Municipalité du Canton d'Orford | 2530, chemin du Parc, Orford (Québec) J1X 8R8
T. : 819 843-3111 | **S. F.** : 450 532-3272 | www.canton.orford.qc.ca

Mémoire de la Municipalité du Canton d'Orford sur les enjeux liés à l'agrandissement du parc à l'intérieur des limites de son territoire

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) dans le cadre du projet d'agrandissement du Parc national du Mont-Orford

Adopté par la résolution 2023-03-209

Orford, le 29 mars 2023

Table des matières

1 Mise en contexte

2 Aménagements proposés et enjeux perçus à l'égard de ceux-ci
2.1 Deux (2) tunnels sous la route 220
2.2 Un stationnement de deux cent cinquante (250) places à l'entrée P6
2.3 Un débarcadère pour embarcation légère au marais du lac Brompton
2.4 Un stationnement à l'extrémité d'un chemin privé

3 Autres enjeux
3.1 Sauvetage à l'intérieur du parc
3.2 Chemin de la Concession

4 Conclusions

1 Mise en contexte

Le présent mémoire se veut un bref résumé des inquiétudes, des questionnements et des demandes de la Municipalité du Canton d'Orford en regard du projet d'agrandissement du Parc national du Mont-Orford (PNMO).

D'emblée, la Municipalité tient à souligner qu'elle est favorable au projet d'agrandissement du PNMO. Ce projet correspond aux valeurs autour desquelles la Municipalité orchestre son développement, soit la mise en valeur à des fins de mobilité active dans un environnement exceptionnel et de la protection de celui-ci. Toutefois, ce projet comporte une particularité qui doit être prise en compte et qui constitue la pierre angulaire de la majorité des commentaires et réactions des citoyens, qui sont parvenus aux autorités municipales. Le parc national est agrandi à l'intérieur d'un cadre bâti et déjà occupé dans une périphérie rapprochée. L'implantation des aménagements proposés se doit donc d'être réalisée en considérant cette réalité et en visant un équilibre entre l'accessibilité au parc et le respect de la quiétude et de la qualité de vie des gens établis.

2 Aménagements proposés dans le projet d'agrandissement

2.1 Deux (2) tunnels sous la route 220

Pour permettre le raccordement de façon sécuritaire du parc actuel à la section visée par l'agrandissement, le Ministère propose deux (2) traverses de la route 220 par des tunnels accessibles aux piétons et aux cyclistes. La construction de ces traverses entraînera des travaux d'infrastructure d'importance et sur une période de plusieurs semaines. Une fermeture complète de la route 220 lors de ces travaux entraînerait un détour d'environ trente (30) km pour les usagers de la route afin de reprendre leur itinéraire. Une telle réalité aurait un impact énorme sur les temps de réponse des services d'urgence, notamment pour le service incendie où les délais d'intervention seraient triplés. Aucune autre voie locale ne peut-être empruntée pour réduire cette distance. La municipalité demande que soit prise en compte cette situation lors de la conception des travaux et que ceux-ci prévoient une circulation par alternance des véhicules.

2.2 Un stationnement de deux cent cinquante (250) places à l'entrée P6

Afin de faciliter l'utilisation d'une navette destinée au transport des usagers du secteur du lac Montjoie, un stationnement de deux cent cinquante (250) places (P6) dédié à cette fin est prévu du côté nord de la route 220, près de l'accès au secteur Fraser. Toutefois, sa localisation obligera la majorité des baigneurs, des marcheurs et des cyclistes qui utiliseront ce stationnement à traverser la route 220 dont la vitesse affichée est de 80 km/h, pour accéder aux activités. La Municipalité y voit un enjeu de sécurité pour les usagers puisqu'il ne sera pas possible, en vertu des normes du ministère des Transports, d'y aménager une traverse prioritaire. Des tunnels seront construits à fort prix pour sécuriser les usagers mais l'emplacement du stationnement P6 vient anéantir une partie de ces efforts par le risque qu'il comporte.

Ce stationnement proposé est également isolé de tout lien piéton et cycliste. Il n'est pas prévu de le raccorder à aucun sentier à proximité. Un marcheur désirant se diriger vers le mont des Trois-Lacs devra traverser la route 220 à un endroit non sécurisé, traverser le secteur Fraser pour ensuite utiliser le tunnel à construire près du chemin des Bûcherons afin de retraverser la route 220. Le raccordement du stationnement au sentier équestre situé plus au nord permettrait d'éliminer ce conflit et sécuriser les déplacements. Il est déjà prévu à plusieurs endroits dans la section de l'agrandissement du parc que le sentier équestre cohabite avec des sentiers pédestres et cyclables. Ce raccordement ne constituerait donc pas un précédent en proposant des utilisations incompatibles.

2.3 Un débarcadère pour embarcation légère au marais du lac Brompton

Un stationnement de soixante (60) places est également prévu au chemin du Marais (accès P8) avec une station de lavage non contrôlée. Ces aménagements sont en vue de permettre un accès public au débarcadère à aménager au marais du lac Brompton, en bordure de la route 220. Les embarcations à louer par la Sépaq seront en permanence sur le plan d'eau du lac Brompton. Le risque d'intrusion d'espèce aquatique envahissante est nul par celle-ci. Toutefois, puisque l'accès sera ouvert au public en général, la Municipalité s'inquiète de la forte possibilité de contaminer d'autres lacs causée par une forte présence du myriophylle à épi dans le marais du lac Brompton. Malgré une sensibilisation faite auprès des usagers, les embarcations de ces derniers risquent de ne pas être nettoyées à la sortie du lac et peuvent ensuite introduire cette plante dans d'autres plans d'eau. De concert avec des associations de protection de lacs sur son territoire, la Municipalité investit annuellement plus de 50 000 $ afin de ralentir et idéalement éliminer la propagation de cette espèce envahissante. Le projet de la Sépaq, sous sa forme de contrôle actuelle, représente un risque non seulement pour les plans d'eau de la Municipalité mais aussi de tous ceux qui seront visités par ces mêmes plaisanciers. L'accès aux plans d'eau ne doit pas se faire au détriment de la santé de ceux-ci.

2.4 Un stationnement à l'extrémité d'un chemin privé

Parmi les aménagements proposés, un stationnement de cent (100) places est prévu à l'extrémité du chemin des Bûcherons, soit à l'emplacement d'une éclaircie existante, résultant de l'extraction de matière première pour la réhabilitation du chemin au début des années 1990. Ce stationnement est souhaité afin de créer une proximité avec le mont des Trois-Lacs (±1 km) et le mont Cathédrale (±3.5 km). À moins d'un kilomètre seront également aménagés des sites de camping rustique (5) ainsi que des refuges (2). La paroi d'escalade sera également sécurisée et rendue accessible aux grimpeurs. Ce stationnement est toutefois prévu directement face à la zone la plus densifiée du chemin des Bûcherons.

Comme spécifié en introduction, la Municipalité considère que le Gouvernement doit prendre en considération le cadre bâti existant dans l'élaboration du projet. Les aménagements proposés doivent tenir compte de la présence habitée et tendre à réduire les impacts causés par l'arrivée de nouveaux utilisateurs au PNMO. La localisation et le nombre de places prévues du stationnement P5 nous semblent problématiques et une réflexion s'impose. Il existe des secteurs du chemin des Bûcherons où moins d'habitations sont présentes et où une relocalisation du

stationnement pourrait être considérée et répondre aux critères d'accessibilité car toujours dans des distances de marche inférieures à 2.5 km. La quiétude des citoyens établis serait ainsi moins remise en question.

Une source potentielle de conflit existe également pour la géolocalisation du site choisi pour ce stationnement. Selon l'information inscrite, les engins de recherche les plus communs peuvent inviter les visiteurs à emprunter le chemin de la Rive dont une portion n'est pas entretenue l'hiver. Cette situation constitue un piège qui saura y prendre plusieurs usagers. La relocalisation du stationnement plus près de la route 220 évite cette possibilité.

L'utilisation d'un chemin privé sans aucune garantie d'un entretien adéquat pose problème. Rappelons que le chemin des Bûcherons est un chemin qui a été aménagé à la fin des années 80, sans surveillance ni contrôle qualitatif. Il est donc difficile, voire impossible de confirmer la capacité de cette infrastructure routière à supporter un accroissement substantiel du volume de la circulation. Dans la mesure où le Gouvernement maintient sa volonté de mettre en place un stationnement dans ce secteur, il est impératif que la responsabilité de l'entretien du chemin soit imputée de façon claire à quelqu'un. Selon l'acte de servitude actuel intervenu le 11 décembre 2019 entre *Station Mont des Trois Lacs Orford inc.* et le *ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs*, il appert que tous peuvent y faire des travaux d'entretien mais nul n'est tenu de les faire. Une telle réalité fera en sorte que les citoyens utilisant ce chemin risquent d'être captifs d'une chaussée endommagée par l'augmentation du volume de circulation et sous-entretenue par son actuel propriétaire. La Municipalité anticipe d'être ensuite interpellée sur cette problématique, et ce, même si la voie n'est pas publique municipale. Pour pallier à cet hypothétique manque d'entretien de la chaussée, la Municipalité considère que le Gouvernement doit prendre l'engagement d'en assumer les coûts d'entretien jusqu'au stationnement proposé et à répondre de son état. Ainsi, la Municipalité est défavorable à la création d'une entrée, même secondaire, dans cette section du parc tant qu'une solution ne sera pas mise en place afin de garantir un chemin d'accès sécuritaire, jumelé d'une entente claire et pérenne pour son entretien et son déneigement.

Enfin, soulignons que la première portion d'une longueur de 1.5 km du chemin des Bûcherons n'est pas entretenue l'hiver par la Municipalité. L'accès au stationnement en hiver entraînerait un déplacement de la circulation vers les circuits alternatifs, empruntant par le fait même les chemins des Nénuphars et des Littorelles, voies qui n'auraient pas à être utilisées en temps normal. Toujours dans un souci de réduction des impacts envers la population, le déneigement de cette section devrait être assuré, sans pour autant augmenter le fardeau fiscal des contribuables Orferois.

3 Autres enjeux

3.1 Des sauvetages à l'intérieur des limites du parc

La mise en valeur des attraits naturels présents dans la portion agrandie du PNMO et située sur le territoire de la Municipalité (mont des Trois-Lacs, paroi d'escalade) entraînera inévitablement des besoins accrus de sauvetage. Basés sur l'expérience

actuelle, des sauvetages en civière sont à prévoir et ceux-ci nécessiteront l'intervention des pompiers de la Municipalité. Rappelons que la Municipalité n'a pas de pompiers à temps plein et que ceux-ci sont sur appel. Outres les frais de la main d'œuvre lors des interventions, ces dernières créent des besoins de formations, d'achat d'équipement et de vêtements spécialisés pour lesquels la Municipalité n'est pas compensée. L'agrandissement du PNMO est l'occasion de revoir les règles établissant les tenants lieu de taxes afin de prévoir spécifiquement des sommes à ces fins. La Municipalité demande que les frais encourus pour les sauvetages à l'intérieur du parc actuel et futur, soient entièrement assumés par la Sépaq ou un Ministère.

3.2 Un chemin sans virée adjacent au parc

Le chemin de la Concession est un chemin municipal adjacent au PNMO dans sa portion sud. Ce chemin ancestral et qui paraît au cadastre originaire du Canton d'Orford a été au fil du temps abandonné sur de longues sections. Il en résulte une portion d'environ 600 mètres au bout de laquelle il n'existe aucune virée. Dans le cadre des échanges initiaux avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, la Municipalité avait adressé une demande pour qu'une portion de terrain soit retirée du parc afin de permettre la construction d'une virée. Cette demande avait été refusée compte tenu de la présence d'arbres matures sur la portion de terrain convoitée par la Municipalité. Considérant les coûts et la lourdeur procédurale associée à une redéfinition des limites d'un parc de conservation, la Municipalité est d'avis qu'il est impératif de profiter du processus en cours afin de régulariser cette situation. Une question de sécurité justifie cette demande car les véhicules d'utilités publiques doivent faire marche arrière sur une distance de plus de 175 mètres pour faire demi-tour. La Municipalité est toutefois d'avis que l'espace à occuper pour la virée doit toutefois être minimale pour permettre les manœuvres, et ce, même si elle demeure non conforme aux exigences actuelles pour ce type d'infrastructure.

4 Conclusion

La Municipalité réitère son appui au projet d'agrandissement du Parc national du Mont-Orford. Elle demeure confiante que les problématiques soulevées puissent trouver des solutions qui conviendront à l'ensemble des parties interpelées par ce projet. En ce sens, la Municipalité offre sa collaboration aux différents ministères et sociétés impliqués dans ce projet et encourage la poursuite des échanges menant à l'élaboration de propositions qui sauront réduire les impacts sur le milieu de vie de sa population implantée et à venir.