

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

**PROJET DE MODIFICATION DE LA LIMITE DU PARC NATIONAL DU
MONT-ORFORD
SECTEUR MONT DES-TROIS-LACS**

TITRE :

**Les impacts de sécurité et les inconvénients pour les résidents et les
futurs utilisateurs des chemins privés Des Bûcherons et de la Rive
causés par la localisation prévue du futur stationnement P5**

PRÉSENTÉ PAR RICHARD RÉGIMBALD

15 MARS 2023

1.0 Introduction

Je suis un résident du chemin des Bûcherons depuis 24 ans déjà et j'ai été en mesure de constater que l'état de ce chemin varie beaucoup selon les saisons et qu'il est de plus en plus difficile d'y circuler de façon sécuritaire à cause de l'accroissement de la circulation dû au plus grand nombre de résidents qui ont acheté des chalets ou des terrains pour y construire de nouvelles résidences. **L'infrastructure inadéquate de ces chemins privés, le manque d'entretien chronique et inadéquat de ces chemins ainsi que les courbes à 90 degrés sur le chemin des Bûcherons** ont été la cause de multiples accidents et de sorties de route. Les utilisateurs non avertis de l'état de ces chemins privés sont le plus souvent impliqués dans ces embardées.

Il faut aussi tenir compte de l'accroissement depuis les dernières années des multiples véhicules qui circulent sur ces chemins en été : automobiles, moto-cross, VTT, vélos, fatbike en plus des piétons avec ou sans chien. On prévoit, avec l'agrandissement du Parc, admettre en plus des chevaux en provenance du P5. Cela représente un très grand nombre d'utilisateurs. En hiver, à cette kyrielle d'utilisateurs s'ajoutent les motoneiges. **Bref, une mixité d'utilisateurs sans contrôle de la circulation par les forces policières parce que ces chemins sont des chemins privés.**

2.0 La situation actuelle sur les chemins des Bûcherons et de la Rive

Les conditions de route déplorables sur ces **deux chemin privés** sont désastreuses particulièrement pour des conducteurs non habitués à ce type de chemins dont la conception est non conforme aux règlement municipaux. Ces conditions de chemins se compliquent avec des conditions routières qui varient selon les saisons.

Au printemps

En effet, au printemps, soit pendant environ un mois, certaines portions de ces deux chemins sont difficilement praticables, sauf si vous êtes propriétaires d'un 4X4. En surplus, la présence de véhicules de tout ordre sur ces tronçons fait en sorte que les chemins deviennent vite, très boueux et, comme conséquence, les véhicules automobiles s'y enfoncent au point de s'y enliser dans les profondes ornières. Il faut préférablement un VUS 4X4 qui est plus haut qu'une auto pour s'assurer d'y passer avec un minimum de tracas. Mais il faut quand même pratiquer une conduite prudente et à vitesse réduite car les automobiles louvoient comme des bateaux entre les ornières; ce qui résulte en une conduite en zigzag obligée. Gare aux aventuriers surtout s'ils conduisent un véhicule à propulsion car ils auront besoin de plusieurs tentatives pour gravir les portions du chemin

en pente, il se peut qu'ils doivent demander une remorqueuse ou encore de demander à des riverains de les dépanner.

Quant aux portions non boueuses de ces chemins privés, elles sont parsemées de gros nids de poule qui, si on n'y porte pas attention, peuvent vous coûter une suspension neuve. Durant cette saison, le chemin de la Rive est aussi particulièrement dangereux car il existe, jusque tard au printemps, des portions encore glacées sur celui-ci et il est un piège pour les conducteurs imprudents surtout à cause de sa pente supérieure à 12 % et de l'étroitesse de ce chemin. Personnellement, je ne l'emprunte pas durant cette saison même si j'ai un 4X4.

L'été et l'automne

C'est la saison de la conduite en zigzag pour éviter les gros nids de poule qui se creusent en fonction des pluies. **Le propriétaire de ces chemins refuse de les entretenir. Cette opération de nivelage est effectuée par la municipalité d'Orford et cela se fait au maximum une fois par année. Lors des journées de pluie qui suivent ce nivelage, des nids de poules réapparaissent aussitôt.**

En été, une bonne partie des chauffeurs québécois augmentent la vitesse de leur conduite automobile sur des chemins municipalités et raisonnablement entretenus. Imaginez que cette situation se produit sur les chemins des Bûcherons et de la Rive alors que la limite de vitesse indiquée sur les panneaux est de 30 km/heure. Il n'est pas rare que plusieurs conducteurs y circulent à plus de 70 km/heure malgré la présence de plusieurs autres types d'utilisateurs tels vélos, piétons, VTT. De plus, il faut souligner, qu'à certains virages, il est impossible de voir les véhicules ou piétons venant en sens inverse sauf à la toute dernière minute. La saison estivale est également la saison de la poussière parce que la surface de ces chemins est constituée de particules fines qui se soulèvent au passage des véhicules. Dans ces conditions, il faut éviter de suivre de trop près le véhicule qui nous précède et surtout ne pas tenter un dépassement. Car même si le chemin des Bûcherons semble large à première vue, le véhicule qui nous précède peut à tout moment faire une manœuvre vers la gauche pour éviter un gros nid de poule et vous forcer à freiner brusquement pour éviter de prendre le décor.

Même durant cette saison, il faut surtout ralentir à l'approche des courbes à 90 degrés pour éviter les véhicules qui viennent en sens inverse car on ne voit ceux-ci qu'à la toute dernière minute. Ce manque de visibilité est occasionné par les pans de rochers ou autres obstacles visuels en bordure immédiate de ces courbes. Cela nécessite de respecter la vitesse indiquée de 30 km/heure afin d'éviter un accident. Cela est accentué si, en plus, il y a un nuage de poussière devant vous et que le conducteur en sens inverse, lui, n'a pas ralenti. De plus, certaines courbes ont un devers non conforme à une conception normale

car le devers est incliné en sens inverse de la courbe et vous déporte vers le fossé à l'extérieur de la courbe.

Comme randonneur sur le chemin des Bûcherons, je ne me sens pas très à l'aise de voir foncer vers moi une camionnette à 70 km/heure, qui ne ralentit même pas et qui m'enveloppe de poussière, mais je me compte heureux de ne pas l'avoir croisé à la sortie des courbes dangereuses.

L'hiver

Pour le chemin des Bûcherons, la portion de ce chemin entre la route 220 et le chemin des Littorelles n'est pas déneigée. Il faut passer par le chemin des Nénuphars, qui lui, est déneigé par la municipalité d'Orford. En plus, par journée de verglas, certaines côtes de ces chemins sont très difficiles à graver pour les véhicules à propulsion ainsi que pour ceux dont les pneus sont usés avec plusieurs kilomètres de route à leur compte.



Quant à la portion privée du chemin de la Rive, celle-ci n'est également pas déneigée parce que trop inclinée et très étroite. C'est pour ces caractéristiques que les déneigeurs refusent de le faire. Une portion du chemin des Bûcherons entre le haut du chemin de la Rive jusqu'à l'entrée de l'ancienne carrière n'est également pas déneigée. Une pancarte indique que cette partie de la route est aux risques et périls du conducteur. De ce fait, l'ancienne carrière devient ainsi un cul de sac où tourne le véhicule de déneigement.



Depuis plusieurs années et encore aujourd'hui lors de fortes précipitations de neige, cette portion non déneigée du chemin de la Rive ayant une pente de plus de 12 % devient une piste pour la glissade pour les gens du voisinage. **C'est bon pour la glissade mais pas à conseiller pour les véhicules.** Certains conducteurs téméraires tentent quand même leur chance mais ils n'arrivent pas toujours à se rendre en haut de la côte et cela requiert de l'aide de plusieurs résidents pour les dépanner. **Certains soirs d'hiver, il m'est arrivé de dépanner ces conducteurs imprudents ou mal dirigés par leur GPS qui sonnaient à ma porte car ils étaient pris dans un banc de neige, et ce, à 23h00!!!!**



Cette photo montre une des courbes à 90 degrés et dangereuse en saison hivernale. On note à la droite de la photo un pan de roc et d'arbres qu'il faudrait excaver sur 100 à 150 pieds dans le roc et enlever la végétation pour améliorer la visibilité. Pour ce faire, il serait donc nécessaire de procéder à ces travaux d'excavation à l'intérieur de l'agrandissement du parc Orford

Chemin Bûcherons - Courbe à 90 degrés avec devers non conforme et visibilité très réduite



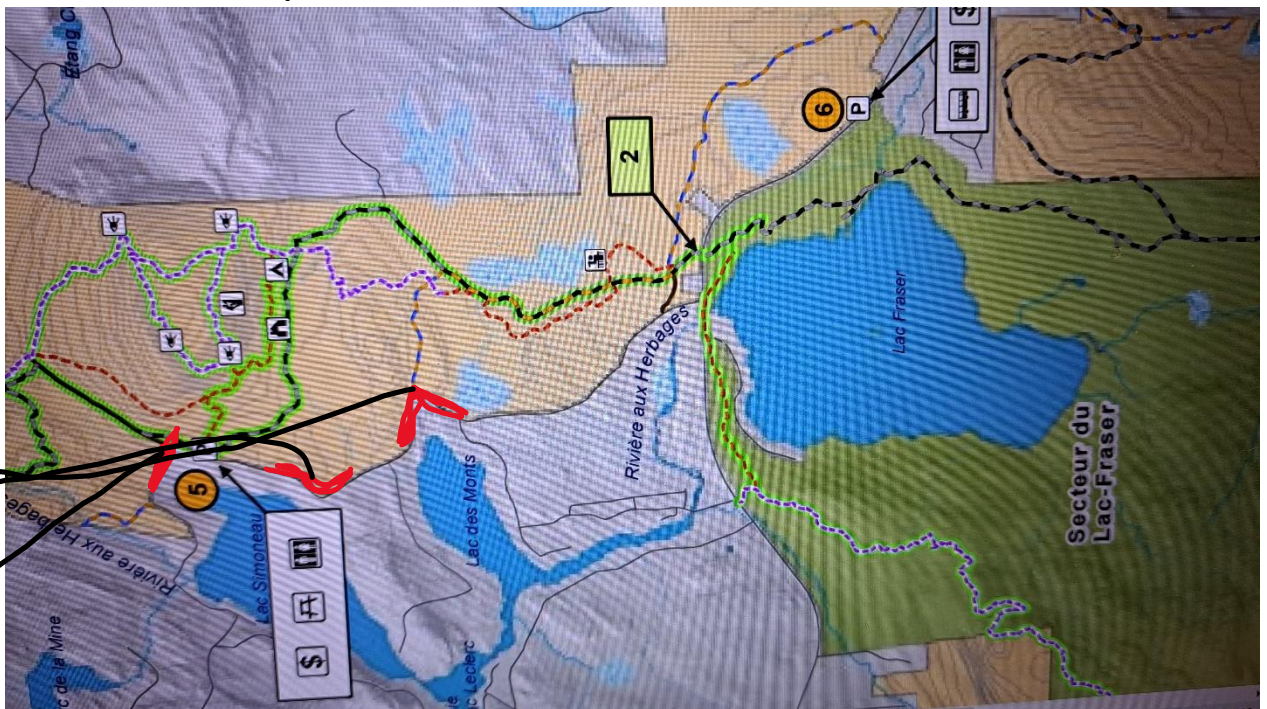
Durant la saison hivernale, les motoneiges et les VTT circulent fréquemment sur le chemin des Bûcherons et sur le chemin de la Rive. Cela augmente l'achalandage sur ces chemins et les risques de collision avec les automobiles. De plus, ces motoneigistes et les conducteurs de VTT utilisent actuellement le parc et ses sentiers pour leur bon plaisir comme en témoigne la photo ci-jointe, et ce, sans précaution pour l'environnement.

Accès au parc par motoneiges et VTT



Même en saison hivernale, lorsqu'il y a des périodes de dégel, on voit apparaître de multiples ornières partout le long du chemin des Bûcherons. Ces ornières sont plus ou moins profondes selon la durée de la période de dégel et du type de véhicule qui y circule. Lorsque la période de gel reprend, ces ornières deviennent des sources de bris pour les automobiles qui circulent sur ces chemins privés.

Localisation des zones les plus à risques pour la circulation par des conducteurs non-initiés à ces chemins privés



Zones particulièrement à risque pour la circulation

En résumé, la situation actuelle est difficile sur ces chemins pour les résidents et très difficile, voire dangereuse pour des visiteurs non avertis. Et cela va s'aggraver avec l'accroissement du nombre de véhicules qui vont devoir emprunter ces chemins privés pour accéder au futur stationnement P5.

3.0 Impact de la position projetée du stationnement P5 sur ces chemins privés et pour les riverains

L'implantation du stationnement P5 sur le chemin des Bûcherons à l'endroit de l'ancienne carrière pour une capacité de 100 places requerra une grande superficie et plusieurs travaux à cause de sa géométrie qui n'est pas optimale pour le besoin exigé. D'autant plus que la SÉPAQ prévoit réserver certaines places de stationnement pour des véhicules avec remorque pour les chevaux. Avec ces 100 places de stationnement, une station d'accueil avec borne de paiement, des services sanitaires, une pergola pour abriter les utilisateurs en cas de pluie, une prévision pour 4 ou 5 plateformes pour de petites tentes et les aires de circulation requises, tous ces besoins vont nécessiter du dynamitage et de l'excavation d'un pan de roc du Mont des Trois-Lacs et l'abattage de nombreux arbres. Ce constat résulte de mes nombreuses marches dans ce secteur et de mon visionnement de Google Earth. **Cette localisation d'un tel stationnement de 100 places en 2023 n'est pas très écologique et ni respectueuse de l'environnement dans la vision de créer un parc national dont la mission est la préservation de la nature. Il me semble illogique de devoir faire de tels travaux d'excavation au pied du Mont des Trois-Lacs alors que l'on veut mettre en valeur ce même mont.**

Tel qu'amplement discuté à la section 2 de ce mémoire, l'accroissement du nombre de véhicules sur ces deux chemins privés pour accéder à ce stationnement de 100 places ne fera qu'amplifier la dégradation de ces chemins privés qui à l'origine ne devaient desservir qu'un très petit nombre de résidents ayant une servitude de passage de destination. Cela augmentera de façon sensible les risques d'accident entre les différents utilisateurs de ces chemins et surtout pour des conducteurs non habitués à ce genre de chemin et n'ayant aucune connaissance de l'état de ceux-ci au moment de leur visite. J'imagine mal la rencontre de véhicules motorisés circulant rapidement avec la présence de chevaux ou autres utilisateurs surtout dans les courbes à 90 degrés.

Que se passera-t-il lorsque le stationnement P5 sera rempli à pleine capacité et que les clients de la SÉPAQ devront rebrousser chemin? Vont-ils devoir se trouver un stationnement ailleurs en empruntant à nouveau ces chemins doublant le nombre de véhicules sur ceux-ci? Ou seront-ils tentés de stationner illégalement sur les chemins des Bûcherons et de la Rive près du stationnement P5? Notons qu'il n'est pas prévu par la SÉPAQ une surveillance à ce stationnement pour limiter les stationnements illégaux à proximité. Ces stationnements illégaux réduiront alors la largeur de la voie carrossable et

augmenteront les risques d'accrochage. Les policiers seront-ils en mesure d'émettre légalement des contraventions sur des chemins privés?

Si le stationnement P5 est complet, les visiteurs se risqueront-ils à stationner sur les emprises des servitudes privées des propriétaires riverains aux alentours du P5? Et ce sont ces riverains qui subiront les mécontentements de ceux-ci et, en surplus, ces riverains devront les exhorter à quitter leur propriété privée ou faire appel aux policiers pour les déloger. Dans des cas extrêmes, il faudra faire remorquer ces véhicules. Bref, des situations non souhaitables pour la quiétude des riverains.

Plus il y aura de circulation sur ces chemins privés, plus il faudra investir pour améliorer leurs infrastructures, les entretenir, les déneiger, les déglacer et y implanter une bonne signalisation. Qui assumera les coûts additionnels de ces interventions car il faut savoir que la municipalité d'Orford impose déjà aux riverains une taxe spéciale pour le déneigement de ces portions de chemins privés. À cette taxe de déneigement s'ajoutera-t-il une surtaxe pour améliorer leur infrastructure et l'entretien? Qui supportera cette surtaxe les riverains ou la SÉPAQ?

4.0 Travaux minimum de mise aux normes à faire sur ces chemins avant l'éventuelle ouverture du stationnement P5 ou du point d'accueil P5

Il sera impossible d'améliorer la sécurité à 100 % sur ces chemins privés. Il faudrait, en premier lieu, modifier la conception particulièrement pour les deux courbes à 90 degrés et une autre courbe sur le chemin des Bûcherons, et ce, en augmentant le rayon de courbure et en améliorant la visibilité sur ces courbes de façon à voir assez tôt les véhicules ou les marcheurs venant en direction inverse. **Cela nécessitera un empiètement dans la zone actuellement prévue pour le parc avec du déboisement et de l'enlèvement de roc; ce qui n'est pas très écologique pour un parc. On comprend que cela sera refusé par la SÉPAQ.**

En plus de ces modifications de rayon de courbure qui ne se feront jamais, il serait nécessaire d'ajouter des glissières de sécurité pour éviter des chutes car certains fossés ont plus de 3 mètres de profondeur. Pour assurer un bon drainage de l'infrastructure de ces chemins, on devrait ajouter des fossés. Il est à noter que la réalisation de ces fossés, dans certains cas, doit se faire sur des terrains privés. Sera-t-il possible de le faire? Il faudrait aussi refaire une partie de l'infrastructure de ces chemins privés. Compte tenu de la composition de l'infrastructure de ceux-ci. Ces multiples travaux de terrassement devront aussi être exécutés avec une très grande précaution pour éviter d'impacter l'environnement et surtout les lacs en contre-bas. Bref, si l'on veut rendre ces chemins sécuritaires, plusieurs embûches sont à prévoir pour que tous les types de véhicule puissent y circuler normalement, de façon sécuritaire en toute saison, et sans bri de

suspension en été ou d'enlèvement dans la boue au printemps. De plus, il faut prévoir étendre régulièrement, en été, un abat-poussière et un déneigement adéquat en hiver.

Quant au chemin de la Rive, il est impératif de réduire la pente actuelle de plus de 12 % et d'élargir ce chemin en empiétant aussi dans le futur parc pour assurer une circulation sécuritaire en toute saison et aussi pour en permettre le déneigement. **Conclusion : nous comprenons que cela ne se fera pas. Ces chemins ne seront donc jamais 100 % sécuritaires.**

Même si de tels investissements financiers seraient possibles comme stipulé dans la Loi sur les parcs, chapitre P-9, section III, article 6, nous comprenons que cette probabilité ne se concrétisera pas dans le présent contexte. En effet, ces chemins privés sont en dehors du parc et n'appartiennent pas actuellement au Ministère selon les documents consultés dans l'entente signée par le Ministère avec la Station Mont des Trois-Lacs Orford Inc.

Selon moi, l'emplacement actuellement prévu pour le stationnement P5 de 100 places dont sa localisation n'est pas souhaitable, entre autres, pour toutes les raisons citées préalablement. Dans ce contexte, je propose à la section 5.0 de ce mémoire des alternatives de localisation pour la construction du stationnement P5 tel que proposé par le ministère de l'Environnement.

5.0 Alternatives à la localisation du stationnement P5 actuellement proposée

5.1 Identifier une autre localisation dans le parc près de la route 220 et préférablement avec un accès par le chemin des Bûcherons pour ce stationnement de 100 places avec ou sans navette

Les avantages :

Les besoins de rendre les chemins des Bûcherons et de la Rive un tant soit peu carrossables en toute saison seront moins importants et exigeront moins de déboursés. S'il y a nécessité d'avoir une navette entre le point d'accueil 5 et ce stationnement, les conducteurs de la navette connaîtront très bien les sections dangereuses de ce parcours.

Il y aura moins de circulation de véhicules sur ces deux chemins privés non sécuritaires et non prévus pour ce volume de circulation généré par un achalandage de 200, 300, voire 400 passages additionnels de plus par jour comparativement à 12 ou 16 passages de la navette, si celle-ci est retenue comme solution pour compenser la distance entre le Mont des Trois-Lacs et le point d'accueil 5.

Il serait possible d'utiliser la même navette qui est actuellement prévue pour desservir le secteur Montjoie en alternant les passages entre les deux destinations, pensons qu'il n'y

a qu'environ 4 kilomètres entre le P6 et environ 3 kilomètres entre ce stationnement et l'accueil au point 5. Ceci permet de maximiser son utilisation en période de moindre achalandage ou avec une seconde navette si l'on veut accroître le nombre de plage de disponibilité.

Il y aurait ainsi moins d'inconvénients pour les riverains de ces chemins privés causés par un fort volume de circulation par rapport à la situation actuelle **et les probabilités de stationnement illégal sur ces chemins privés seront minimisées parce que le stationnement P5 déborde.**

Alors que la construction d'un stationnement de 100 places tel que préconisé par le Ministère incluant tous les services aux utilisateurs mentionnés précédemment nécessitera beaucoup de travaux de terrassement et d'excavation de roc pris à même le Mont des Trois-Lacs. Il serait contreproductif de détruire une partie de la montagne que l'on veut protéger et mettre en valeur en construisant un immense stationnement grugé à même cette montagne.

Les inconvénients :

Il faut prévoir un minimum d'investissement pour rendre le chemin des Bûcherons carrossable et dans des meilleures conditions qu'actuellement par un entretien régulier, si l'utilisation d'une navette est privilégiée par la SÉPAQ.

L'accès au poste d'accueil 5 n'est plus direct en automobile mais doit se faire à pied car la distance n'est pas très grande pour des marcheurs capables d'escalader le Mont des Trois-Lacs ou encore par la navette, si le Ministère décide d'implanter une navette.

Les grimpeurs devront cependant parcourir une distance d'environ 3 kilomètres avec leur équipement pour accéder au Mont des Trois-Lacs.

Si le Ministère décide d'implanter un service de navette, ces grimpeurs pourront vraisemblablement utiliser celle-ci pour se rendre au poste d'accueil 5 afin d'éviter de transporter durant 3 kilomètres leur équipement d'escalade.

Cette solution n'exclut cependant pas la possibilité de stationnement illégal le long de ces chemins et notamment dans les servitudes privées, mais la municipalité d'Orford pourrait alors y faire appliquer la réglementation municipale s'il y a eu, préalablement, à une entente avec le propriétaire du chemin.

Le chemin des Bûcherons devra, cependant, être déneigé sur toute sa longueur si la SÉPAQ prévoit l'utilisation d'une navette pour se rendre au poste d'accueil 5.

Il faut renégocier une partie de l'entente avec le propriétaire du chemin des Bûcherons car l'entente actuelle ne permet pas un accès au parc à cet endroit.

5.2 Déplacement du stationnement P5 à l'intersection du chemin des Bûcherons et du chemin des Littorelles

Les avantages :

Cette solution nécessite beaucoup moins d'investissement financier pour améliorer la sécurité sur le chemin des Bûcherons et la réfection de son infrastructure puisque le chemin des Bûcherons entre la route 220 et l'intersection du chemin des Littorelles est pratiquement rectiligne et d'une longueur approximative d'un kilomètre et demi.

Cette solution minimise la majorité des inconvénients de circulation automobile sur les chemins privés des Bûcherons et de la Rive où il y a plusieurs résidences privées.

Cette solution minimise les travaux d'entretien sur un kilomètre et demi entre l'intersection du chemin des Littorelles et le point d'accueil 5.

L'accès au Mont des Trois-Lacs est de plus courte distance à partir de cette nouvelle localisation de stationnement et permet l'utilisation de sentiers pédestres existants dans le parc. Cette courte distance permet pratiquement à tous les marcheurs de se rendre au poste d'accueil 5.

Cette localisation de stationnement permet un accès au sentier équestre qui se trouve à proximité.

Les inconvénients :

Cette solution nécessite la mise en œuvre d'un stationnement à l'intérieur du parc avec tous les travaux de déboisement, déblais et remblais requis.

La SÉPAQ doit toujours utiliser cette portion de chemin privé pour permettre l'accès aux utilisateurs du parc à ce nouveau stationnement.

Il faut renégocier une partie de l'entente avec le propriétaire du chemin des Bûcherons car l'entente actuelle ne permet pas un accès au parc à cet endroit.

Il faut déneiger et entretenir cette partie du chemin des Bûcherons pour en permettre l'accès aux utilisateurs. Certains utilisateurs vont quand même poursuivre leur route sur le chemin des Bûcherons jusqu'au point d'accueil 5 et tenter un stationnement illégal.

5.3 Mettre en œuvre une navette entre le stationnement P6 et la station d'accueil localisée au point 5.

Les avantages :

Si le stationnement P6 avec 250 places prévues s'avère, dans une première phase, suffisant pour la clientèle éventuelle aux futures installations, le Ministère réalisera l'économie des coûts de construction d'un stationnement de 100 places incluant l'excavation de roc, le terrassement, le déboisement et les travaux connexes.

Cette solution permettrait, à tout le moins, de retarder dans le temps l'agrandissement du stationnement P6 pour satisfaire les besoins en croissance du nombre de visiteurs.

Les besoins de rendre les chemins des Bûcherons et de la Rive un tant soit peu carrossables en toute saison seront beaucoup moins importants et, de ce fait, exigeront moins de déboursés que si on construit un stationnement P5 avec 100 places à la localisation prévue actuellement par la SÉPAQ. Les conducteurs de la navette connaîtront très bien les sections dangereuses de ce parcours.

Il y aura moins de circulation de véhicules sur ces deux chemins privés non sécuritaires et non prévus pour ce volume de circulation généré par un achalandage de 200, 300, voire 400 passages additionnels de plus par jour comparativement à 12 ou 16 passages de la navette.

Il serait possible d'utiliser la même navette qui est actuellement prévue pour desservir le secteur Montjoie en alternant les passages entre les deux destinations, pensons qu'il n'y a qu'environ 4 kilomètres entre le P6 et l'accueil au point 5 et ainsi maximiser son utilisation en période de moindre achalandage ou avec une seconde navette si l'on veut accroître le nombre de plage de disponibilité.

Il y aurait ainsi moins d'inconvénients pour les riverains de ces chemins privés causés par un fort volume de circulation par rapport à la situation actuellement prévue **et les probabilités de stationnement illégal sur ces chemins privés seront minimisées parce que le stationnement P5 déborde.**

En se servant du stationnement P6 comme base de départ de la navette, la SÉPAQ pourrait y regrouper plusieurs fonctions intéressantes pour les clients telles que baignade au lac Fraser, début des sentiers de marche. En plus la SÉPAQ pourrait offrir la possibilité de location de vélos incluant les vélos électriques. Cela permettrait ainsi aux usagers de la SÉPAQ de se rendre au point d'accueil 5 à partir du stationnement P6 par leur propre moyen en vélo ou à pied en suivant une piste de randonnée prévue à cet effet.

La distance entre le stationnement P6 et le point d'accueil 5 n'est pas très grande pour une randonnée à pied, soit une dizaine de kilomètres aller et retour. C'est idéal pour des marcheurs aguerris désirant faire une boucle autour du Mont des Trois-Lacs alors qu'en

vélo ou vélo électrique, cette distance est très courte. Pour les autres clients, le fait de prendre la navette peut s'avérer une expérience très intéressante tout en leur permettant d'observer l'environnement. Notons ici que l'escalade du Mont des Trois-Lacs n'est pas une excursion familiale à cause du dénivelé et des conditions difficiles d'accès.

La présence de l'infrastructure existante d'un dépanneur et d'une station-service à proximité du stationnement P6 permettrait probablement la réouverture de ce dépanneur avec une certaine rentabilité puisqu'il pourrait opérer pendant toute l'année compte tenu des activités annuelles de la SÉPAQ à cet endroit.

La piste d'équitation pourrait aussi débiter à cet endroit (stationnement P6) et suivre le sentier déjà prévu à cet effet pour cette clientèle.

Le point de départ de la navette au stationnement P6 réduit l'utilisation de véhicules moteurs au profit du transport collectif et de l'usage de la marche et du vélo minimisant l'impact des émissions de gaz à effet de serre et cela démontre aux usagers du parc qu'il existe en 2023 d'autres moyens que l'automobile pour se déplacer.

Cette solution de navette à partir du stationnement P6 maximise l'utilisation de ce stationnement P6. Cela représente une économie de coûts d'investissement en utilisant au maximum ce stationnement ainsi que les stationnements existants du Lac Fraser et celui de la rue Des Nénuphars qui a été construit par la municipalité d'Orford pour d'autres installations de la SÉPAQ.

Alors que la construction d'un stationnement de 100 places tel que préconisé par le Ministère incluant tous les services aux utilisateurs mentionnés précédemment nécessitera beaucoup de travaux de terrassement et d'excavation de roc pris à même le Mont des Trois-Lacs. Il serait contre-productif de détruire une partie de la montagne que l'on veut protéger et mettre en valeur en construisant un immense stationnement grugé à même cette montagne.

Les inconvénients :

L'accès au poste d'accueil 5 n'est plus direct en automobile mais doit se faire par la navette pour les personnes à mobilité réduite et pour les familles qui désirent pique-niquer au point d'accueil 5.

Même s'il est possible d'agrandir le stationnement P6, ces coûts seront moins élevés, à mon point de vue, que de construire un nouveau stationnement de 100 places au poste d'accueil 5 avec dynamitage, remblayage et déboisement.

Les grimpeurs devront vraisemblablement utiliser la navette pour se rendre au poste d'accueil 5 à cause des équipements à transporter pour leur activité

Pour les marcheurs d'occasion, la distance entre le P6 et le point d'accueil 5 est cependant beaucoup plus grande et ils devront prendre la navette.

6.0 Conclusion

Le projet de parc national tel que proposé par le ministère de l'Environnement présente définitivement pour la population une offre très intéressante de contact avec la magnifique nature qui nous entoure. Cette offre propose de multiples activités dont profiteront aussi les riverains de la Chaîne des lacs surtout à cause de la proximité du parc.

Cependant, la localisation prévue du poste d'accueil 5 pour y implanter un stationnement de 100 places, jumelé à l'état désastreux et non sécuritaire des deux chemins privés qui y donnent accès, sont des enjeux que le ministère de l'Environnement ne peut négliger.

Il faut aussi tenir compte des inconvénient majeurs que les riverains de ces deux chemins privés vont subir ainsi que ceux des résidents des chemins publics autour de la Chaîne des lacs ainsi que la municipalité d'Orford si la solution proposée par le ministère de l'Environnement est adoptée telle quelle. Le ministère de l'Environnement a l'obligation d'en minimiser les impacts et il doit assurer le maintien d'une bonne qualité de vie de ces riverains. Il évitera ainsi conjointement avec la municipalité d'Orford les contestations et récriminations de ses riverains pour les années à venir suite aux inconvénients que ceux-ci vont subir.

C'est à se demander pourquoi le projet d'installation que l'on nous présente comporte deux traitements différents pour les riverains de ce développement du parc. Pour le secteur Montjoie, le ministère de l'Environnement propose une navette électrique qui devra parcourir plus de 8 kilomètres, soit 16 kilomètres aller-retour à partir du stationnement P6. Cette navette passe par des routes provinciales et un chemin municipal qui compte environ seulement une trentaine de résidences pour préserver la quiétude de ces propriétaires.

Pour le secteur du Mont des Trois-Lacs, le ministère de l'Environnement nous propose un stationnement de 100 places accessible obligatoirement à partir de deux chemins privés dont les infrastructures sont non conformes et dangereuses. Ce stationnement entraînera un accroissement important de la circulation automobile sur ces deux chemins privés impactant un bien plus grand nombre de résidences (plus de 100 résidences), soit deux poids et deux mesures !!!!!

Alors pourquoi ne pas prévoir le même type de navette électrique pour desservir le secteur du Mont des Trois-Lacs à partir du stationnement P6 pour une distance d'environ

4 kilomètres, soit 8 kilomètres pour un trajet aller-retour. Il est à noter que la même navette pourrait desservir à la fois les deux secteurs, surtout en basse saison.

Nul doute que les installations au point d'accès 5 vont nécessiter quand même des investissements importants pour améliorer l'état actuel de ces deux chemins privés si le ministère de l'Environnement prévoit une opération quatre saisons avec navette afin de les rendre carrossables et plus sécuritaires. Alors pourquoi ne pas acquérir ces deux chemins privés et rendre pérenne ces accès pour les générations à venir?

Il est curieux que le ministère de l'Environnement propose la construction de plusieurs stationnements dans ce parc national au lieu de concentrer ces stationnements en un seul ou même deux endroits et, par conséquent, réduire le nombre de places requises au total. Le Ministère pourrait de plus utiliser certaines installations existantes comme le stationnement de la Sucrierie ainsi que celui des Nénuphars en période de pointe d'achalandage. Ceci réduit les coûts globaux d'infrastructure requis.

Cette proposition actuelle de multiples stationnements s'apparente bien plus à une solution datant des années 1960-1970 où l'on privilégiait l'utilisation de l'automobile comme moyen de déplacement. **Il me semble qu'une solution de navette pour circuler dans le parc et sur ses chemins d'accès est bien plus appropriée pour tenir compte de la conservation de la nature et des enjeux environnementaux actuels en 2023, notamment l'émission de GES. Il serait préférable de privilégier des navettes plutôt que la construction de multiples stationnements par opposition à l'utilisation de l'automobile comme le font plusieurs parcs nationaux au Canada et aux États-Unis.**

En terminant, puisqu'il a été impossible de visiter le 15 février dernier le futur projet de stationnement P5 en utilisant le chemin des Bûcherons et le chemin de la Rive, une visite des lieux s'impose. Il est donc impératif que les responsables du ministère de l'Environnement et les commissaires du BAPE fassent une visite de ces deux chemins privés à chacune des saisons et, plus particulièrement, au dégel du printemps et en l'hiver afin de comprendre les enjeux de circulation, de sécurité et de nuisance qu'impose l'actuelle localisation du stationnement P5.

Richard Régimbald