

RAPPORT D'ENQUETE

route 117

section lac Gabbro
au lac Vipère



Montréal, le 25 janvier 1985

Monsieur Adrien Ouellette
Ministre
Ministère de l'environnement
5199, Sherbrooke est
Montréal, (Québec)
H1T 3X9

Monsieur le ministre,

J'ai bien l'honneur de vous transmettre le rapport d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le dossier de la Route 117, section du lac Gabbro au lac Vipère. Le mandat que vous aviez confié au Bureau demandait d'identifier les questions litigieuses et d'explorer les avenues de solution.

Monsieur Florent Poirier, membre permanent du Bureau, a présidé la commission formée à cet effet. Certaines circonstances dues à la saison et à la nature du dossier ont occasionné un retard dans la production du rapport.

J'espère que ce rapport contribuera à la compréhension du dossier et à la prise de décision ultérieure.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Président,

André Beauchamp
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement

AB/lp

Montréal, le 21 janvier 1985

Monsieur le Président,

Le 12 novembre dernier, le ministre de l'Environnement, Monsieur Adrien Ouellette mandatait le Bureau d'audiences publiques en vertu de l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour enquêter sur le dossier Route 117, section du lac Gabbro au lac Vipère, afin d'éclaircir les questions litigieuses et d'explorer des avenues de solution. Ce même 12 novembre 1984, vous m'avez demandé d'assumer la responsabilité de cette enquête. J'ai assumé cette responsabilité seul. A une occasion, Monsieur Luc Ouimet m'a accompagné dans une rencontre pour m'assister techniquement. Monsieur Yves LeBlanc, analyste au Bureau, a assumé la responsabilité du secrétariat et de l'analyse de la commission d'enquête.

Afin de bien situer l'origine du mandat, je vous rappellerai que dans le cadre du projet de réfection de la route 117 du lac Gabbro au lac Vipère, le Bureau d'audiences publiques a rendu accessibles à la consultation publique l'étude réalisée par le service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, ainsi que le résumé et les autres éléments du dossier de la demande d'autorisation concernant deux tronçons consécutifs que regroupe ce projet.

La période d'information de 45 jours prescrite par le Règlement général relatif à l'examen et à l'évaluation des impacts sur l'environnement pour ce dossier se terminait le 10 octobre 1984.

Avant la fin de cette période d'information, une demande d'audience publique était acheminée au ministre Adrien Ouellette. Dans cette demande, le requérant référerait à des préjudices pour le secteur Dorval Lodge inclus à l'intérieur des limites du projet de réfection. En bref, le requérant, Monsieur Roland Dorval, soulignait:

1. "L'élargissement de la chaussée (section nord) d'une largeur de 4,30 mètres pour atteindre une largeur totale de 7,95 mètres par rapport à la ligne du centre de la route actuelle constitue une contrainte majeure. En effet, (...) le remblai et le mur de soutènement empiètent sur le site à proximité d'un champ d'épuration no 2 construit en 1982."
2. "De plus, le ministère de l'Environnement a autorisé les constructions d'un champ d'épuration no 3 pour le traitement des eaux usées des camps de pêche en bordure du réservoir Dozois."
3. "Tel que mentionné aux articles 3.2.3 "Milieu Visuel" et 3.3 "Elaboration des tracés" du rapport concerné, l'aspect visuel du secteur Dorval Lodge vers le réservoir Dozois est un attrait important pour le développement touristique. Les travaux projetés de remblai et d'un mur de soutènement causeront certes des désagréments aux usagers des bâtiments récréatifs adjacents (auberge, camps de pêche et autres). Ces désagréments diminueront certes le potentiel touristique, outre la période de construction pour une durée de 3 ans."

Dans notre mandat d'enquête, pour élucider les questions litigieuses, nous avons pris toutes les dispositions nécessaires afin de rencontrer les différents intervenants. Dans un premier temps, dès le 13 novembre, la commission rencontrait Monsieur Roland Dorval, allait visiter les lieux en sa compagnie, écoutait sa version et ses revendications pour ensuite rencontrer un représentant de sa firme d'ingénieurs-conseils à Val d'Or, Monsieur Gilles Marcotte, ingénieur, et son procureur à Amos, Me Claude P. Bigué de la firme Bigué, Bigué et Tymchyk.

Suite à cette première phase d'exploration, nous tenions une rencontre avec le promoteur, le ministère des Transports, Monsieur Jean-Claude Larrivée, ingénieur, chef du service des Tracés et Projets qui était accompagné de Mme Andrée Lehmann du Service de l'environnement, de M. Pierre Fortin, adjoint à la construction, de M. Raymond Savard, chargé de projets et de M. Jacques Côté.

Enfin, la Direction régionale du ministère de l'Environnement, région 07, étant impliqué dans l'autorisation du système de traitement des eaux usées de Dorval Lodge, nous avons rencontré, pour tenter de compléter notre dossier technique, Monsieur Raymond Lemire, biologiste, chef du secteur inventaire et recherche. Assistaient également à cette rencontre, Monsieur Denis Tremblay, ingénieur consultant, engagé à titre d'expert, Monsieur Claude Labrosse, agent de maîtrise de la région de Montréal du ministère de l'Environnement, spécialiste dans les installations de fosses septiques ainsi que Madame Marie Le Rouzès, analyste au Service d'analyse des études d'impact du ministère de l'Environnement.

Dans un premier temps, il nous est apparu que les préjudices invoqués dans la demande écrite de Monsieur Dorval pouvaient être analysés sur une base strictement technique; par exemple, le M.T.Q. pouvait limiter ses empiètements et autres inconvénients et prévoir certaines mesures de mitigation alors que le requérant pouvait modifier à son propre avantage les installations prévues en vue d'occuper moins d'espace tout en répondant adéquatement aux demandes du ministère de l'Environnement. Dans cette perspective, la commission a requis les services d'experts de la firme d'ingénieurs-conseils GENARP en la personne de Denis Tremblay, ingénieur, et a rencontré la firme d'ingénieurs-conseils Saint-Amant, Vézina, Vinet, Brassard, représentée par monsieur Gilles Marcotte, ingénieur et monsieur Armand Brassard, ingénieur, porte-parole de monsieur Roland Dorval, propriétaire de Dorval Lodge. Cette rencontre a eu lieu le 4 décembre en avant-midi à Val-d'Or alors qu'en après-midi une rencontre avait lieu à Amos avec le procureur de Monsieur Dorval, Me Claude P. Bigué. La commission a convoqué tous les intervenants sur le site même de l'Auberge Dorval Lodge inc. le 5 décembre 1984 pour que tous tiennent le même langage et puissent visualiser autant les empiètements que les mesures de mitigation proposées et tout autre aspect du dossier.

Après cette visite sur place, la commission rencontrait tous les intervenants du ministère des Transports à Val-d'Or pour tenter d'effectuer la synthèse de l'ensemble des observations et voir si des solutions de rechange pouvaient être envisagées.

Un premier consensus de tous les participants fut à l'effet que la zone de l'Auberge Dorval est particulièrement dangereuse pour les piétons et que la réfection proposée est susceptible d'augmenter les risques d'accidents plutôt que de les amoindrir.

Le deuxième élément de discussion a consisté à interroger la possibilité pour le M.T.Q. de contourner les installations de l'Auberge Dorval. Les participants du M.T.Q. ont semblé favoriser spontanément cette alternative et y trouver certains avantages, compte tenu des difficultés à affronter dans la réfection dans cette zone. Le chef du service des Tracés et Projets de Montréal, responsable de ce projet, Monsieur Jean-Claude Larrivée, ingénieur, s'engage donc à vérifier la faisabilité d'un contournement et de nous informer pour le mardi 11 décembre 1984.

Dans notre recherche de solutions, nous avons exploré les mécanismes permettant de réduire les limites de vitesse à 55 Km/h plutôt que de 90 Km/h dans cette zone. Dans le domaine de la signalisation, le M.T.Q. croit également que des pictogrammes annonçant la pourvoirie pourraient être installés. Egalement, pour répondre aux demandes de Monsieur Dorval, il est possible de prévoir dans les devis du M.T.Q. une clause qui interdirait que des travaux soient effectués entre telle ou telle date dans ce secteur afin de ne pas nuire à l'exploitation du commerce.

Par ailleurs, la visite sur le terrain et l'exploration des installations ont permis de constater que les équipements prévus pour l'épuration des eaux usées et plus particulièrement la grandeur du champ d'épuration no 3 à construire et déjà autorisé par le MENVIQ étaient plus grands que requis. Le débit considéré par la firme d'ingénieurs est supérieur du double aux possibilités d'utilisation des équipements en place, ce qui entraîne la construction d'un champ d'épuration beaucoup plus grand que nécessaire sans compter que d'autres solutions sont également possibles.

Il nous faut souligner que Monsieur Armand Brassard, ingénieur, représentant la firme St-Amant, Vézina, Vinet, Brassard, ingénieurs-conseils de Val d'Or, engagé par Monsieur Dorval, a refusé de façon catégorique toute discussion qui aurait pu avoir comme résultat de modifier ses plans. Cette absence de collaboration, sinon cette absence de bonne foi, a pu être observé par tous, ce qui a même gêné la commission dans sa démarche. Ainsi, il nous informait que le vidangeur de fosses septiques le plus proche de l'Auberge Dorval était à Lebel-sur-Quévillon, soit à 225 milles avec des coûts prohibitifs alors que tout près de son bureau nous rencontrions Monsieur A. Joly, propriétaire de "Les fosses septiques du nord ouest", 1772, 3e Avenue, Val d'Or.

Me Claude P. Bigué et Monsieur Armand Brassard se joignent à cette rencontre de la commission avec le ministère des Transports et le résultat des observations leur est communiqué. La commission tente une fois de plus d'obtenir la collaboration de Monsieur Brassard, sans succès.

Malgré cette intransigeance d'une des parties, nous avons pu compter sur la collaboration du M.T.Q. Tel que convenu, nous avons reçu, en date du 12 décembre 1984, une lettre de Monsieur Jean-Claude Larrivée où il nous dit que:

"Effectivement, il est possible de contourner les installations de Dorval Lodge Inc. sans une augmentation indue des coûts de construction; le profil de la route 117 dans le contournement serait même supérieur au profil du projet actuel."

"Nous n'avons pas encore en main les informations adéquates sur les impacts environnementaux du contournement, bien que le Service de l'environnement et le M.L.C.P. aient été consultés."

Compte tenu des dimensions environnementales, nous avons demandé et reçu l'avis du Service de l'environnement du M.T.Q. que nous recevions le 4 janvier 1985 et dans lequel le chef du Service de l'environnement vient un peu contredire, ou tout au moins interroger, l'affirmation du chef du service des Tracés et Projets quant aux coûts et aux conséquences, ce qui de l'opinion de la commission ne semble pas de la compétence du Service de l'environnement du M.T.Q. Cependant, il fait état de la "nécessité de procéder à l'évaluation de l'importance des problèmes environnementaux qui pourraient être causés par ce contournement."

Dans la conclusion de cet avis, nous pouvons lire:

"Nous croyons donc que toute modification de tracé dans le secteur Dorval Lodge devrait faire l'objet d'une évaluation environnementale attentive et que si, suite à cette évaluation, la solution de contournement était retenue, des mesures spéciales devraient être prises en accord avec les services gouvernementaux concernés, particulièrement le service des Tracés et Projets et la Direction des structures ainsi qu'avec la Direction régionale de l'Abitibi."

Le document évoque, entre autres, la nécessité de mesures de mitigation pour permettre le passage des orignaux.

Selon les informations transmises à la commission par le promoteur, le M.T.Q. procède maintenant à la définition et à l'analyse de la solution de contournement.

Conclusions

1. La commission a rencontré toutes les personnes qui lui ont semblé impliquées par le projet. Elle a fait porter son enquête sur les questions litigieuses et exploré des avenues de solution. Son enquête n'a pas suivi une procédure publique.
2. Le requérant, Monsieur Roland Dorval, a pu faire la démonstration d'un certain nombre de préjudices que la construction de la route telle que prévue pouvait occasionner à ses installations et à son commerce.
3. Toutefois, dans la recherche d'une solution nouvelle, le requérant a manifesté peu de souplesse et s'est refusé à réviser les coordonnées d'un projet d'installation septique dont le bien-fondé laisse à désirer.
4. Dans son étude du dossier du système d'évaluation et de traitement des eaux usées de l'Auberge Dorval, la Direction régionale de l'Ouataouais n'a pas fait les vérifications qui s'imposaient.
5. Le ministère des Transports, service des Tracés et Projets a fait preuve de beaucoup de collaboration, confirmé la faisabilité d'un contournement des installations de Dorval Lodge Inc. sans augmentation induite des coûts de construction, suggéré des améliorations ponctuelles et affirmé que le profil de la route 117 dans le contournement serait même supérieur au profil du projet actuel. L'hypothèse d'un nouveau tracé est donc plausible. Cependant, le Service de l'environnement du M.T.Q. indique que toute modification de tracé dans le secteur de Dorval Lodge devrait faire l'objet d'une évaluation environnementale attentive. Il semble donc y avoir divergence d'opinion au sein du M.T.Q.

Dans les circonstances, la commission ne peut que regretter que l'évaluation d'une voie de contournement n'ait pas été effectuée au préalable dans l'étude d'impact ou qu'elle n'ait pas été possible durant l'enquête compte tenu de la saison.

Comme le contournement des installations de l'Auberge Dorval nous semble la solution la plus souhaitable mais qu'il est impossible, pour l'instant, d'en recommander la construction tant que l'évaluation environnementale n'aura pas été effectuée et comme nous n'avons pas une connaissance suffisante des impacts environnementaux du nouveau tracé, nous suggérons que les études nécessaires soient effectuées et soumises afin que l'approbation du ministre de l'Environnement soit accordée s'il y a lieu. D'autre part, comme la réfection de la route 117 a une très grande importance pour toute la région de l'Abitibi-Témiscamingue et que la demande d'audience publique de Monsieur Dorval invoque uniquement des préjudices personnels en référence avec les installations de sa pourvoirie, nous estimons que l'autorisation de procéder aux travaux de réfection de la route 117 dans le parc de La Vérendrye pourrait être accordée à l'exception de la zone de Dorval Lodge Inc., cette zone étant comprise entre les chaînages 11+400 et 12+689,18 montrés aux feuillets 12 et 13 de 19 du cahier de plans no CH-79-17-2009. Le requérant ne s'oppose pas à la construction de la route dans les autres secteurs et ne soulève pas de questions à leur égard.

Si les vérifications complémentaires du M.T.Q. en coordination avec le MENVIQ et le MLCP démontrent que le nouveau tracé étudié est le meilleur à tous points de vue, le ministre de l'Environnement devrait soumettre à nouveau ce secteur à une période d'information de 45 jours puisque cette variante n'a pas été soumise à la procédure. Si, au contraire, les conclusions de

L'étude environnementale sur le contournement arrivaient à démontrer qu'il faille s'en tenir au tracé actuel, il y aurait alors lieu de reprendre ce dossier et d'établir clairement les solutions retenues quant au tracé, au niveau, à l'emprise, aux talus de la route, à l'emplacement et à la dimension du champ d'épuration no 3, aux limites de vitesse, à la signalisation (pictogrammes) et au calendrier des travaux dans cette zone. En ce cas, le ministre devra alors disposer de la demande d'audience du requérant.



Florent Poirier
Commissaire

Fait à Montréal, le 21 janvier 1985

ANNEXE I

Liste des documents utilisés

- 1) Réfection de la route 117 du lac Gabbro au lac Vipère
Étude d'impact sur l'environnement.
- 2) Lettre de demande d'audience de l'Auberge Dorval Lodge inc.
par monsieur Roland Dorval, 4 octobre 1984.
- 3) Lettre de Jean-Claude Larivée, ingénieur, ministère des
Transports, 23 novembre 1984.
- 4) Lettre de monsieur Jean-Claude Larivée, ingénieur, chef du
Service des tracés et projets du ministère des Transports,
12 décembre 1984.
- 5) Lettre de monsieur Daniel Waltz, chef du Service de l'envi-
ronnement du ministère des Transports, 21 décembre 1984.
- 6) Certificat d'autorisation - Système septique, 12 octobre 1982,
émis par monsieur Guy Demers, directeur régional (07), minis-
tère de l'Environnement.
- 7) Rapport d'inspection de monsieur Denis Tremblay, ingénieur-
conseil et de monsieur Claude Labrosse, agent de maîtrise du
ministère de l'Environnement, région de Montréal (06).
- 8) Rapport des observations de monsieur Denis Tremblay, 12 décembre
1984.

ANNEXE II

Rencontres de la commission

Date: 13 novembre 1984

Lieu: Val-d'or

Participants

Florent Poirier, commissaire

Yves LeBlanc, analyste et secrétaire de la commission

Roland Dorval, visite du site

Robert Dorval, fils

Eugène Dorval, fils

Date: 13 novembre 1984

Lieu: Saint-Amant, Vézina, Vinet, Brassard, ingénieurs-conseils
Val-d'Or
Conseiller de monsieur Dorval

Participants

Florent Poirier, commissaire

Yves LeBlanc, analyste et secrétaire de la commission

Roland Dorval

Gilles Marcotte, ingénieur

..2..

Date: 13 novembre 1984

Lieu: Bigué, Bigué et Tymchyk, avocats
Amos

Participants:

Florent Poirier, commissaire

Yves LeBlanc, analyste et secrétaire de la commission

Roland Dorval

Claude P. Bigué, procureur de monsieur Dorval

Date: 20 novembre 1984

Lieu: Bureaux du ministère des Transports
255, boul. Crémazie est
Montréal

Participants

Florent Poirier, commissaire

Luc Ouimet, commissaire

Jean-Claude Larrivée, ingénieur,
Chef du service des tracés et projets

Jacques Côté, bureau de district d'Amos, MTQ

Pierre Fortin, directeur adjoint de Rouyn, MTQ

Andrée Lehmann, service de l'environnement, MTQ

Raymond Savard, chargé de projet, MTQ

..3..

Date: 22 novembre 1984

Lieu: Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Montréal

Participants

Florent Poirier, commissaire

Yves LeBlanc, analyste et secrétaire de la commission

Marie LeRouzès

Service d'analyse des études d'impact - MENVIQ

Raymond Lemire, biologiste

Chef du service des inventaires du MENVIQ

Région Outaouais (07)

Denis Tremblay, ingénieur-conseil

Expert engagé par la commission

Claude Labrosse

agent de maîtrise du MENVIQ

Région de Montréal (06)

Date: 4 décembre 1984

Lieu: Saint-Amant, Vézina, Vinet, Brassard, ingénieurs-conseils

Val-d'Or

ingénieur de monsieur Dorval

Participants

Florent Poirier, commissaire

Yves LeBlanc, analyste et secrétaire de la commission

Bernard Brassard, ingénieur (pour monsieur Dorval)

Gilles Marcotte, ingénieur (pour monsieur Dorval)

Denis Tremblay, ingénieur, expert pour la commission

Claude Labrosse, agent de maîtrise, expert pour la commission

Elphège Caron, agent de maîtrise, représente la région 07, MENVIQ

..4..

Date: 4 décembre 1984

Lieu: Bigué, Bigué et Tymchyk, avocats
Amos

Participants

Florent Poirier, commissaire

Yves LeBlanc, analyste et secrétaire de la commission

Claude P. Bigué, procureur de monsieur Dorval

Date: 5 décembre 1984

Lieu: Dorval Lodge
Réserve La Vérendrye

Participants

Florent Poirier, commissaire

Yves LeBlanc, analyste et secrétaire de la commission

Me Claude P. Bigué, procureur de monsieur Dorval

Armand Brassard, ingénieur de monsieur Dorval

Jean-Claude Larivée, chef du service des tracés et projets

Jacques Côté, Bureau du district Amos, MTQ

Pierre Fortin, directeur adjoint Rouyn, MTQ

Andrée Lehmann, Service environnement, MTQ

Marie LeRouzès, MENVIQ

Service d'analyse des études d'impact

Elphège Caron, agent de maîtrise MENVIQ

Représentant de la région de l'Outaouais

Claude Labrosse, agent de maîtrise MENVIQ
expert de la commission

Denis Tremblay, ingénieur, expert de la commission

Date: 5 décembre 1984

Lieu: Auberge des Gouverneurs
Val-d'Or

Participants

Florent Poirier, commissaire

Yves LeBlanc, analyste et secrétaire de la commission

Jean Claude Larivée, chef du service des tracés et projets

Jacques Côté, Bureau du district d'Amos, MTQ

Pierre Fortin, directeur adjoint Rouyn, MTQ

Andrée Lehmann, service de l'environnement, MTQ

Marie LeRouzès, MENVIQ

Service d'analyse des études d'impact

Elphège Caron, agent de maîtrise MENVIQ

Représentant de la région Outaouais

Date: 5 décembre 1984

Lieu: Auberge des Gouverneurs
Val-d'Or

Participants

Florent Poirier, commissaire

Yves LeBlanc, analyste et secrétaire de la commission

Jean-Claude Larivée, chef du service des tracés et projets, MTQ

Jacques Côté, Bureau du district d'Amos, MTQ

Pierre Fortin, directeur adjoint de Rouyn, MTQ

Andrée Lehmann, Service environnement, MTQ

Marie LeRouzès, MENVIQ

Service d'analyse des études d'impact

Elphège Caron, agent de maîtrise MENVIQ

Représentant de la région de l'Outaouais

Claude P. Bigué, procureur de monsieur Dorval

Armand Brassard, ingénieur de monsieur Dorval



Montréal, le 12 décembre 1984

Monsieur Florent Poirier
Commissaire
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199, rue Sherbrooke Est, suite 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

Objet : dossier de Dorval Lodge
Inc.
Route 117
COPI: 0117-07-17

Monsieur,

Lors de la visite des lieux et suite à la discussion avec les représentants de Dorval Lodge Inc. vous nous avez demandé de vérifier la faisabilité d'un contournement des installations de Dorval Lodge Inc. par la route 117.

Effectivement, il est possible de contourner les installations de Dorval Lodge Inc. sans une augmentation induite des coûts de construction; le profil de la route 117 dans le contournement serait même supérieur au profil du projet actuel.

Nous n'avons pas encore en main les informations adéquates sur les impacts environnementaux du contournement, bien que le Service de l'environnement et le MLCP aient été consultés.

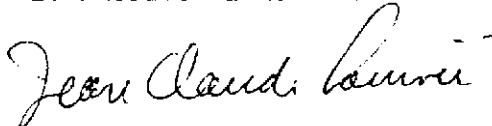
S'il était possible de retirer la zone de Dorval Lodge Inc. des projets de la route 117 et d'émettre les permis requis pour la construction afin de ne pas retarder indûment la rénovation de la route dans le parc de La Vérendrye, cette zone serait comprise entre les chaînages 11 + 400 et 12 + 689,18 montrés aux feuillets 12 et 13 de 19 du cahier de plans no CH-79-17-2009.

Pour répondre à la question en rapport à la réduction de limite de vitesse, recevez copie des pages 1-054 et 1-055 du code de la sécurité routière, plus particulièrement les articles 373 et 375. De plus, nous vous transmettons copie de la méthode utilisée pour déterminer les limites de vitesse légales.

Si vous avez besoin de renseignements additionnels,
n'hésitez pas à communiquer avec nous.

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations
distinguées.

LE CHEF DU SERVICES DES TRACÉS
ET PROJETS DE MONTRÉAL



Jean-Claude Larrivée, ing.

JCL/lm

c.c. MM. Jean-Luc Simard, ing.
P. Fortin
Daniel Waltz, écol.



Gouvernement du Québec

Ministère
des Transports

Service de l'environnement
255, boul. Crémazie, est, 9e
Montréal, QC
H2M 1L5

Montréal, le 21 décembre 1984

Monsieur Florent Poirier, commissaire
Bureau d'audiences publique
sur l'environnement
5199 Sherbrooke, est
Bureau 3860
Montréal, QC
H1T 3X9

OBJET: Réfection de la route 117, près de Dorval Lodge,
dans la réserve de La Vérendrye -
C.O.P.I.: 0117-07-17

Monsieur,

Suite à la rencontre qui a eu lieu à Dorval Lodge le 5 décembre courant et à laquelle différents représentants du ministère des Transports, du ministère de l'Environnement, de M. Dorval et vous-même participiez, certaines demandes ont été formulées auprès du ministère des Transports. Une de ces demandes concernait la possibilité de contourner les installations de Dorval Lodge.

Etant donné le délai très court dans lequel la réponse était demandée et en raison de la nécessité de faire des consultations extérieures pour pouvoir donner une réponse aussi éclairée que possible, nous n'avons pu donner suite à la dite demande dans le délai de quelques jours qui avait été fixé. Nous sommes assuré que vous comprendrez l'importance de prendre un minimum d'informations dans ce dossier, vu qu'il s'agit tout de même d'un tronçon de route d'environ 1,8 km de long et que vous savez sans nul doute combien les problèmes environnementaux demandent généralement plus qu'une évaluation sommaire.

Le cas qui nous intéresse ici en est un très bon exemple. L'ouverture d'un nouveau tronçon de route pour permettre de contourner Dorval Lodge entraîne des conséquences multiples, de nature et d'intensité différentes. Tout d'abord, nous croyons qu'il serait opportun que soit effectuée une évaluation détaillée des coûts nécessités par la réfection de ce tronçon,

.../2

vu qu'il entraînerait l'abandon d'environ 550 mètres de route neuve, en plus du temps nécessaire à la reprise des plans. Ces évaluations, ainsi que l'évaluation des coûts des travaux de construction dans ce milieu au relief accidenté seront sans doute effectuées par la Direction des tracés et projets. De plus, nous croyons que l'assistance de la Direction des acquisitions serait très pertinente pour l'étude de ce dossier étant donné la nature même du litige. Dans le même ordre d'idées, nous suggérons que le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche soit davantage impliqué dans ce dossier puisqu'il assume la responsabilité administrative du territoire concerné.

En ce qui nous concerne, nous croyons qu'il serait nécessaire de bien évaluer l'importance des problèmes environnementaux qui pourraient être causés par ce contournement. En plus de l'ouverture d'un deuxième corridor routier, avec les pertes attribuables au niveau faunique ou floristique et l'encerclement d'une zone boisée dont l'utilisation faunique serait fortement réduite, nous voulons signaler le problème encore plus sérieux causé par l'utilisation relativement forte du secteur de Dorval Lodge par les orignaux.

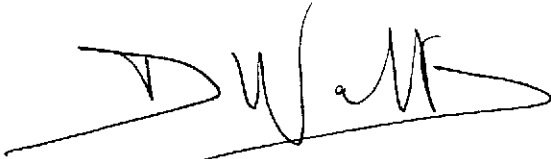
Nous avons déjà identifié 13 secteurs critiques pour les collisions routières impliquant des cervidés dans la réserve de La Vérendrye. Parmi ces secteurs, mesurant en moyenne de 5 à 10 kilomètres de long et répartis sur les quelque 180 kilomètres de la 117 à l'intérieur de la Réserve, se trouve précisément celui de Dorval Lodge. Les données provenant de la Direction de la recherche faunique du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche nous ont appris qu'au cours de 7 années de compilation 12 accidents impliquant le décès d'un orignal ont été rapportés dans le secteur critique de Dorval Lodge, couvrant environ 2,5 kilomètres de part et d'autre de cet emplacement. Ce nombre de 12 collisions est un chiffre minimum, étant établi que plusieurs collisions ne sont pas rapportées, surtout lorsqu'elles n'entraînent pas de dommages matériels considérables.

Les informations que nous avons prises auprès de la Direction régionale du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche ont confirmé que les alentours de Dorval Lodge, particulièrement le côté ouest de la route, constituent une zone fortement utilisée par l'orignal.

Nous croyons donc que toute modification de tracé dans le secteur de Dorval Lodge devrait faire l'objet d'une évaluation environnementale attentive et que si, suite à cette évaluation, la solution de contournement était retenue, des mesures spéciales devraient être prises en accord avec les services gouvernementaux concernés, particulièrement le Service des tracés et projets et la Direction des structures ainsi qu'avec la Direction régionale de l'Abitibi. Déjà, nous pouvons croire que des mesures précises telles que la pose de clôtures ainsi qu'un passage sous la chaussée pourraient être envisagées si notre étude en démontrait la nécessité et si ces mesures étaient acceptables au niveau technique et budgétaire.

Nous demeurons, cher Monsieur, à votre disposition entière pour la bonne marche de ce dossier et vous adressons nos salutations les meilleures.

Le chef du Service de l'environnement



Daniel Waltz, écologiste

DW/cp

C.C. MM. Yvan Demers, sous-ministre adjoint (Génie)
Pierre Fortin, directeur régional par intérim (08)
Jean-Claude Larrivée, chef Service des tracés et
projets de Montréal



Montréal, le 23 novembre 1984

Monsieur Florent Poirier
Commissaire
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199 est, rue Sherbrooke, suite 3860
Montréal, Qc
H1T 3X9

OBJET: Dorval Lodge Inc. versus route 117
C.O.P.I.: 0117-07-17
Référence: 6.2.6-4

Monsieur,

Nous vous transmettons le rapport du chargé de projet présentant une description des travaux prévus en front des installations de Dorval Lodge Inc. ainsi que la limite de la zone des travaux.

Il est possible que l'empiètement dans le talus de la route actuelle par le champ d'épuration No 3 ne soit pas aussi prononcé que le plan l'indique. Une rencontre avec les représentants de la firme de consultants de Dorval Lodge Inc. permettrait de préciser l'emplacement de ce champ d'épuration relativement avec la route 117.

Comme vous avez pu le constater, le Ministère des Transports du Québec est prêt à faire beaucoup d'ajustements au projet pour causer le minimum de préjudices à Dorval Lodge Inc.

Quant à la signalisation touristique, telle la signalisation de pourvoirie, le dossier est à l'étude au comité de signalisation. C'est ce comité qui établit les règles pour l'ensemble du Québec. Vous êtes à même de comprendre que chaque cas ne peut être un cas d'espèce. Autrement, ce serait le fouilli.

Nous sommes disponible pour toute information sur ce projet.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Jean-Claude Larrivée, ing.
Chef - Service des Tracés et Projets
255 est, boul. Crémazie, 9e étage
Montréal, Qc
H2M 1L5

JCL/gf

c.c.: MM. Jean-Luc Simard, ing.
Pierre Fortin
Andrée Lehmann, géom.

Montréal, le 23 novembre 1984

A : Monsieur Jean-Claude Larrivée, ing.
Chef - Service des Tracés et Projets
Montréal

DE : Monsieur Raymond Savard, ing.
Chargé de projets
Division des Projets
Service des Tracés et Projets
Montréal

OBJET : Travaux prévus en face des installations
Dorval Lodge INC.
Route 117, secteur Dozois au lac Vipère
Plan: CH-79-17-2009, révisé en date du 15 novembre 1984
N/D: 117-07-17

OBJET DES TRAVAUX:

Construction de chaussée incluant l'addition d'une voie supplémentaire du côté sud.

La section type de la chaussée est du côté nord: 3,65 mètres de voie avec 3 mètres d'accotement et 1,3 mètre additionnel pour installation de glissières de sécurité (s'il y a lieu).

Du côté sud, 2 voies de circulation de 3,65 mètres et un accotement de 3 mètres.

EXCAVATION NÉCESSAIRE A LA RÉALISATION DES TRAVAUX:

Afin d'être en mesure de construire la structure de la chaussée recommandée, une excavation d'environ un (1) mètre sous le niveau du pavage actuel est nécessaire.

La conduite d'égout pluvial projeté du côté sud sera localisée sous l'accotement projeté à une distance d'environ 9 mètres et à une profondeur de 2,5 mètres. L'addition de puisard permettra de capter les eaux de surface en provenance de la chaussée.

A noter que le plan CH-79-17-2009, feuillet 13/19 montre la conduite à 12,0 mètres.

M. Jean-Claude Larrivée, Ing.

1984-11-23

PROFIL ET SECTIONS PROJÉTÉES DE LA ROUTE VS LES CONDITIONS ACTUELLES:

Dans le secteur concerné, le niveau projeté du pavage correspond avec le niveau actuel. Donc, aucune modification en ce sens en face des installations de Dorval Lodge Inc.

Cependant, une nette amélioration du profil de la route est apportée du côté ouest de ces installations. La pente actuelle atteint 10%, alors que la pente projetée est de 6% maximum. Cet adoucissement de pente augmente la distance de visibilité de 50% pour un automobiliste en place devant l'hôtel et regardant au sommet de la montée ouest (direction Val-d'Or).

De plus, l'addition d'une voie de 3,65 mètres du côté nord (dans la montée) assure un refuge sécuritaire pour permettre l'accélération des véhicules partant de Dorval Lodge et se dirigeant vers l'ouest (Val-d'Or).

Du côté est des installations et sur environ une centaine de mètres, soit entre le chemin d'accès (côté nord) et le raccordement avec la section existante, l'emprise de la route doit être sensiblement élargie afin d'accroître la distance de visibilité dans cette direction (Mont-Laurier) (chaînage 12+600 à 12+689).

LIMITE DES TRAVAUX:

Afin d'éliminer tout préjudice aux installations de Dorval Lodge Inc. (côté nord), nous prendrons les moyens pour s'assurer que les limites des travaux montrées au plan de détails ci-joint (Dorval Lodge 1:500) soient respectées. Ces limites correspondent de près avec le pied de talus de la route actuelle. Puisqu'à certains endroits, ce repère est difficile à établir sur le terrain, les distances ont été inscrites au plan. Sur ce même plan, les limites des travaux du projet original sont montrées à titre de référence.

De plus, afin de bien saisir la portée des travaux à réaliser, vous trouverez ci-jointes les sections en travers de la chaussée projetée.

Aux endroits critiques, certains travaux de soutènement seront peut-être nécessaires et prendront possiblement la forme de gabions, c'est-à-dire des enrochements plus ou moins verticaux retenus dans des cages de broches.

AMÉNAGEMENT PAYSAGER:

Sur le projet original, l'aménagement des pieds de talus était prévu, cette mesure de mitigation pourrait fort bien être conservée, mais relocalisée compte tenu de la nouvelle limite des travaux présentée.

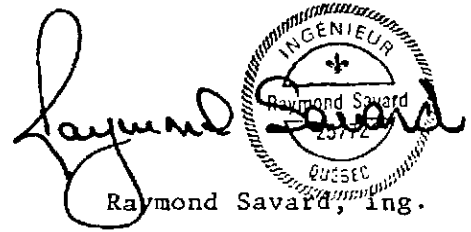
M. Jean-Claude Larrivée, ing.

1984-11-23

SIGNALISATION DES INSTALLATIONS DE DORVAL LODGE:

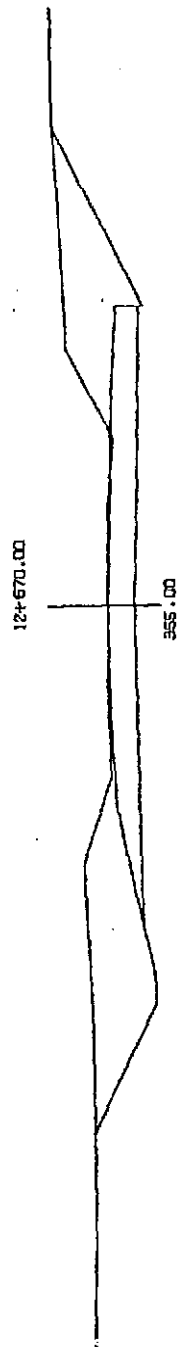
Selon les informations recueillies, aucune signalisation n'est requise selon les normes du Ministère des Transports. Cependant, le pourvoyeur peut annoncer son commerce en autant que les autorités régionales du Ministère donnent leur accord en ce sens.

RS/gf


INGENIEUR
Raymond Savard
1972
QUESEC
Raymond Savard, ing.

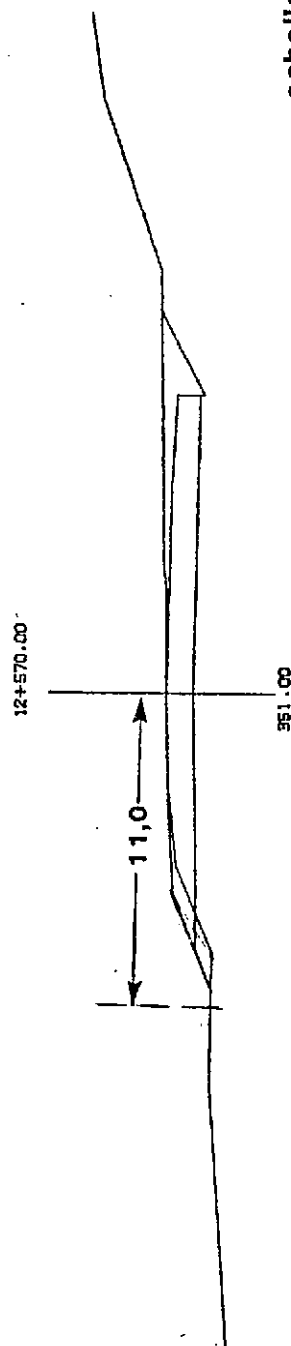
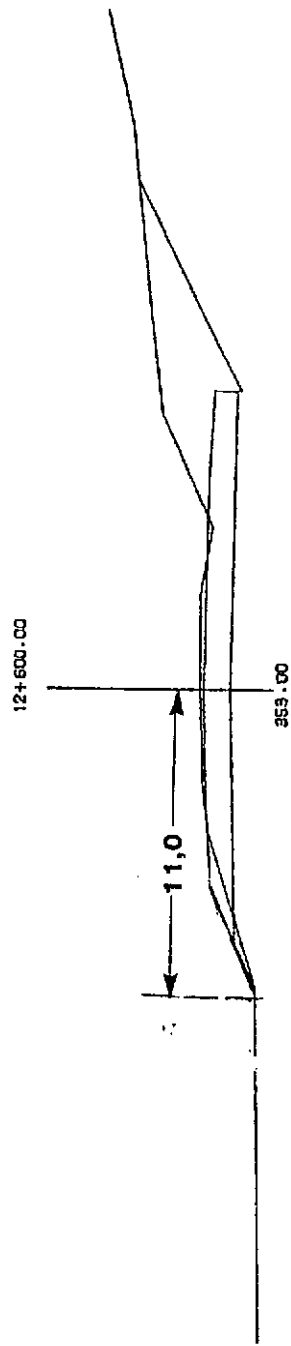
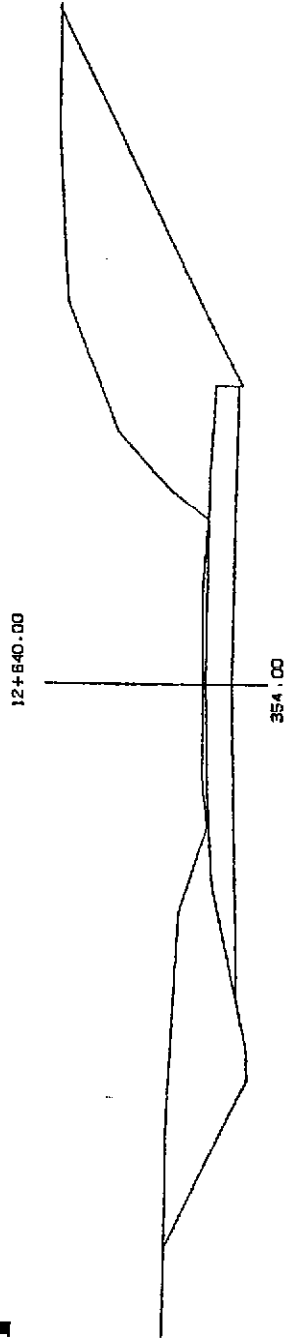
OPTION?

■



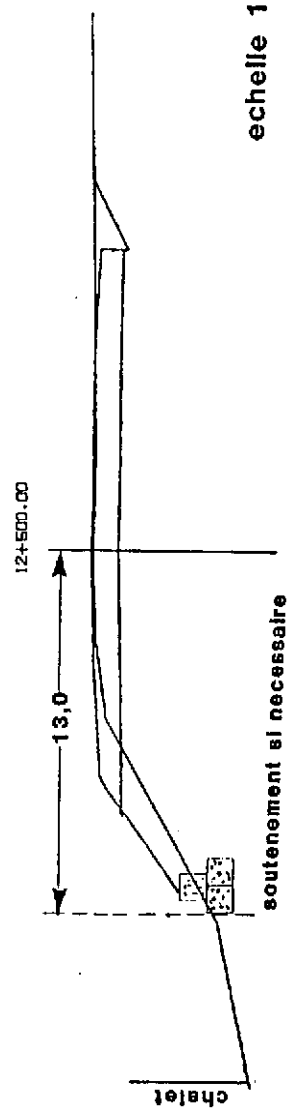
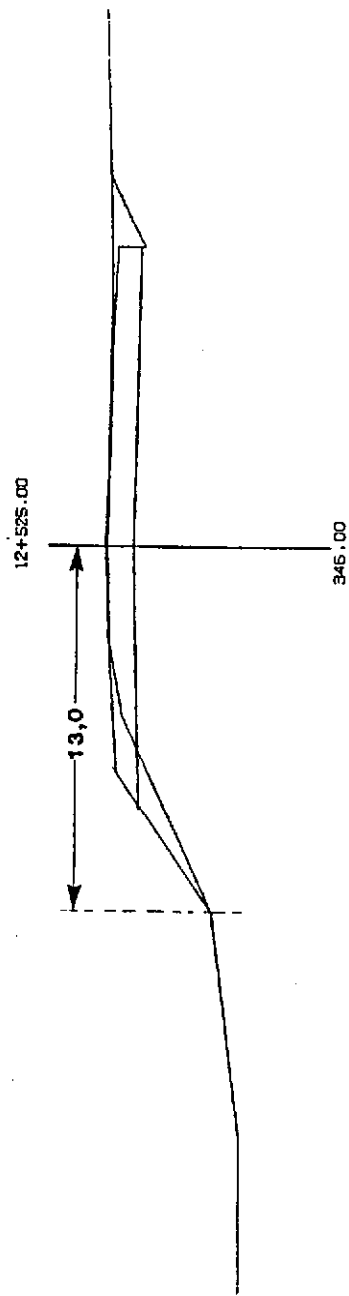
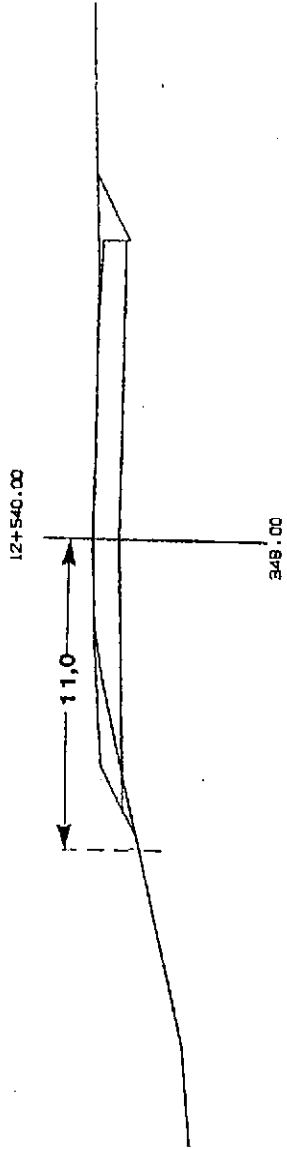
echelle 1/200

OPTION?



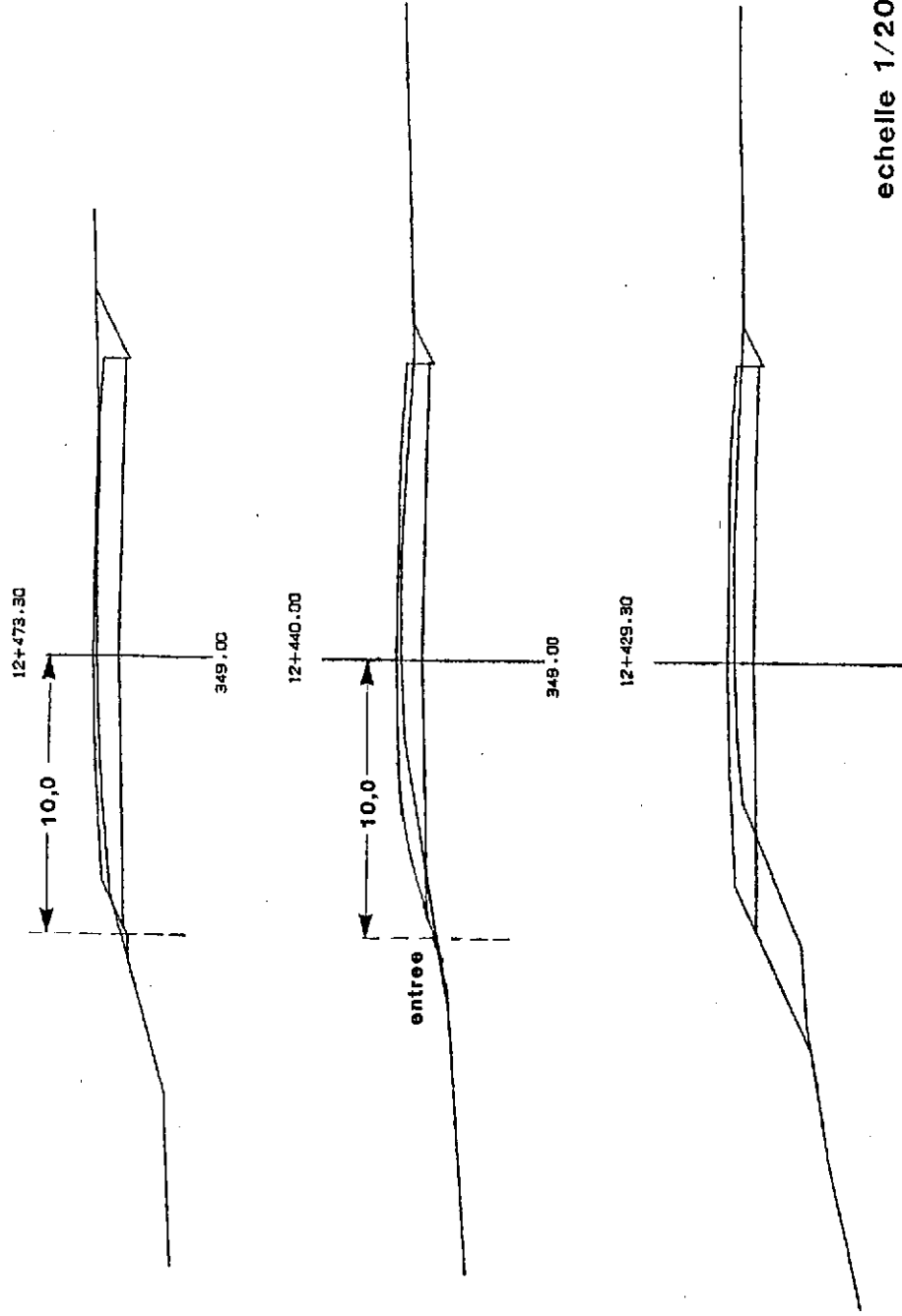
echelle 1/200

OPTION?



echelle 1/200

OPTION?



echelle 1/200

AUBERGE DORVAL LODGE INC.

Réserve de La Vérendrye

L'étude des documents au dossier du ministère de l'Environnement, région Outaouais, sur l'installation des équipements sanitaires pour l'épuration des eaux usées démontre à mon avis des anomalies et irrégularités suivantes qui n'auraient pas reçues d'approbation à la direction de Montréal suivant mon expérience:

- 1) Fosse septique no 1, desservant auberge, restaurant, garage et quelques résidences.
 - a) Débit et dimensionnement de la fosse erronnés;
 - b) Localisation du champ d'épuration trop près de la rivière;
 - c) Altitude du champ douteuse par rapport au niveau de crue de la rivière.

2) Résidence des employés:

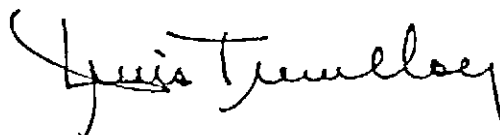
Cette résidence abrite 28 personnes nous a-t-on-dit. A l'examen visuel des lieux, il me semble n'y avoir aucun système d'épuration ou de conduite qui pourrait se diriger vers la fosse no 1 ou la fosse no 2.

- 3) Fosse septique no 2 desservant l'auberge, dortoir d'une capacité d'environ 18 personnes. L'effluent de la fosse est en ligne droite avec le drain du milieu du champ d'épuration contrairement à la pratique et aux règles de l'Art.

De façon générale le remblai au-dessus du carton non traité ou paille a été exécuté avec des matériaux granulaires pour une épaisseur de 600 mm contrairement aux exigences du remblai avec une terre légère herbacée.

- 4) Les débits de design pour le champ et la fosse no 3 ont été indûment exagérés de pratiquement le double de façon à dimensionner un champ qui prendrait toute la superficie entre la route et le chemin privé.
- 5) Je n'ai pas remarqué de fossé de drainage des eaux de ruissellement autour des champs d'épuration no 1 et no 2. Cette façon de procéder a obligé le propriétaire à poser un drain d'inondation sur la fosse no 2 pour évacuer le trop plein vers le Lac Dozois.
- 6) Dans tous les dossiers et documents que j'ai visualisés, je n'ai pas retrouvé les essais de percolation qui auraient été exécutés par Monterval.

Dans ce genre de sol, j'imagine qu'il a été très difficile d'imbiber le terrain comme le prévoit la méthode standardisée.



Denis Tremblay
Ingénieur

84-12-11

DT/lp



DATE: 11 décembre 1984

A: M. Florent Poirier, Commissaire

DE: Denis Tremblay, ingénieur-conseil

Claude Labrosse, agent de maîtrise

OBJET: Situation observée au complexe de l'Auberge
"Dorval Loge Inc", Réserve de la Vérendrye

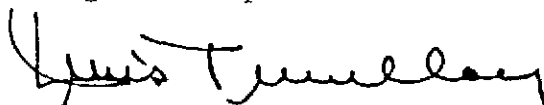
DOSSIER NO:

Monsieur,

La présente fait suite à l'inspection que nous avons effectuée les 4 et 5 décembre dernier relative à l'objet précité. A cet effet, nous vous transmettons pour votre gouverne l'information suivante:

- A) Le tuyau du trop plein de la fosse septique numéro 2 se déverse directement vers le réservoir Dozois.
- B) Il y a un couvercle sur la fosse septique numéro 2 qui manque.
- C) Le champ d'épuration situé en amont de l'Auberge nous semble trop près de la rivière.
- D) Le dortoir des employés nous semble pas desservi par un champ d'épuration.
- E) La granulométrie du sol récepteur dans ce secteur n'étant pas satisfaisante il y aurait lieu qu'un agent de retardement soit utilisé lorsque l'on construit un champ d'épuration.
- F) Compte tenu de nos observations, il serait recommandable qu'un relevé complet soit effectué lorsque la température le permettra.

Espérant le tout à votre satisfaction, nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.


Denis Tremblay, ingénieur-conseil

Elphège Caron, agent de maîtrise


Claude Labrosse, agent de maîtrise

CL:ml

REÇU

Hull, le 12 octobre 1982

OCT 23 1982

Auberge Dorval Inc.
Lac Desmarais
Via Val d'Or
Val d'Or, Abitibi, Québec
J9P 4N8

J. A. Brassard
INGÉNIEUR CONSEIL

A l'attention de M. Roland Dorval, propriétaire

Objet: Système septique
Auberge Dorval Inc., lac Desmarais
N/D: 2499-81-104

Monsieur,

Suite à la demande d'autorisation reçue par le ministère de l'Environnement et soumise en votre nom par St-Amant, Vézina, Vinet, Brassard, je vous informe que, en vertu des pouvoirs qui me sont conférés par la Loi de la qualité de l'environnement, j'autorise l'exécution des travaux décrits aux plans et devis mentionnés ci-dessous.

Les travaux autorisés par les présentes peuvent être décrits sommairement comme suit:

- Installation d'une fosse septique, capacité effective $8.2m^3$, conforme aux plus récentes normes du MENVIQ, comprenant déflecteurs à l'entrée et à la sortie ainsi qu'un mur séparateur au 2/3. La fosse devra être du type monobloc ou certifiée équivalente par le consultant.
- Construction d'un champ d'épuration modifié d'une superficie de $68.75m^2$, comprenant 4 rangées de $11.5m$. Les rangées devront être bouclées aux extrémités et posées horizontalement.
- Installation de deux fosses septiques, capacité effective $2.8m^3$, conforme aux plus récentes normes M.N.Q..
- Construction de deux puits absorbants, surface utile $17.8m^2$, en blocs de béton.

La répartition des équipements se fera comme suit:

- a) Fosse septique $8.2m^3$ et élément épurateur $68.75m^3$ desserviront 12 chalets.
- b) Chacune des fosses septiques $2.8m^3$ et puits absorbants desserviront 3 chalets.

Le tout tel que représenté aux plans inclusivement préparés par St-Amant, Vézina, Vinet, Brassard en juillet 1982.

.../2

Ces travaux peuvent être entrepris à compter de la date des présentes et après avoir obtenu toute autre approbation ou autorisation requise par toute loi ou tout règlement, le cas échéant. Ils devront être exécutés conformément aux plans et devis décrits ci-dessus et toute modification éventuelle aux plans et devis doit être autorisée par le soussigné avant que les travaux ne soient exécutés.

De plus, vous voudrez bien avertir Lionel Lefebvre, inspecteur en environnement au numéro de téléphone 449-2346, avant le remblayage afin de procéder à une vérification.

Le présent certificat est valide pour une période de 12 mois à compter de la date d'émission. Passé cette date vous devrez faire une nouvelle demande pour tous travaux.

La présente autorisation ne vous soustrait pas à l'application de toute loi et de tout règlement, et vous engage à utiliser des matériaux, produits et équipements qui sont dans la mesure du possible, fabriqués au Québec de même qu'à appliquer la politique d'achat du gouvernement.

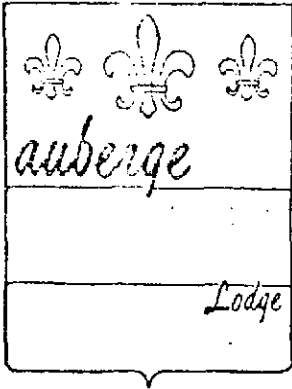
Je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre de l'environnement,
par:

Guy Demers, directeur
Région 07
Direction régionale
de l'Outaouais

SC/hm

c.c.: - ~~Georges, Vézina, Vézina, Brassard~~
- Lionel Lefebvre, i.e.
- Dossier général



LAC DEMARAIS

Val d'Or, le 4 octobre 1984

LOCAUX PERMANENTS DU BUREAU
D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR
L'ENVIRONNEMENT
5199 rue Sherbrooke est
Porte 3860, Montréal, Qué.

Projet: Réfection de la route 117
Tronçon Gabbro-Vipère

A qui de droit,

La présente est pour vous aviser que nous avons consulté les études d'impact sur l'environnement relativement à la réfection et à l'amélioration de la route 117, tronçon compris entre les lacs Gabbro et Vipère. Bien que l'étude fournit une analyse bien détaillée des divers impacts au milieu environnemental du secteur concerné, nous croyons que le tronçon du secteur Dorval Lodge aurait dû contenir une analyse détaillée de la problématique environnementale et des impacts humains prévisibles.

Puisque l'étude d'impact et les documents afférents ne comprenaient aucun plan de détails de construction de la route projetée, des informations supplémentaires ont été acquises de la part du maître d'oeuvre, le Ministère des Transports du Québec. Nous avons soumis en annexe une photocopie des renseignements obtenus.

Nous croyons que les travaux occasionneront les préjudices suivants pour le secteur Dorval Lodge inclus à l'intérieur des limites du projet en titre:

IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Les objections du point de vue environnemental se résument comme suit:

1. L'élargissement de la chaussée (section nord) d'une largeur de 4,30 mètres pour atteindre une largeur totale de 7,95 mètres par rapport à la ligne centre de la route actuelle constitue une contrainte majeure. En effet, un remblai important est requis pour permettre cette sur largeur de la chaussée. Un mur de soutènement d'une dimension de 2,0 mètres de hauteur par 20 mètres de longueur est nécessaire pour stabiliser le remblai décrit ci-dessus.

Le remblai et le mur de soutènement empiètent sur le site à proximité d'un champ d'épuration no. 2 construit en 1982. Ce dernier était obligatoire afin de respecter les plus récentes normes du Ministère de l'Environnement. Des dommages à ces installations et au mode opératoire sont prévisibles par ces travaux.

2. De plus, le Ministère de l'Environnement a autorisé la construction d'un champ d'épuration no. 3 pour le traitement des eaux usées des camps de pêche en bordure du réservoir Dozois. Nous vous soumettons en annexe une copie du certificat d'approbation no. 2499-81-104. Ce site correspond à la seule superficie disponible pour la construction d'un ouvrage pour l'épuration des eaux usées. Le Ministère de l'Environnement, division de Hull, a mis en oeuvre tous les dispositifs nécessaires pour le propriétaire des bâtiments de Dorval Lodge procède à l'installation de ces unités de traitement.
3. Tel que mentionné aux articles 3.2.3 "Milieu visuel" et 3.3 "Elaboration des tracés" du rapport concerné, l'aspect visuel du secteur Dorval Lodge vers le réservoir Dozois est un attrait important pour le développement touristique. Les travaux projetés de remblai et d'un mur de soutènement causeront certes des désagréments aux usagers des bâtiments récréatifs adjacents (auberge, camps de pêche et autres). Ces désagréments diminueront certes le potentiel touristique, outre la période de construction pour une durée de 3 ans.

IMPACT HUMAIN

Les objections du point de vue humain se résument comme suit:

1. L'élargissement de l'emprise existante de la route 117 pour une largeur totale de 40,0 mètres entraîne l'accès aux terrains de la propriété de Dorval Lodge. Tel que mentionné à l'article 3.2.2 du rapport d'impact "Milieu humain" - "Régime de tenure".
"Les seuls bâtiments situés dans l'emprise de la route sont situés à Dorval Lodge. Un bail de location à long terme lie les propriétaires de Dorval Lodge et le gouvernement."

Les travaux anticipés empiètent sur les aires disponibles comprises à proximité de la route 117. Contrairement aux stipulations énoncées à l'article 6.1 "Mesures de mitigation" de la lettre du Ministère des Transports transmise au service de l'environnement, à l'attention de Madame Marie Le Rouzès, le 17 août 1984.

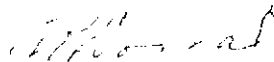
"Les bâtiments de Dorval Lodge ne seront pas déplacés parce qu'ils ne sont touchés par l'emprise de la route. A notre avis, ce mur ne peut être considéré comme étant dans la proximité immédiate des bâtiments";
Nous croyons que ces travaux touchent les aires minimales requises pour les activités des bâtiments concernés et à la plaisance des usagers.

Nous demandons donc, par la présente, la tenue d'une audience publique pour une analyse plus exhaustive des commentaires et des observations énumérées ci-dessus.

Espérant le tout conforme, nous demeurons à votre attention pour tout renseignement additionnel requis.

Bien vôtre,

AUBERGE DORVAL



Roland Dorval
/mlb

NOTE: Pour renseignement supplémentaire communiquer avec
M. Gilles Marcotte, ing. Tel: 819-825-2233.

P.J. Copie du bail et plan