Les Sentiers de l'Estrie et les nombreux chemins forestiers me permettent de faire de la raquette en hiver et de la randonnée pédestre pendant les trois autres saisons. J'ai le privilège de profiter des sentiers qui mènent sur les Monts-des-Trois-Lacs et Cathédrale. On ne parle pas ici de randonnées pour tous, mais pour une clientèle en bonne forme physique qui ne craint pas les montées abruptes et accidentées. Les points de vue panoramiques sur les deux monts sont remarquables. La flore et la faune sont en abondance et d'une grande richesse.

Sans hésitation, on doit parler ici de patrimoine écologique exceptionnel qui, selon moi, doit être préservé à tout prix. En cela, le projet d'agrandissement du parc du Mont-Orford vient assurer la protection de ce patrimoine. En ce qui me concerne, ce projet est souhaité et désiré depuis plusieurs années.

J'aimerais mettre en lumière ici que mes intérêts personnels de citoyen d'une communauté locale sont compatibles avec ceux défendus par le MELCCFP et de la Sépaq. Je suis un ancien usager de longue date de plusieurs parcs nationaux du Québec gérés par la Sépaq. J'ai toujours été très satisfait de mes séjours en territoires protégés. Cela a permis à ma famille et moi-même de profiter de la nature dans différents endroits du Québec. Un séjour en camping du secteur du

Lac-Fraser dans le parc national du Mont-Orford, qui remonte à environ trente ans, est à l'origine de l'achat de notre terrain dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs. Comme citoyen québécois, je suis fier de nos parcs nationaux et j'adhère à leur double objectif de conservation et d'accessibilité.

1.2- INTENTIONS QUANT AU DÉPÔT DU MÉMOIRE

Je désire mentionner ici que j'ai fait partie d'un comité de citoyen mis en place en 2020 et qui avait pour mandat d'initier des démarches en vue de municipaliser les chemins des Littorelles, des Bûcherons et de la Sagittaire. Cette initiative citoyenne découlait du manque d'entretien de ces chemins privés qui génère encore aujourd'hui des problèmes de sécurité pour ses usagers (conducteur, piétons cyclistes), mais aussi des coûts financiers de réparation de voiture qui découlent de leur état détérioré. Il s'agit ici, il est important de le rappeler, de chemins résidentiels privés non pavés, sinueux, accidentés, difficiles à entretenir et conçus exclusivement pour la circulation locale. C'est dans ce contexte qu'il est projeté d'aménager un stationnement de 100 places au bout du chemin des Bûcherons.

Les membres du dit comité, au nombre de trois, avait rencontré M. Lambert de la municipalité du Canton d'Orford. Celui-ci nous avait fait part à l'automne 2020 des différentes étapes, fort nombreuses et complexes, afin d'en arriver à une prise en charge des chemins par la municipalité. Nous avons eu aussi des contacts avec Mme Andrée-Anne Gagnon, répondante du MELCCFP. Elle nous a fait part de l'intérêt de son Ministère pour la municipalisation des chemins privés concernés, mais particulièrement pour le chemin des Bûcherons. Mme Gagnon et les membres du comité de citoyens ont travaillé en partenariat en vue de la réalisation de cet objectif commun.

La première étape du processus de municipalisation des chemins consistait à recevoir du propriétaire des chemins concernés, une lettre d'appui à ladite municipalisation. Des démarches ont été entreprises en ce sens auprès du propriétaire, en vain. Sauf avis contraire, rien ne bouge dans ce dossier depuis un long moment.

Le rapport présenté par le Ministère semble, de façon générale, répondre aux objectifs de conservation et d'accessibilité. Je ne prétends pas être qualifié pour juger de l'impact de l'aménagement d'infrastructures récréatives sur la conservation et la préservation du milieu. J'ai tendance à faire confiance aux experts du Ministère et de la Sépaq. Toutefois quelques questionnements demeurent en ce qui concerne la conservation et la préservation.

La première question touche à un trop grand nombre d'usagers qui pourraient se retrouver en même temps et de façon répétitive sur un territoire convoité tel que le secteur du Mont-des-Trois-Lacs. Il est souhaitable que les Monts Cathédrale et des Trois-Lacs gardent leur cachet et ne soient pas altérés par une trop grande foule. Le nombre de places de stationnement projeté correspond-il à la capacité réelle que pourrait absorber le territoire de l'agrandissement du Parc?

La deuxième question concerne l'aménagement des structures récréatives projeté dans et sur le marais du Lac-Brompton. C'est clairement un milieu fragile. Un panneau de signalisation sur la route 220 près du marais nous annonce d'ailleurs que nous entrons dans une « Zone écologique fragile ». Je ne vois pas l'intérêt de construire des infrastructures « dans le marais » qui permettraient la location d'embarcations légères. Je doute que la municipalité du Canton d'Orford donnerait une autorisation d'aménager ou de construire quoi que ce soit dans cette zone écologique si un citoyen en faisait la demande. Pourquoi le Ministère aurait-il ce privilège ? De plus, le tronçon de la route 220 bordant le marais a été classé «chemin pittoresque» par la municipalité du Canton d'Orford (2020a). Le demeurera-t-il après l'aménagement des infrastructures projeté ?

Deux préoccupations majeures ressortent particulièrement à la lumière de la lecture du rapport sur le projet d'agrandissement. Premièrement, l'absence dans le document de l'impact de l'agrandissement du parc sur son environnement limitrophe en ce qui concerne le secteur du Mont-des-Trois-Lacs. Deuxièmement, le plan de déplacement des visiteurs vers et dans l'agrandissement du parc repose presque exclusivement sur l'aménagement de stationnements visant à accueillir le plus grand nombre possible de véhicules automobiles. Ces deux éléments sont à l'origine de l'écriture du présent mémoire. Je souhaite aussi apporter des éléments qui pourraient améliorer le projet d'agrandissement.

DEUXIÈME PARTIE PARTIE

DEUX PRÉOCCUPATIONS MAJEURES QUANT À LA RÉALISATION DU PROJET D'AGRANDISSEMENT

Cette deuxième partie aborde deux préoccupations majeures associées au projet d'agrandissement du Parc. La première souligne l'absence dans le rapport du MELCCFP de l'impact du projet de modification de la limite du parc national du Mont-Orford sur l'environnement limitrophe du secteur du Mont-des-Trois-Lacs. La deuxième préoccupation met en évidence l'omission dans le projet d'agrandissement du Parc d'un réel plan de mobilité durable intégré au plan d'ensemble.

2.1 ABSENCE DANS LE RAPPORT DU MELCCFP DE L'IMPACT DU PROJET DE MODIFICATION DE LA LIMITE DU PARC NATIONAL DU MONT ORFORD SUR SON ENVIRONNEMENT LIMITROPHE, EN CE QUI CONCERNE LE SECTEUR DU MONT-DES-TROIS-LACS

La lecture du rapport permet de constater que le Ministère ne tient pas compte de l'impact du projet d'agrandissement sur son environnement limitrophe, en ce qui concerne le secteur du Mont-des-Trois-Lacs. Les propos des représentants du Ministère lors de la première soirée d'audience expliquent en partie cette situation. Ces derniers ont clairement mentionné qu'ils s'en étaient tenus au double objectif de conservation et d'accessibilité des parcs nationaux. Il faut donc comprendre que l'impact sur l'environnement voisin de l'agrandissement du parc ne faisait pas partie de leur mandat.

L'aménagement projeté d'un futur stationnement de 100 places donnant sur le chemin des Bûcherons aura des conséquences néfastes sur la communauté locale avoisinante, sur les infrastructures routières et finalement, sur la faune.

2.1.1 Impact sur la communauté avoisinante

Le stationnement projeté de 100 places génèrera une affluence très élevée sur les chemins du quartier du secteur du Mont-des-Trois-Lacs et d'une façon particulière, sur le chemin des Bûcherons. Il est question ici de chemins résidentiels en terrain forestier dont l'usage est restreint à la circulation locale. Les piétons, les cyclistes et les automobilistes de ce secteur sont en droit d'exprimer leur inquiétude quant à une augmentation excessive de l'achalandage des véhicules sur leurs routes. Cette augmentation diminuera non seulement la sécurité routière, mais aussi le bien-être et la santé de la communauté du Mont-des-Trois-Lacs (pollution de l'air et pollution sonore). Le Ministère et la Sépaq projettent de déplacer des sentiers pédestres ou des chemins forestiers pour préserver la flore et la faune. Est-il pensable que le Ministère ait le même souci pour la faune humaine voisine du futur agrandissement du parc ? Sinon, qui va le faire ?

L'aménagement du territoire, que ce soit au Québec ou ailleurs, est parsemé d'histoires malheureuses où les communautés locales ont été mises de côté. Nous avons l'opportunité de ne pas refaire ces erreurs.

2.1.2 Impact sur les infrastructures routières et leur entretien

Le secteur du Mont-des-Trois-Lacs est constitué de chemins résidentiels graveleux en terrain montagneux, donc sinueux et accidentés. Certains sont municipalisés, d'autres chemins sont privés ou en partie privés, notamment des Bûcherons, des Littorelles, de la Sagittaire et de la Rive. Qu'ils soient municipalisés ou non, ces chemins sont conçus pour la circulation locale. Même dans le contexte actuel d'achalandage peu élevé de véhicules automobiles, la dégradation des chemins s'observe périodiquement, quelle que soit la saison. Les chemins résidentiels du secteur du Mont-des-Trois-Lacs, municipalisés ou non, ne pourront pas absorber un achalandage excessif généré par l'aménagement du stationnement de 100 places sur le chemin des Bûcherons, sans compter le va-et-vient suscité par la curiosité des touristes et des usagers qui se rendront vers le stationnement pour le simple plaisir.

La question de l'état et de l'entretien des chemins doit aussi être prise en considération. Sauf erreur, il n'y a aucune étude connue actuellement qui permet de savoir si les chemins menant au stationnement projeté dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs (des Littorelles, des Bûcherons et de la Rive) répondront un jour aux normes minimales d'un chemin public afin qu'ils soient

sécuritaires, durables et garantis. Dans l'affirmative, combien cela va coûter et qui paiera la note? Les citoyens seront peu enclins à payer la mise à niveau et l'entretien pour des chemins qui seront utilisés principalement par les usagers du parc.

2.1.3 Impact sur l'environnement et la faune

La circulation excessive générée par l'aménagement du stationnement dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs aura un impact sur l'environnement externe du parc et sur la qualité des eaux de la Chaîne-des-Trois-Lacs. Il est raisonnable de croire que l'augmentation de l'achalandage des voitures augmentera l'érosion des chemins et le ruissèlement des eaux boueuses et contaminées qui se déverseront vers les lacs en question.

Dans une étude portant sur l'impact des parcs de conservation sur les communautés limitrophes (Poulin, 2002), l'auteur mentionne que la détérioration environnementale à l'extérieur de la zone protégée peut menacer dans le futur l'intégrité écologique de l'environnement interne de celle-ci. «C'est tout le territoire qui doit être protégé, pas seulement le parc de conservation et de récréation» (p.58).

Cela s'applique aussi à la faune abondante qui vit dans le secteur. Celle-ci ne fait pas de distinction entre les frontières administratives du parc et de son environnement externe. Les chemins du réseau des Trois-Lacs doivent être considérés comme des traverses pour les différents animaux qui y vivent. Par exemple, il faut souligner la présence d'une aire de confinement du cerf de Virginie (Canton d'Orford, 2020b) sur des terrains privés voisins du parc, notamment sur le chemin des Bûcherons. Il y a un continuel va-et-vient d'animaux qui transitent par nos chemins et qui viennent s'abreuver et s'alimenter dans la Chaîne-des-Trois-Lacs et qui retournent par la suite sur les terrains du futur agrandissement du parc.

2.2 OMISSION DANS LE RAPPORT DU MELCCFP DU CONCEPT DE MOBILITÉ DURABLE EN CE QUI CONCERNE LE PLAN DE DÉPLACEMENT DES VISITEURS VERS ET DANS L'AGRANDISSEMENT DU PARC

On peut lire dans le rapport du MELCCFP qu'un grand nombre d'organismes ont été consultés ou rencontrés parce qu'ils étaient susceptibles d'être directement touchés par la modification des limites du parc, et ce par l'entremise de la Table d'harmonisation, du Comité consultatif sur les parcs et de consultations ciblées. Plusieurs associations de propriétaires ont été consultées, mais aucune, il est important de le souligner, ne provenait du secteur de la Chaîne-des-Trois-Lacs.

Un nombre impressionnant d'organismes ont donc été consultés : MRC, municipalités, conseil régional de l'environnement de l'Estrie, Université de Sherbrooke, cinq ministères, Première Nation, organismes environnementaux, organismes de loisirs. Après toutes ces consultations et la prise en compte des données probantes issues de la recherche et des meilleures pratiques connues en la matière, la solution retenue pour donner accès aux territoires visés par l'agrandissement du parc national du Mont Orford est la suivante :

Le plan de déplacements des visiteurs vers le parc et dans le parc reposera essentiellement sur l'aménagement de stationnements permettant d'accueillir le plus grand nombre possible de véhicules automobiles.

En d'autres mots, dans un contexte mondial qui met l'accent sur le développement durable, la réduction des gaz à effet de serre (GES), la mobilité durable et le transport écologique, le véhicule automobile est le seul moyen de transport retenu pour garantir l'accessibilité du parc aux futurs usagers. Ce plan de déplacements vers et dans le parc projeté par le Ministère qui met l'accent sur l'utilisation du véhicule automobile ne s'inscrit certainement pas dans les meilleures pratiques connues.

Sans avoir fait d'étude exhaustive sur le sujet, il semble se dessiner une tendance lourde en ce qui concerne la protection des aires protégées, que ce soit au Québec, au Canada ou en Europe. Cette tendance consiste à intégrer un plan de déplacements durables au plan directeur d'aménagement d'aire protégée. Et ce, au même titre que le plan de conservation des écosystèmes, de celui des activités récréatives ou, encore, de la conservation du patrimoine (CCN, 2015).

Selon certaines études, ce plan de déplacements durables vers et dans les parcs nationaux repose principalement sur trois orientations ou priorités : la limitation ou l'interdiction des véhicules automobiles, l'éloignement des aires de stationnement et l'amélioration des offres de mobilités alternatives à la voiture (CNN, 2015; Parc national des Calanques, 2021; Sia Partners, 2021; Parcs Canada, 2022).

2.2.1 Limitation et interdiction des véhicules automobiles

La limitation des véhicules automobiles vers et dans les aires protégées s'inscrit dans un mouvement planétaire de diminution des émissions GES. Comme le mentionne l'étude sur le transport durable des personnes dans la vallée de la Bow (Parcs Canada, 2022), l'accès aux parcs nationaux par véhicules privés n'est pas viable des points de vue de l'écologie, de la fréquentation et des émissions de GES, si l'on veut entraîner un changement de paradigme (p.35).

En ce qui concerne le Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau, son enjeu principal consiste à évaluer et réduire l'impact environnemental des déplacements en voiture qui se déplacent vers et dans le parc (Parcs Canada, 2015). Il est mentionné dans ce plan de déplacement, comme cela a été signalé plus tôt dans le présent rapport, que l'impact de la circulation automobile se manifeste de différentes façons : cohabitation difficile entre automobilistes, cyclistes et piétons, collisions avec la faune, perturbation de l'ambiance sonore, émission de GES, fuite d'huile et d'essence. Au sujet des contaminants présents sur la chaussée, il est aussi question de « choc chimique printanier » (Parcs Canada, 2015, p.14). Ce phénomène se produirait lors de la fonte des neiges et est généré principalement par l'épandage de produits déglaçants sur la chaussée.

2.2.2 Éloignement des aires de stationnement

L'éloignement des aires de stationnement vise d'abord à éviter la congestion automobile lors des déplacements vers et dans les parcs nationaux. On cherche à limiter, voir à interdire, les voitures à proximité et dans les espaces naturels. Par exemple, il est recommandé d'orienter les automobilistes vers les stationnements urbains existants et les inciter à utiliser les transports collectifs ou le vélo (Parc national des Calanques, 2023). Toujours selon cette étude, on souhaite offrir aux visiteurs un « espace de transition apaisé » entre ville et nature. Cela permet aussi de mettre en valeur l'identité du parc national comme lieu d'apaisement et de ressourcement. Dit

autrement, les randonnées dans les parcs deviennent plus silencieuses et la faune est plus visible et abondante (Parcs Canada, 2022, p.14).

Naturellement, l'utilisation des stationnements urbains existants et l'aménagement, si nécessaire, de stationnements pouvant servir de «relais» impliquent la création de transports collectifs qui s'articulent autour de la multimodalité (Sia Partners, 2021).

2.2.3 Amélioration des offres de mobilités alternatives à la voiture

Selon le groupe d'experts qui s'est penché sur le transport durable des personnes dans la vallée de la Bow, le plus grand défi à surmonter pour la mise en œuvre d'un plan de transport durable des usagers des parcs nationaux consiste à changer les comportements des visiteurs, des intervenants, des résidents et même du personnel des parcs nationaux (Parcs Canada, 2022, p.72).

Il est permis de penser que les usagers des parcs nationaux se préoccupent de plus en plus, comme l'ensemble de la population, de concepts tels que le développement durable, la mobilité propre et les transports collectifs écologiques. On observe, malgré ce constat, que l'accès aux parcs nationaux se fait principalement par le transport automobile.

Cela s'explique d'abord par la présence de nombreux stationnements dans les parcs nationaux. Pourquoi les usagers s'en priveraient ? Ensuite, parce que les visiteurs n'ont pas ou peu d'alternatives à la voiture, c'est aussi simple que cela. Voici un exemple pour illustrer cette situation. Un citoyen de Sherbrooke ou de Magog qui n'a pas de voiture ou de permis de conduire, désire se rendre avec sa famille au Parc national du Mont-Orford, secteur Lac-Fraser. Même s'il demeure dans une région à proximité de ce parc, il est difficilement envisageable pour lui et sa famille de s'y rendre en vélo, pour des raisons de sécurité évidente. Sauf avis contraire, le transport en commun ne se rend pas au parc. Sa seule option est probablement de prendre le taxi.

Le transport automobile demeure la voie royale et presque exclusive pour l'accès aux parcs nationaux. Il en sera de même pour l'agrandissement du parc national du Mont-Orford. Dans un contexte de changement de paradigme axé vers la modernité et la mobilité durable, il faut faire autrement et faire en sorte que l'on puisse avoir accès au parc, sans véhicule personnel. L'accessibilité universelle au Parc doit être réelle et ne doit pas se limiter à un idéal à atteindre.

Quant aux changements de comportement des usagers, ils s'observeront au moment où les offres de mobilité alternatives à la voiture seront mises en place et que l'utilisation de la voiture sera plus contraignante.

TROISIÈME PARTIE

PISTES DE RÉFLEXION POUR AMÉLIORER LE PROJET

ET SON ACCEPTABILITÉ SOCIALE

Dans un contexte où on privilégie un plan de déplacements des usagers axé presque exclusivement sur l'aménagement de stationnement et l'utilisation de l'automobile, l'acceptabilité sociale du projet d'agrandissement du parc ne sera pas au rendez-vous en ce qui concerne les communautés limitrophes. Le projet d'agrandissement en lien avec les plans de conservation et d'activités de loisirs projetés ne pose pas véritablement problème. Le désaccord tient à la façon dont le Ministère projette de donner accès aux usagers du futur agrandissement du parc : l'aménagement de stationnements en vue d'accueillir le plus grand nombre possible d'automobilistes.

Il s'agit d'un véritable cercle vicieux : plus on aménage des stationnements, plus les usagers les utilisent, plus les stationnements débordent, plus on les agrandit ou on en construit d'autres. C'est ce qui est arrivé pendant la pandémie en 2021 aux stationnements sur les Chemins de la Sucrierie et des Nénuphars où on trouve respectivement un accès au parc national du Mont-Orford et aux Sentiers de l'Estrie (ces derniers donnant accès aux Mont-des-Trois-Lacs et Cathédrale). Ayant constaté le débordement de ces deux stationnements, la municipalité du Canton d'Orford et la Sépaq ont trouvé comme solution d'agrandir ces deux stationnements (Nadeau, 2021).

Cela a été rapporté dans les études mentionnées précédemment, l'accès aux parcs nationaux par véhicules privés n'est pas un modèle viable dans une perspective de développement durable et de réduction des GES. Les orientations du Ministère des transports et de la Mobilité durable (2018) vont dans le même sens. Celui-ci souhaite «Transporter le Québec vers la modernité» en soutenant que l'aménagement du territoire et la planification des transports sont indissociables. Celui-ci ajoute que la mobilité durable en région passe par une augmentation du nombre d'options de mobilité de qualité, par un transport collectif régional et interurbain plus attrayant, qui portera une attention particulière aux interconnexions d'un mode à l'autre et d'un territoire à l'autre (p.27). Bien entendu, l'enjeu demeure la mise en œuvre d'un tel plan de mobilité

durable qui s'inscrirait à l'intérieur du projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford.

Il est possible d'intégrer certaines pistes intéressantes du MELCCFP mentionnées dans son rapport :

- L'option des traverses et structures afin de réduire les conflits avec la circulation véhiculaire favorise le transport actif et la mobilité propre (vélos, piétons);
- Le stationnement projeté dans le secteur du Lac-Fraser prévu pour la clientèle souhaitant utiliser la navette électrique pour se rendre dans le secteur du Lac-Mont-Joie constitue un réel mode de transport alternatif écologique;
- Certains concepts d'aménagement proposés tels que pôles d'accueil et zones de service s'inscrivent clairement dans un plan de déplacements durables.

Il faut aussi souligner le partenariat de transport récréatif entre la Sépaq et l'organisme Navette Nature qui a permis que des parcs nationaux du Québec, dont le parc national du Mont-Orford, soient accessibles à certains moments aux usagers à partir du centre-ville de Montréal (Sépaq, 2019).

Un plan de mobilité durable implique obligatoirement différents paliers de gouvernement et organismes de toutes sortes. Par conséquent, le MELCCFP et la Sépaq ne peuvent être tenus comme seuls responsables de la création d'un véritable plan de mobilité durable intégré au plan d'ensemble de l'agrandissement du parc national du Mont-Orford. Notamment, en ce qui concerne le financement mais aussi à la mise en place d'un réseau de transport complet et unifié. Les municipalités avoisinantes et le Ministère des Transports et de la Mobilité durable deviennent des partenaires incontournables, tout comme d'autres organismes déjà intégrés à la Table d'harmonisation régionale de l'Estrie. Par ailleurs, la littérature tend aussi à promouvoir la participation des communautés limitrophes, dès la phase de planification de l'aménagement des parcs de conservation. Dans son étude sur l'impact des parcs nationaux sur les communautés avoisinantes, Poulin (2002) souligne que les parcs de conservation ont tout avantage à s'adjoindre la «participation de la communauté locale dans un effort de gestion intégrée» (p.58). Lapointe (2011) insiste sur la nécessité d'une participation authentique des populations touchées par la création d'aires protégées. Selon nous, Il serait avantageux pour le Ministère et la Sépaq d'intégrer le «savoir expérientiel» de la communauté locale du secteur du Mont-des-

Trois-Lacs - des autres secteurs aussi - et d'intégrer ses membres comme partenaires à la planification du plan d'agrandissement du Parc. On s'éloignerait ainsi d'une conception rétrograde qui considère la communauté limitrophe comme simple opposition citoyenne affligée du «Syndrome pas dans ma cour».

QUATRIÈME PARTIE

UNE VISION À LONG TERME

La présente partie du texte cherche, très humblement, à proposer une vision à long terme de ce que pourrait être un plan de mobilité durable intégré au projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford. Elle sera teintée de mes préoccupations, non seulement comme citoyen du secteur du Mont-des-Trois-Lacs, mais aussi comme citoyen québécois et, ultimement, comme citoyen du monde. Il vient en tout respect pour les représentants du Ministère et de la Sépaq qui auraient sans doute intégré un tel plan au projet d'agrandissement, s'ils en avaient eu le mandat.

Il faut ici reprendre les propos du député d'Orford, Gilles Bélanger, recueillis par le journaliste Dany Jacques et rapportés dans l'hebdomadaire Le Reflet du Lac du 15 février dernier. M. Bélanger qui est aussi responsable des projets spéciaux de connectivité au Québec y présente un projet-pilote de mobilité durable pour la région de Magog-Orford. Cette région pourrait profiter dès 2025 d'un service fréquent de navettes électriques, autonomes et sans conducteur. M. Bélanger souligne qu'il s'agit d'un projet de transport écologique qui faciliterait la transition énergétique en réduisant le nombre de véhicules sur les routes. Ces navettes desserviraient, dans un premier temps, une boucle qui relierait le centre de ski du Mont-Orford, le centre-ville de Magog et les hôtels de Cherry River et, dans un deuxième temps, d'autres municipalités avoisinantes dont Sherbrooke. Toujours selon M. Bélanger, **«son gouvernement pourrait largement subventionner la facture totale d'un tel projet»**. En lisant ces lignes, comment ne pas souhaiter et espérer que ce projet-pilote s'actualise et s'élargisse au projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford ?

Cette vision à long terme s'inspire du projet-pilote présenté par le représentant de la Coalition avenir Québec. La vision à long terme ici présentée est directement calquée de celle avancée par le groupe consultatif d'experts sur le transport durable dans la vallée de la Bow (Parcs Canada, 2022). Leur vision sera adaptée à la réalité du projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford en ce qui concerne les secteurs du Mont-des-Trois-Lacs et du Lac-Fraser. Cette perspective admet au départ que le projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford se concrétisera. Elle se lit comme ceci :

De plus en plus d'usagers d'un jour du parc national du Mont-Orford arrivent en transport en commun, sans véhicule personnel. Les visiteurs provenant de la grande région de Montréal trouvent facilement des correspondances en autobus électrique ou autrement depuis le centre-ville et en périphérie de Montréal. Les voyageurs ont de la place pour transporter leur bicyclette, des appareils de mobilité et d'autres effets. Des stations de débarquement de visiteurs sont prévues à des carrefours stratégiques du Parc tel que celui prévu dans le secteur du Lac-Fraser. Outre le stationnement avec bornes de recharge pour les automobiles, on retrouve au carrefour du Lac-Fraser des services d'information et d'infrastructures pour les visiteurs tels que sanitaires, Wi-Fi et aire de stationnement sécurisée pour les vélos électriques et dotée de bornes de recharge gratuites. La location de bicyclettes ou de vélos électriques est aussi offerte.

Les visiteurs provenant des villes en périphérie du parc national du Mont-Orford profitent de navettes électriques pour les reconduire, s'ils le désirent, au carrefour du secteur du Lac-Fraser. Les résidents et les travailleurs de la Sépaq profitent aussi du transport collectif par navette électrique.

Pour des raisons différentes, certains visiteurs choisissent encore l'automobile pour se rendre au carrefour du Parc du secteur du Lac-Fraser où ils pourront garer leur voiture. Le stationnement prévu au départ à 250 places a été réduit à 150 places, puisque les visiteurs viennent en grande majorité en transport en commun. Pour cette même raison, le stationnement prévu au bout du Chemin des Bûcherons, dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs, n'est plus nécessaire. De plus, les usagers automobilistes peuvent aussi profiter du stationnement municipal sur le chemin des Nénuphars, s'ils désirent se rapprocher des activités du secteur du Mont-des-Trois-Lacs. Un service de location de bicyclettes électriques administré par la municipalité est offert aux usagers de ce stationnement. Dans un contexte de mobilité durable où des services de transport en commun leur sont offerts, les visiteurs qui persistent à prendre leur automobile sont prêts à payer plus cher leur place de stationnement.

À partir du carrefour stratégique du secteur du Lac-Fraser, plusieurs options de mobilité s'offrent aux visiteurs qui désirent se rendre dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs. L'option de la traverse souterraine afin de réduire les conflits avec la circulation, favorise le transport actif et la sécurité des usagers. Les visiteurs ont l'opportunité de profiter de sentiers pédestres et de pistes cyclables pour se déplacer à pied, à bicyclette, à vélo électrique pour se rendre à leur destination.

Initialement prévue pour un stationnement de 100 places, l'ancienne carrière au bout du chemin des Bûcherons servira plutôt de mini-carrefour stratégique à proximité des Monts des-Trois-Lacs et Cathédrale. Outre l'aire de détente pour les visiteurs qui comprend quelques tables de pique-nique et des sanitaires, un stationnement sécurisé pour les vélos et doté de bornes de recharge gratuites est offert aux usagers. Un stationnement réduit s'y trouve pour les employés de la Sépaq, de même qu'un emplacement pour les véhicules d'urgence. Il serait aussi possible d'envisager dans ce mini-carrefour stratégique un débarcadère pour une navette électrique pour une clientèle ayant des besoins particuliers. Cette navette pourrait faire une boucle reliant le carrefour du secteur du Lac-Fraser, le stationnement des Nénuphars et le mini-carrefour du secteur du Mont-des-Trois-Lacs. Cette boucle pourrait éventuellement s'élargir au camping du Lac-Fraser et à l'Auberge Jouvence présents dans le même secteur. Entre-temps, la réfection des chemins menant au mini-carrefour, dont le chemin des Bûcherons, a été réalisée afin d'assurer la sécurité des résidents, des usagers et des employés de la Sépaq.

Ce plan de déplacements durables intégré au plan d'agrandissement du parc national du Mont-Orford a des retombées positives évidentes. Premièrement, il tient compte de l'environnement externe du Parc dans le secteur du Mon-des-Trois-Lacs. En effet, et contrairement à l'aménagement du stationnement de 100 places initialement projeté dans l'ancienne carrière sur le chemin des Bûcherons, l'aménagement d'un mini-carrefour stratégique à ce même endroit élimine en majeure partie les impacts négatifs sur la population limitrophe, sur les infrastructures, sur l'environnement et sur la faune du secteur du Mont-des-Trois-Lacs.

Deuxièmement, les membres de la communauté locale de ce secteur ayant été finalement intégrés à la démarche de planification du projet d'agrandissement du Parc, ceux-ci se sentent respectés et sont heureux d'accueillir les visiteurs et les travailleurs de la Sépaq dans leur territoire.

Troisièmement, la diminution du nombre de voitures dans et à proximité du Parc permet aux visiteurs de vivre une expérience de qualité tout en favorisant leur sécurité, leur bien-être et leur santé.

Finalement, ce plan de mobilité durable s'inscrit positivement dans un contexte d'urgence climatique qui oblige les dirigeants à réduire la quantité de gaz à effet de serre produit par l'humain.

CONCLUSION

Dans la première partie du texte, l'auteur fait d'abord connaître son intérêt pour le projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford. Celui-ci est résident permanent depuis cinq ans dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs, donc futur voisin du MELCCFP et de la Sépaq. Il croit que le territoire forestier qui fait partie de l'agrandissement du Parc doit être considéré comme un patrimoine écologique exceptionnel qui doit être protégé. En ce sens le projet d'agrandissement du Parc est grandement souhaité.

Étant un usager de longue date de plusieurs parcs nationaux du Québec, il se sent fier, comme citoyen québécois, de cette richesse et adhère, par conséquent, au double objectif de conservation et d'accessibilité des parcs nationaux.

Deux préoccupations expliquent en partie le dépôt du présent mémoire au BAPE. Le premier élément touche à l'impact de l'agrandissement du Parc sur l'environnement limitrophe du secteur du Mont-des-Trois-Lacs. Le deuxième élément concerne le plan de déplacement des visiteurs vers le Parc et qui repose essentiellement sur l'aménagement de stationnement pouvant accueillir des véhicules automobiles.

La deuxième partie du mémoire s'attarde, dans un premier temps, aux effets néfastes de l'aménagement d'un stationnement de 100 places projeté dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs. La circulation excessive sur les chemins résidentiels générée par ce stationnement mettra en péril la sécurité, la santé et le bien-être de cette communauté locale. Les infrastructures routières ne seront pas en mesure de supporter un surplus de voitures. L'achalandage sur les chemins résidentiels de ce secteur nuira à la qualité des eaux de la Chaîne-des-Trois-Lacs et à la faune abondante qui vit dans ce secteur.

Dans un deuxième temps, la lecture du rapport du Ministère met en lumière l'absence d'un véritable plan de mobilité durable intégré au projet d'agrandissement du Parc. À l'heure du développement durable et de la réduction des GES, le plan de déplacement des usagers vers le Parc repose essentiellement sur l'aménagement de stationnement pouvant accueillir le plus grand nombre possible d'automobiles. Cette solution s'avère contraire aux bonnes pratiques connues à ce jour. Une tendance lourde consiste à intégrer au plan directeur d'aménagement

d'un parc national un plan de transport durable qui s'appuie principalement sur la diminution des véhicules automobiles, l'éloignement des aires de stationnement et l'amélioration des offres de mobilité alternatives à la voiture.

La troisième partie du mémoire propose des pistes de réflexion pour améliorer le projet et son acceptabilité sociale. D'abord, le Ministère doit proposer d'autres solutions que la voiture pour se déplacer vers et dans le Parc. L'acceptabilité sociale de la communauté locale du secteur du Mont-des-Trois-Lacs sera alors au rendez-vous. Comme le suggère le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (2018), la mobilité durable en région passe principalement par des options diversifiées de mobilité et par un transport régional et interurbain plus attrayant. En ce qui a trait au processus de gestion de planification, il serait souhaitable aussi que le Ministère et la Sépaq puissent profiter du savoir expérientiel de la communauté du secteur du Mont-des-Trois-Lacs et des autres secteurs.

La quatrième et dernière partie du présent rapport propose une vision à long terme de ce que pourrait être un plan de mobilité durable intégré au projet d'agrandissement du parc national du Mont-Orford. Cette vision à long terme est calquée sur celle du groupe d'experts qui s'est intéressé au transport durable dans la vallée de la Bow du parc national Banff (Parcs Canada, 2022).

Dans cette vision à long terme, les visiteurs d'un jour provenant de la grande région de Montréal sont transportés par autobus électrique jusqu'au carrefour stratégique du secteur du Lac-Fraser du parc national du Mont-Orford. Outre le stationnement pour les automobiles, on retrouve à ce carrefour des services d'information, des infrastructures de base, un stationnement sécurisé pour les vélos avec bornes électriques gratuites. La location de bicyclettes et de vélos électriques y est aussi offerte.

Les visiteurs en périphérie du Parc, de même que les résidents et travailleurs de la Sépaq profitent du transport par navette électrique offert dans leur municipalité pour se rendre au carrefour du Lac-Fraser. Le stationnement de 250 places initialement prévu à cet endroit est réduit à 150 places puisque les visiteurs viennent en grande majorité en transport en commun. Pour cette même raison, le stationnement de 100 places prévu dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs n'est plus nécessaire. On y aménagera plutôt un mini-carrefour stratégique.

À partir du carrefour du Lac-Fraser, les usagers peuvent se rendre en sécurité dans le secteur du Mont-des-Trois-Lacs à pied, à bicyclette ou à vélo électrique et pourront faire un arrêt au mini-carrefour stratégique afin de se reposer. On retrouve à cet endroit une aire de détente, un stationnement sécurisé pour les vélos avec bornes de recharge gratuites, de même que quelques places de stationnement pour les véhicules d'urgence et de la Sépaq. Il serait possible d'y aménager un débarcadère pour une navette électrique pour une clientèle ayant des besoins particuliers.

Ce plan de mobilité durable a des retombées positives évidentes. Il élimine en majeure partie les impacts négatifs sur la population limitrophe, sur les infrastructures, sur l'environnement et sur la faune du secteur du Mont-des-Trois-Lacs. Les membres de cette communauté locale se sentent respectés et sont heureux d'accueillir les visiteurs et les travailleurs de la Sépaq dans leur territoire. Les usagers ont la chance de vivre une expérience de qualité. Ce plan de mobilité durable s'inscrit positivement dans un contexte de changements climatiques qui obligent les dirigeants à réduire la quantité de gaz à effet de serre produit par l'humain.

RÉFÉRENCES

MELCCFP (2022). *Projet de modification de la limite du parc national du Mont-Orford. Document d'information*. Gouvernement du Québec.

Canton d'Orford (2020a). *Plan des éléments d'intérêt et de contraintes*. Canton d'Orford, Règlement no 951, Annexe 5, Feuillet 2 de 3.

Poulin, G. (2002). *Tourisme et parcs nationaux : impact sur les communautés limitrophes – le cas de Tadoussac*. VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement. Volume 3, no 1, avril 2002.

Canton d'Orford (2020b). *Plan d'urbanisme et de développement révisé. Carte des milieux d'intérêt écologique*. Canton d'Orford, Règlement no 950, p.10.

CCN (2015). *Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau*. CCN et AECOM, ncc-website-2.s3.amazonaws.com.

Parc national des Calanques, (2021). *Schéma d'accès. Offrir un espace de transition apaisé entre ville et nature*. Parc national des Calanques, 2021, Calanques-parc national.fr/Accueil/Des actions/Aménager et gérer/Schéma d'accès.

Sia Partners (2021). *Quel accès et quelle mobilité pour les grands sites touristiques naturels ?*. Sia Partners, sia-partners.com/Accueil/Publications/Les publications de nos experts/Quel accès et quelle mobilité pour les grands sites touristiques naturels ?.

Parcs Canada (2022). *Groupe consultatif d'experts sur le transport durable des personnes dans la vallée de la Bow*. Parcs Canada, ehq-production-canada.s3.ca-central-1.amazonaws.com.

Parcs Canada (2015). *Plan de déplacements durables du parc de la Gatineau*. Parcs Canada, ncc-website-2.s3.amazonaws.com.

Nadeau, J. (2021). *Stationnement illégal : la signalisation sera revue sur le chemin des Nénuphars*. La Tribune Numérique, 20 février 2021.

Ministère du Transport et de la Mobilité durable (2018). *Transporter le Québec vers la modernité. Politique de mobilité durable – 2030. Plan d'action 2018-2023*. Gouvernement du Québec, ministère des Transports de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Sépaq (2019). *Partenariat de transport récréatif – Deux fois plus de parcs nationaux accessibles en navette cet été*. Sépaq. www.newswire.ca/fr/releases/archive/june2019/25/c6486.html.

Lapointe, D. (2011). *Conservation, aires protégées et écotourisme des enjeux de justice environnementale pour les communautés voisines des parcs?*. Université du Québec à Rimouski, Département sociétés, territoires et développement. Thèse.

Jacques, D. (2023). *Des navettes électriques et autonomes d'ici 2025 ?*. Le Reffet du Lac, 15 février 2023.