

**VOIE DE CONTOURNEMENT DE LA TUQUE  
- ROUTE 155 -**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU BAPE**

**PAR : REJEAN A. BERMAN DMV**

**La Tuque (Québec)**

**Le 19 mai 2004**

# INDEX

|   |    |
|---|----|
| Introduction .....                            | 03 |
| Voie de contournement.....                    | 05 |
| Bretelle Lac Panneton.....                    | 09 |
| Conclusions générales et Recommandations..... | 11 |
| Annexe 1.....                                 | 13 |
| Annexe 2.....                                 | 15 |
| Annexe 3.....                                 | 28 |

---

## INTRODUCTION

Je présente ce mémoire à titre privé. La voie de contournement proposée traverse longitudinalement une partie du lot 37, Canton Mailhot et la bretelle reliant cette voie de contournement au boul Ducharme traverse transversalement une partie des lots 37, 36, 35 et 34. Je suis propriétaire d'une partie (entre la rivière et la montagne) des lots 35, 37, 38 et 39 et locataire du lot 36.

Dans l'étude d'impact, on mentionne qu'il n'y a pas de patrimoine à protéger au niveau du Lac Panneton ou de son environnement. Mais il peut y avoir plusieurs définitions du mot patrimoine : régional, local, amérindien, etc. Dans ce cas-ci, c'est le patrimoine familiale.

Ces lots-là, que les gens de La Tuque appelle toujours la Ferme à Berman est dans ma famille depuis plus de 50 ans. Elle fût le rêve réalisé de mon père au cours des années 50. Mes ancêtres sont les premiers habitants de la Ville de La Tuque en 1856 et malgré que j'ais habité d'autres villes, je reviens à La Tuque à toutes les fins de semaine et ma « résidence » est toujours et a toujours été à La Tuque.

Mon lopin de terre du Chemin Wyagamac et du Chemin du Lac Panneton est aussi mon rêve, un rêve d'y revenir finir mes jours. C'est pourquoi malgré les offres alléchantes et régulières d'acheteurs, j'ai toujours refusé de vendre une parcelle parce je voulais garder le calme de ce milieu enchanteur.

Cette terre a été exploitée par mon père pendant une trentaine d'années. Étant un enfant de la ville et d'un milieu hôtelier, c'est sur cette ferme que j'ai acquis mes premières connaissances en agriculture, que j'ai appris la mécanique, la forge, l'élevage des animaux de toutes sortes. C'est sur cette ferme du Chemin Wyagamac que j'ai aussi décidé de devenir médecin-vétérinaire, profession qui fût la base de ma carrière en recherche pharmaceutique et en toxicologie de l'environnement.

Lors de la visite avec les personnes assistant aux audiences du BAPE, quelqu'un mentionnait que je semblais bien connaître mon terrain du Lac Panneton et du Chemin Wyagamac. Je le connais bien parce que malgré l'absence de bâtiment, c'est un terrain que je marche de long en large à toutes les fins de semaine, été comme hiver. Je sais parfaitement où sont chacune des bornes qui limitent ma propriété, je sais où nichent plusieurs oiseaux, où sont les castors, où sont les chevreuils qui sont revenus sur cette terre que depuis quelques années. Comme je le fais sur ma ferme de La Croche pour les bernaches, je fais comprendre aux chasseurs pourquoi je leur refuse accès à ma propriété durant la période de la chasse. Mes propriétés sont un peu un refuge officieux.

---

Durant toutes les années d'exploitation de la ferme par mon père, le cheval était roi. Alors que les producteurs agricoles étaient déjà très mécanisés, nous nous travaillions toujours avec des chevaux, d'où mon penchant pour cet animal.

La situation économique de La Tuque n'est pas des plus rose et le dépérissement n'est pas d'hier. Comme beaucoup de mes concitoyens, je suis d'opinion que l'avenir de La Tuque est dans le tourisme avec un accent sur la forêt, les lacs, etc. C'est pourquoi j'ai décidé de concentrer mes efforts de développement sur ma propriété du Chemin Wyagamac.

Le projet de l'aménagement d'un Centre équestre a débuté il y a plusieurs années. Déjà au début des années 90, j'ai travaillé à la planification avec une firme d'architecte-urbanistes (Annexe 1). Ce projet échelonné sur plusieurs années comprenait non seulement le côté équin mais aussi des facettes hébergement, vélo de montagne, canotage sur la Petite Bostonnais, tennis, piscine et un côté culturelle comme la peinture et la musique. La production agricole; maraîchère ou horticole ayant aussi sa place. Le but étant de donner une raison à nos visiteurs de demeurer dans nos murs pendant quelques jours et de connaître la Ville de La Tuque et son environnement. (ANNEXE 2)

Pour des maintes raisons personnelles, le projet a été au ralenti jusqu'en 1999. J'ai alors refais une planification et déposé une demande de permis de construction pour la première phase de ce projet agro-touristique. Les embûches nombreuses ont été partiellement traversées et le permis a été émis en février 2003 (Annexe 3). Une dernière embûche n'a été réglée qu'au cours de ce printemps et les travaux d'aménagement sont prévus pour l'été 2004.

Ce projet implique l'ensemble de ma propriété, que ce soit pour la partie des bâtiments sur le lot 35, des pâturages, des parcs pour bovins sur les lots 37,38 et 39 et devant servir aux activités des apprenti-cowboys, les sentiers à l'est du chemin de fer ou les sentiers vers la chute du Fer à Cheval au bout du Lac Panneton.

Toutes ces raisons expliquent mon questionnement sur la justification d'y passer une route nationale et une bretelle d'accès. Si on décidait de dévaster un tel territoire, il faudrait le faire pour régler un problème réel et non seulement le déplacer et ceci après s'être assuré que TOUTES les mesures d'atténuation possibles ont été explorées.

#### **ETUDE D'IMPACT**

A la lecture de la description du tracé de la nouvelle 155, j'ai réalisé que sur ma propriété on y retrouvait les assises du pont, le seul accès sur ce tronçon de la 155 et le viaduc passant sous le chemin de fer. **MAIS J'AI AUSSI CONSTATÉ QUE LE MTQ N'AVAIT PAS TROUVÉ QUE J'ÉTAIS LE PROPRIÉTAIRE** d'une partie des lots 37 (où passe la route), 38 et 39. Le MTQ ne savait pas non plus que j'étais propriétaire du lot 35. Malgré qu'on devait évaluer l'impact à 500 m de

---

la nouvelle route proposée, aucune évaluation n'a été faite des impacts sur le lot 35 qui est à l'intérieur de ce 500 m. Et malgré les consultations (aucune rencontre avec moi), le MTQ n'a jamais mentionné le **projet agro-touristique** centré sur le lot 35 et ayant une demande de permis déposée à la Ville de La Tuque.

Jusqu'à très récemment, la bretelle d'accès du Lac Panneton ne faisait pas partie des plans du MTQ. Mais tout à coup, il y a quelques mois, elle est apparue suite à la nomination de notre député au poste de ministre délégué au Ministère des transports. Malgré l'importance des travaux pour aménager cette bretelle, malgré le changement de vocation de ce chemin existant, malgré l'obligation d'acquisition de propriétés, **AUCUNE ETUDE D'IMPACT N'EST DISPONIBLE POUR JUGER DE SON EFFET SUR L'ENVIRONNEMENT.**

C'est en constatant ces déficiences que j'ai décidé d'approfondir l'évaluation de ce dossier.

#### **VOIE DE CONTOURNEMENT**

Il ne faut pas traiter la route 155 actuelle comme une seule entité. La portion du boul. Ducharme à partir de l'entrée sud (Quartier Filion) jusqu'à la rue Bellevue est principalement commerciale et industriel parsemée de quelques résidences. De la rue Bellevue à Saint-François, il s'agit d'une section très résidentielle en plus de l'hôpital. La rue Saint-François et Bostonnais possèdent un mélange des deux mais avec prédominance résidentielle.

Les résidents habitant la partie urbaine de la 155 ont le même désir justifié que moi de vouloir une bonne qualité de vie. Leur propriété est aussi leur patrimoine familial.

Cette 155 a toujours été la route principale de circulation traversant la Ville de La Tuque. Au début, c'était la route pour La Croche, la Bostonnais, les chantiers, les camps de pêche. La circulation a augmenté lors de l'ouverture de la route La Tuque – Lac St-Jean au cours des années 50. L'évolution aidant, les véhicules (autos et camions) ont malheureusement, pour ces résidents, augmenté en nombre et en grosseur. Comme les gens qui s'installent en milieu agricole doivent s'attendre à des inconvénients causés surtout par les odeurs, les gens ayant acquis des propriétés le long de la route 155 (urbain) doivent s'attendre aux inconvénients causés par la grande circulation de véhicules autant les autos que les camions.

Mais ceci n'enlève pas à ces citoyens le droit de revendiquer une réduction des inconvénients causés par ces véhicules.

---

En évaluant cette situation, il faut se poser quelques questions.

- Est-ce que le bien-être de ces résidents est affecté par le passage des camions?
- Est-ce que des mesures d'atténuation ont été prises pour tenter d'améliorer ce bien-être ?
- Est-ce que la solution envisagée, soit la voie de contournement, améliore réellement le bien-être de ces gens ?
- Et si il y a amélioration, est-elle suffisante pour dégrader le bien-être de citoyens dans d'autres secteurs de la ville et d'engager tous les autres citoyens à défrayer des coûts d'entretien de route qui jusqu'à présent étaient à la charge du MTQ ?

Les premières demandes de sortir les camions de la ville datent de plus de 20 ans. Il y a 20 ans, la circulation devait être beaucoup moindre que ce qu'on a aujourd'hui. Les objectifs de cette démarche étaient la réduction du bruit, un effet potentiel sur la santé, sur le bien-être et une dépréciation de la valeur des propriétés et le coût de la dégradation de la chaussée. Aujourd'hui comme il y a 20 ans, la valeur de la propriété est toujours un facteur dominant. Lors des audiences du 3 et du 4 mai 2004, un de ces résidents me disait « Combien penses-tu que je peux vendre ma propriété avec le passage de ces camions. Et ma réponse a été, combien vaudra la mienne si ces mêmes camions passent sur ma propriété ? Il y aura toujours des mécontents.

#### **Est-ce que le bien-être de ces résidents est affecté par le passage des camions ?**

Oui, le bien-être des résidents le long du parcours de la 155 en milieu urbain est affecté par le passage des véhicules lourds. Mais la définition de bien-être est très grande. Il faut faire la différence entre un effet physique ou pathologique et un effet psychologique comme l'inconfort, la gêne, la perception, etc.

Selon l'étude d'impact réalisée pour le MTQ, les objectifs pour réaliser cette voie de contournement était 1) la demande des citoyens qui semblait une raison par elle-même car à plusieurs reprises lors des audiences, le MTQ mentionnait « c'est ce que la population veut », 2) la « sortie » des camions du parcours actuel de la 155 pour les raisons suivantes : bruit, vibration, sécurité, émanations gazeuses ou de particules, nuisances comme les poussières, la malpropreté des rues, etc.

**Bruit :** Le bruit enregistré sur différentes portions du tracé actuel peut atteindre 68 dB(A) (2-26). Selon l'étude d'impact, suite à la construction de la nouvelle 155 en 2008, le bruit moyen ne sera réduit que de 2,2 dB(A) (HBA 6-28) et cette réduction sera imperceptible par les résidents du secteur. D'ailleurs, le document du MTQ sur la Politique du bruit routier, mentionne clairement qu'il faut au moins une réduction de 7 dB(A) pour qu'une réduction du bruit soit perceptible et qu'un investissement pour atténuation soit justifié.

La voie de contournement n'aura donc aucun impact positif sur le bruit.

**Vibrations** : le rapport présenté par l'expert du MTQ sur les vibrations montre que sur tout le parcours actuel de la 155 dans la ville de La Tuque, les vibrations sont toutes en deçà des normes gouvernementales.

**Emanations gazeuses** : l'étude d'impact mentionne que ces émanations sont équivalentes à celles des automobiles.

**Particules** : Comme pour les émanations gazeuses, les particules sont à l'intérieur des normes acceptables.

**Sécurité** : le rapport indique que les accidents occasionnés par les camions ne sont pas plus élevés que ceux causés par les automobiles (rapport HBA page 2-24) . D'ailleurs la majorité des accidents surviennent dans la portion Boul. Ducharme – Bellevue, au niveau des intersections Industriel et Wyagamac. L'incidence des accidents-camions n'étant pas anormale, le fait d'avoir moins de véhicules lourds donnera un sentiment (perception) que le risque d'accident est plus bas, mais ce ne sera pas le cas. Le risque d'accident demeurera le même.

**Nuisances** : il est entendu que les camions sortant de chemins de sable et graviers sont la cause de poussières et de saleté dans les rues de la ville.

**Est-ce qu'il y aura une amélioration notable?**

A la lecture de l'étude d'impact, on doit répondre non à cette question.

**Considérant** qu'à l'exception du bruit qui est hors normes AVANT et APRÈS la construction de la nouvelle voie,

**Considérant** que tous les autres facteurs mesurables sont à l'intérieur des normes,

il ne reste que les facteurs subjectifs comme l'inconfort, la gêne, la nuisance comme facteurs supportant la construction de cette voie.

**Alors est-ce qu'il existe des secteurs de la ville ayant aussi de tels facteurs subjectifs de nuisance ?**

1- Les maisons situées près de l'usine Smurfit-Stone subissent les effets des odeurs, des fumées, du bruit constant de l'usine. Tous ces facteurs sont à l'intérieur des normes gouvernementales. Doit-on demander le déplacement de l'usine ?

2- Les maisons du Quartier Bertrand subissent les facteurs fumées et la dégradation visuelle causés par l'usine John Lewis à l'entrée sud de La Tuque. Doit-on demander le déplacement de cette usine ?

3- Comme mentionné lors de la visite sur le terrain, au niveau du sentier centre-ville, tout près des habitations de la rue St-Antoine et Commerciale, il peut passer plus de 1000 motoneiges en une fin de semaine. Les motoneiges sont plus bruyantes qu'un camion lourd. Elles sont aussi plus polluantes avec leurs moteurs deux temps. Arrêter dans un restaurant de routiers et vous ne sentirez pas l'odeur de diesel. Mais dans un restaurant local, vous sentirez facilement les conducteurs arrivant d'un voyage en motoneiges. Et la même chose existe pour les véhicules tout-terrains. Doit-on éliminer ces véhicules des limites du centre-ville à cause du bruit et des émanations ?

4- Je pourrais ajouter le bruit des avions à l'aéroport, le bruit des camions déversant la neige, le bruit et la musique en provenance des bars locaux, du passage des trains et leur effet sur les résidents de la rue Roy, etc

Les résidents le long de la 155 en milieu urbain subissent les inconvénients des véhicules lourds et les résidents d'autres secteurs subissent les inconvénients mentionnés ci-dessous. Dépendant de notre lieu de résidence, ces inconvénients ont plus ou moins d'importance. Ces inconvénients sont rattachés à des avantages qu'il faut prendre en considération pour la survie de La Tuque.

## **MESURES D'ATTÉNUATION**

Est-ce que toutes les mesures d'atténuation ont été prises pour tenter d'améliorer les inconvénients causés par les véhicules lourds sur le tracé actuel de la 155 ? Je ne crois pas.

Par exemple, quand on voit les résultats de la réduction de bruit entre un camion circulant à 80 km/h et un circulant à 50, pourquoi n'a-t-on pas réduit la vitesse du boul Ducharme à 50 km surtout que c'est dans ce secteur qu'on enregistre les bruits les plus élevés. Est-ce qu'il pourrait y avoir une plus grande surveillance de la vitesse sur la rue Bostonnais ? Les camions souvent accélèrent bien au-dessus de 50 km / hre pour s'assurer de passer les feux de circulation. Ceci oblige souvent les camionneurs en direction sud à utiliser le frein-moteur pour l'arrêt au niveau de Bostonnais et St-François. En conclusion, ne devrait-on pas mesurer l'effet de la réduction de vitesse et surtout d'appliquer les règlements avant de songer à une nouvelle route.

La poussière et la saleté des rues occasionnées par les camions venant de chemin de forêt. N'est-il pas possible d'avoir des stations de lavage rapide à la sortie de ces chemins avant l'entrée en ville. Il ne s'agirait pas d'un lavage esthétique mais d'un lavage enlevant le matériel sablonneux ou poussiéreux pouvant tomber du camion.



Il est surprenant ce que l'humain peut être ingénieux lorsqu'il cherche une solution à un problème. Dans le cas de la 155, on a suggéré d'emblée la voie de contournement amenant à négliger ou à dénigrer toute autre méthode d'atténuation.

Plusieurs autres points mériteraient d'être traités plus à fond mais je vais les énumérer seulement :

- Avec la passage de la 155 sur lot 37 au niveau du Lac Panneton, quelle est la vocation des restant du lot 37 et les lots voisins 38 et 39 ?
- Avec une route nationale et le règlement municipal sur la coupe des arbres, ma plantation du lot 35 a l'est du chemin de fer n'a plus aucune valeur.
- Perte de production du lot 35 et de son potentiel futur (agro-touristique),
- Perte de la valeur de la propriété surtout sur le long de la rivière.
- Perte de potentiel de camping sauvage.

**CONCLUSION** : la voie de contournement ne règle pas les inconvénients causés par le passage des véhicules lourds passant par la 155 en milieu urbain et en plus cause un impact négatif sur l'économie locale, amène un nouveau fardeau fiscal à la population en transférant la responsabilité de l'entretien de l'ancienne 155 à la Ville de La Tuque et aussi en déplaçant les Inconvénients dans un des secteurs le plus calme de l'environnement immédiat de la Ville de La Tuque soit le Lac Panneton.

La réduction du nombre de camions n'amènera aucune réduction perceptible du bruit mais en transférant ces camions sur le Lac Panneton on modifiera l'environnement pour les résidents du Lac en remplaçant le silence et la paix provenant du bruissement des feuilles par celui d'un bruit de camion mais accepté comme un bruit acceptable par le MTQ parce qu'il sera inférieur à 55 dB(A).

### **LA BRETELLE DU LAC PANNETON**

Le Chemin du Lac Panneton est là pour demeurer avec ou sans la nouvelle 155. Il est le seul chemin d'accès pour les propriétaires du Lac Panneton. Mais ce chemin doit-il devenir une route majeure pour la circulation de camions lourds ?

Avant de commenter sur cette bretelle, acceptons que la voie de contournement soit construite et regardons l'option du statu quo au moins pour une section de la 155 à partir du Quartier Filion jusqu'au Chemin Wyagamac .

#### **« La Bretelle boul Ducharme actuelle »**

Est-ce que la bretelle Lac Panneton est nécessaire pour résoudre l'enjeu soulevé par une faible proportion de citoyens, soit de sortir les camions de la ville? NON. La preuve est que le MTQ n'a jamais inclus cette bretelle dans sa planification. La raison est simple. Le tronçon accès sud (Quartier

Filion jusqu'au Chemin Wyagamac est déjà un secteur commercial et industriel avec quelques résidences. D'après moi, ce tronçon n'était pas une section problématique et c'est pourquoi les deux premiers tracés proposés par le MTQ débutaient après le chemin Wyagamac-Industriel. Si on voit une nécessité de limiter la circulation sur ce tronçon à vitesse de 80 km, il faudrait aussi le faire dans les villages de St-Rock et de Grandes-Piles.

#### **« Atténuation sur le boul Ducharme »**

La vitesse sur la première partie du boul Ducharme au nord de la Petite Bostonnais est de 80 km / hre et les camions y circulent plus souvent qu'autrement à des vitesses supérieures.. Encore une fois, le bruit est le facteur principal à considérer malgré que je trouve peu de personnes dans le secteur jusqu'au Chemin Wyagamac qui semble se plaindre (sondage personnel de 12 résidences). Mais si ce facteur est d'importance pour le MTQ, pourquoi ne pas réduire la vitesse des camions à 50 km / hre. La grande majorité des résidences sont situées à plus de 22 m du centre de la route et comme mentionné par le MTQ, à 50 km / hre, l'isocontour 60 dB(A) est à 22 m. Déjà une amélioration de près de 8 dB(A).

#### **« Opinion »**

Le boul Ducharme actuel (jusqu'à la rue Bellevue) avec sa vocation commerciale et industrielle est la route de moindre impact pour donner accès aux camions provenant de la route 155 et se rendant aux commerces ou industries le long de son parcours particulier. Si le MTQ considère que les résidents du Boul Ducharme (jusqu'au chemin Wyagamac) sont lésés par le passage des camions, alors l'aménagement de la bretelle Lac Panneton n'améliorera leur sort d'aucune façon mais en plus lésera les résidents du Lac Panneton, un résident en bordure de la rivière Petite Bostonnais, une multitude de résidents de la rue des Acacias et en plus affectera le développement d'un projet agro-touristique tout en lézant son propriétaire.

Il est illusoire de penser que la bretelle d'accès du Lac Panneton donnera une nouvelle chance à un automobiliste ayant « manqué » l'entrée principale au sud ou au nord. Je ne veux même pas tenter d'estimer la probabilité mathématique d'une telle situation.

Le directeur des incendies de la Ville de La Tuque mentionnait l'importance de cette bretelle pour accéder plus rapidement à ce tronçon de la 155. Pourquoi particulariser ce tronçon? Si le directeur considère que ce tronçon est plus à risque qu'un tronçon à 5 km au sud ou 5 km au nord, alors il y a un problème de conception pour cette nouvelle route. Je ne dis pas qu'on ne doit pas prendre les mesures nécessaires pour accéder rapidement à un site d'accident, mais il faut aussi vivre avec les limitations économiques et environnementales. D'ailleurs le

représentant de la Sureté du Québec dont le poste est aussi sur le boul Ducharme ne considère pas cette bretelle comme un élément essentiel pour l'accès à la 155.

Pour la protection contre les incendies, pour l'approvisionnement en eau potable et pour l'approvisionnement en eau pour l'usine Smurfit-Stone, il serait plus important de considérer le risque d'une circulation accrue surtout par des véhicules lourds, sur une bretelle (chemin Lac Panneton et Wyagamac) longeant exactement le conduit de l'aqueduc municipal. Il est surprenant que le MTQ, dans une présentation par M. Leblanc, souligne que le MTQ ne veut pas suivre parallèlement la ligne de gaz naturel dû aux risques trop élevés mais décide de suivre le tuyau d'aqueduc avec tous les risques qui y sont rattachés. La circulation actuelle n'est pas celle de véhicules lourds à grande vitesse.

Donc à qui servira la bretelle? La bretelle est destinée aux camions lourds se dirigeant ou provenant de la John Lewis ou de chez Remabec. Il s'agit donc de déposséder quelques individus pour satisfaire les besoins d'un autre. Je considère ce geste parfaitement immoral et possiblement illégal.

John Lewis a une circulation de camions très limitée : EXPÉDITION; 1 ou 2 camions par jour aller-retour, APPROVISIONNEMENT EN BOIS; partagé entre le nord et le sud. Pour le camionneur du sud, aucune perte en entrant par le Quartier Filion et en circulant sur le Boul Ducharme. Pour celui du nord, étant donné le nombre limité de camions, les camionneurs pourraient entrer par la ville ou par la voie de contournement jusqu'au Quartier Filion. Qui doit assumer ce coût ? Moi, comme propriétaire des lots traversés ? La province qui devra investir au moins 2.5 millions de dollars ? La Ville de La Tuque qui devra l'entretenir ? La bretelle n'est pas une nécessité environnementale ou de sécurité et la décision de l'aménager au frais du MTQ est une décision politique.

Comme mentionné par le MTQ, dans le projet original, le Chemin du Lac Panneton (27 pieds de large) demeurerait toujours fonctionnel avec sa vocation actuelle limitée et non comme voie de circulation pour trafic lourd.

## CONCLUSIONS GÉNÉRALES ET RECOMMANDATIONS

- 1- On doit retenir une mention importante dans le rapport de HBA et je cite **« La municipalité est caractérisée par une croissance négative constante et un vieillissement de sa population, ce qui constitue une indication de sa fragilité par rapport à tout projet ou geste d'aménagement qui pourrait modifier l'équilibre des activités dans l'agglomération »**
- 2- Les améliorations estimées ne justifient pas la construction de la voie de contournement.

- 3- Les effets négatifs certains supportent le report de la construction et l'évaluation de d'autres mesures d'atténuation
- 4- Je laisserai les discussions économiques à d'autres à d'autres personnes. Cependant la prise en charge de l'ancienne route par la ville de La Tuque est une réalité économique à ne pas négliger. Il est aussi surprenant qu'un des facteurs soulevés il y a 20 ans par les initiateurs deviendra un fardeau fiscal additionnel pour toute la population.
- 5- Mesures d'atténuation :
  - a- Réduire la vitesse de 80 à 50 pour les camions
  - b- Appliquer sévèrement la réglementation de circulation
  - c- Acquisition de propriétés sur le coin St-François et Commerciale et St-François et Bostonnais pour faciliter le virage des camions
  - d- Stationnement d'un seul côté de la rue pour favoriser la fluidité de la circulation
  - e- Stations de lavage des camions
- 6- Abandon de la bretelle Lac Panneton car non justifiée au point de vue environnemental ou de sécurité

---

Rejean Berman

---

**ANNEXE 1**

NOUS ATTENDONS DE VOS NOUVEAUX PROJETS

ARCHITECTE  
PAYSAGISTE

**DIANE GENDRON**

3333 BOUL. CAVENDISH  
MONTRÉAL (QUÉBEC)  
TEL: (514) 279 7070  
Fax: (514) 278 3030

Dr. Réjean Berman, m. v.  
PHARMAGRO  
3333 boul. Cavendish, Suite 360  
Montréal (Québec)  
H4B 2M5

Objet: A Offre de services professionnels  
CENTRE DE VILLÉGIATURE - VILLE DE LA TUQUE

Monsieur,

Nous sommes heureux de vous transmettre notre offre de services professionnels pour la réalisation du projet cité plus haut.

Notre offre de services se divisera comme suit:

Annexe A : OFFRE DE SERVICES  
.Services demandés  
.Honoraires professionnels  
.Rémunérations  
.Dépenses remboursables

Annexe B: EXPÉRIENCES DE LA FIRME

En espérant que notre offre de services rencontrera vos exigences, nous vous remercions à l'avance de la confiance que vous avez accordée à notre firme.

Veuillez recevoir, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Diane Gendron  
Architecte paysagiste

---

**ANNEXE 2**

---

**FERME BERMAN  
CHEMIN WYAGAMAC**

**PROJET AGRO-TOURISTIQUE**

~~10 JANVIER 2000~~  
**3 février 2003**  
Projet et plan préparés par : Rejean A. Berman

Ver 3 février 2003



**Réjean A. Berman**

---

Le 3 février 2003

M. Jean Tremblay  
Service des permis  
Ville La Tuque

Objet : demande de permis pour construction d'une écurie

Monsieur Tremblay,

Suite aux communications de l'année 2000, vous trouverez ci-joint la description d'un projet agro-touristique (avec plan global et plan de l'écurie-entrepôt) devant être aménagé sur ma propriété du Chemin Wyagamac et pour lequel je demande un permis de construction de l'écurie, de clôtures et de parcs. Le coût estimé de cet aménagement (Phase 1) est de \$8000.00.

Le projet devrait se développer sur une période 3 ans et le début de la Phase 1 est prévu pour l'été 2003.

**Réponse à vos lettres du 31 janvier 2000 et 24 février 2000 (copies incluses)**

**31 janvier 2000** : voir ma réponse à cette lettre; 2 février 2000 (copie incluse)

**24 février 2000** : suite aux exigences d'un emplacement distinct avec cadastre officiel, j'ai mandaté M. J.G. Lahaie pour obtenir une subdivision cadastrale pour ma partie du lot 35. Vous trouverez ci-joint copie du plan de J. G. Lahaie montrant que les bâtiments projetés se situeront sur le lot 35-83.

**MODE D'OPÉRATION**

Les opérations du Centre équestre se feront sur deux de mes propriétés : Chemin Wyagamac et sur le Chemin Rivière Croche.

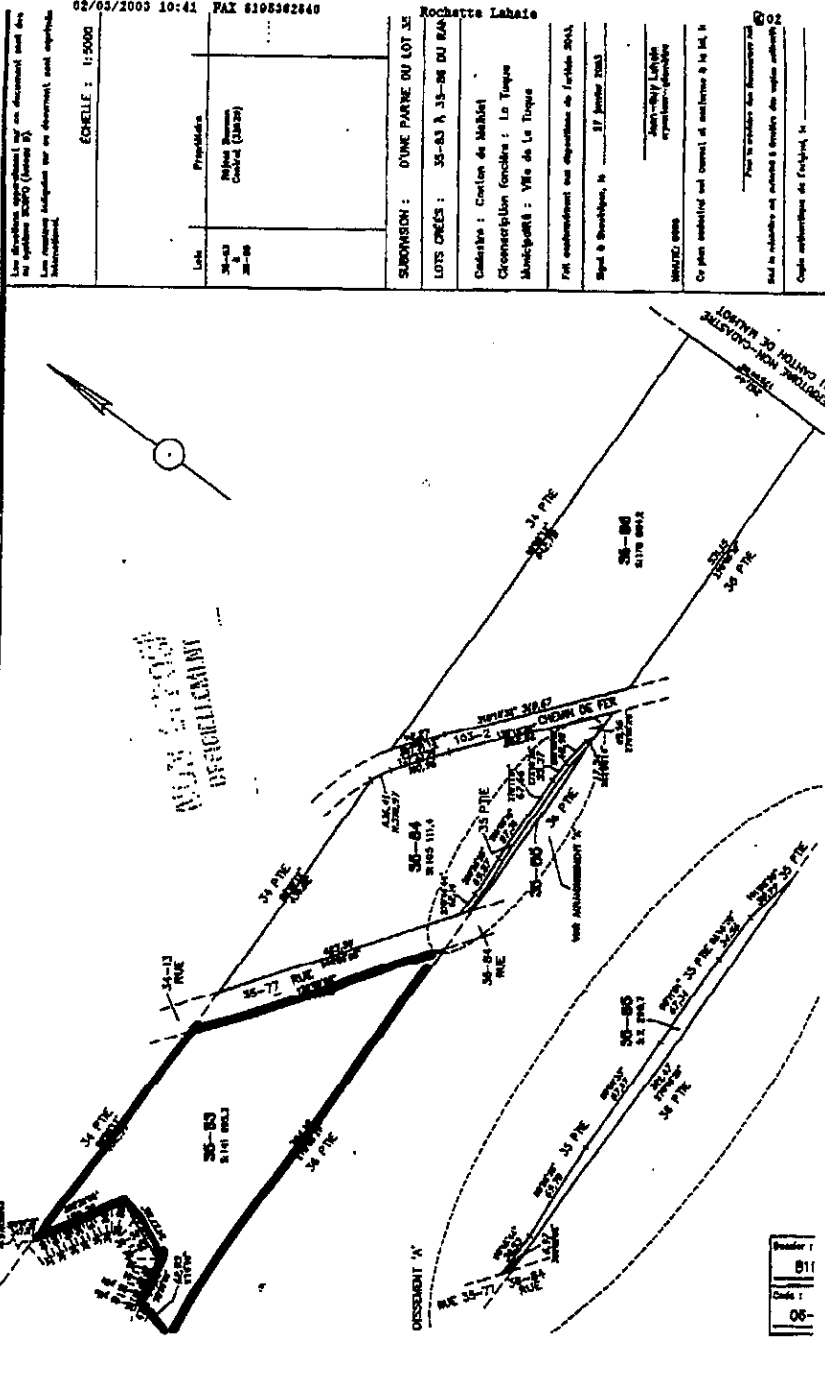
Les aménagements du Centre équestre (location, pension, formation) du Chemin Wyagamac serviront à des opérations d'été. Animaux et équipements seront transférés aux bâtiments permanents du Chemin Rivière Croche pour la saison d'hiver. Plus les phases de développement du Chemin Wyagamac avanceront, il y aura moins de transfert au cours de la saison d'hiver.

Bien à vous,



Rejean Berman

CADASTRE J.G.LAHAIE



02/03/2003 10:41 FAX 8195362840

Les données cadastrales ont été documentées dans les systèmes SIG/RS (Lotus 3.0). Les données cadastrales ont été documentées dans les systèmes SIG/RS (Lotus 3.0).

SCHELE : 1:5000

| Lot           | Propriétaire                     |
|---------------|----------------------------------|
| 34-83 à 34-86 | M. J. Labaie<br>C. Labaie (2002) |

SUBDIVISION : D'UNE PARCELLE DU LOT 34

LOTS CRÉÉS : 34-83 À 34-86 DU B.A. 100-2

Cadastre : Canton de Malindi  
 Circonscription foncière : La Trinité  
 Municipalité : Ville de La Trinité

Fait conformément aux dispositions de l'article 2044, §1<sup>er</sup> du Code de Commerce, le 27 Janvier 2003.

NOTAIRE : M. J. Labaie  
 M. J. Labaie  
 M. J. Labaie

Ce plan a été établi sur base de l'acte de vente n° 14 du 14/11/02.

Pour le cadastre des renseignements : M. J. Labaie

Sur le cadastre des renseignements : M. J. Labaie

Cadre cadastrale de l'exploit n° 100-2



# VILLE DE LA TUQUE

*Service technique*

Le 31 janvier 2000

Monsieur Réjean Berman

**OBJET: DEMANDE DE PERMIS / ÉCURIE  
PROJET AGRO-TOURISTIQUE**

Monsieur,


Suite à votre demande de permis pour l'aménagement de la phase 1 de votre projet agro-touristique, j'aimerais vous faire part des commentaires et exigences suivantes:

- ⇒ Vous devrez faire cadastrer le terrain délimitant ce projet.
- ⇒ Nous fournir des précisions sur votre alimentation en eau, sur l'évacuation des eaux usées et la gestion des matières fécales.
- ⇒ L'entreposage dans une remorque est illégale. Vous devrez donc prévoir un bâtiment conforme pour cet entreposage.
- ⇒ Nous préciser la finition des extrémités de votre écurie, et la distance entre le corral, le chemin et le tuyau de 44 pouces.
- ⇒ Coordonner avec le Service Technique de la Ville l'installation de la clôture entre le corral et les emprises du tuyau de 44 pouces.

- ↪ Vous assurer que votre écurie sera à une distance d'au moins soixante-quinze (75) mètres de l'étang situé sur le lot 36.
- ↪ Pour les phases futures prévoir des ententes entre Hydro-Québec et Ville de La Tuque pour la fourniture de l'électricité et l'alimentation en eau (eau non chlorée dans ce secteur).
- ↪ Pour la phase 5 prévoir la nécessité d'obtenir les certificats d'autorisation requis par le ministère de l'Environnement.

J'attends donc vos précisions et commentaires avant l'émission du permis demandé.

JT/II

  
Jean Tremblay  
Inspecteur des bâtiments

c.c. Gilles Matte, coord. tech.

**FERME BERMAN  
CHEMIN WYAGAMAC**

## **PROJET AGRO-TOURISTIQUE**

**10 JANVIER 2000  
3 février 2003  
Projet et plan préparés par : Rejean A. Berman**

Ver 3 février 2003

**PROJET AGRO-TOURISTIQUE**  
(voir plan global à l'Annexe 1)

**PHASE 1 :**  
Centre équestre (18 chevaux)  
Aménagement du terrain  
Clôtures et barrières  
Stationnement  
Batiments  
Ecurie  
Entreposage

**PHASE 2 :**  
Bâtiment de réception

**PHASE 3 :**  
Production agricole  
Garage  
Foin et céréales  
Prod. maraichères  
Prod. horticoles

**PHASE 4 :**  
Autres aménagements  
Piste de vélo de montagne  
Piste raquettes / skis de fond  
Quai pour canots  
Sentiers pédestres  
Belvédères d'observation

**PHASE 5 :**  
Batiments  
Hébergement  
Restauration  
Piscine  
Tennis

**PHASE 1**  
**CENTRE ÉQUESTRE\***

**Écurie (voir description à l'Annexe 2)**

**Bâtiments d'entreposage (aliments, selles, etc.)**

**Parc d'entraînement rond (80 pi. de diamètre)**

**Arena ouverte (100 pi. x 200 pi.)**

**Corral**

**Pâturages**

**Stationnement**

**\* Ce nombre d'unités animales et ce type d'opération ne nécessite pas de certificat d'autorisation du Ministère de l'Environnement.**



### **ECURIE**

**Localisation : Lot 35, à 18 pieds de la ligne de lot 34-35**

**Type de bâtiment : Permo**

**Dimension : 30 pi. x 60 pi.**

**Aménagement intérieur : 18 entre-deux**

**2 stalles**

**Sol en terre et sable**

---

### **ENTREPOSAGE**

**Localisation : extrémité nord de l'écurie, lot 35, à 10 pi. de la ligne de lot 34-35**

**Type : Bâtiment sur poteaux (Pole Barn)**

---

### **PARC ET ARENA**

**Poteaux : 6 po.**

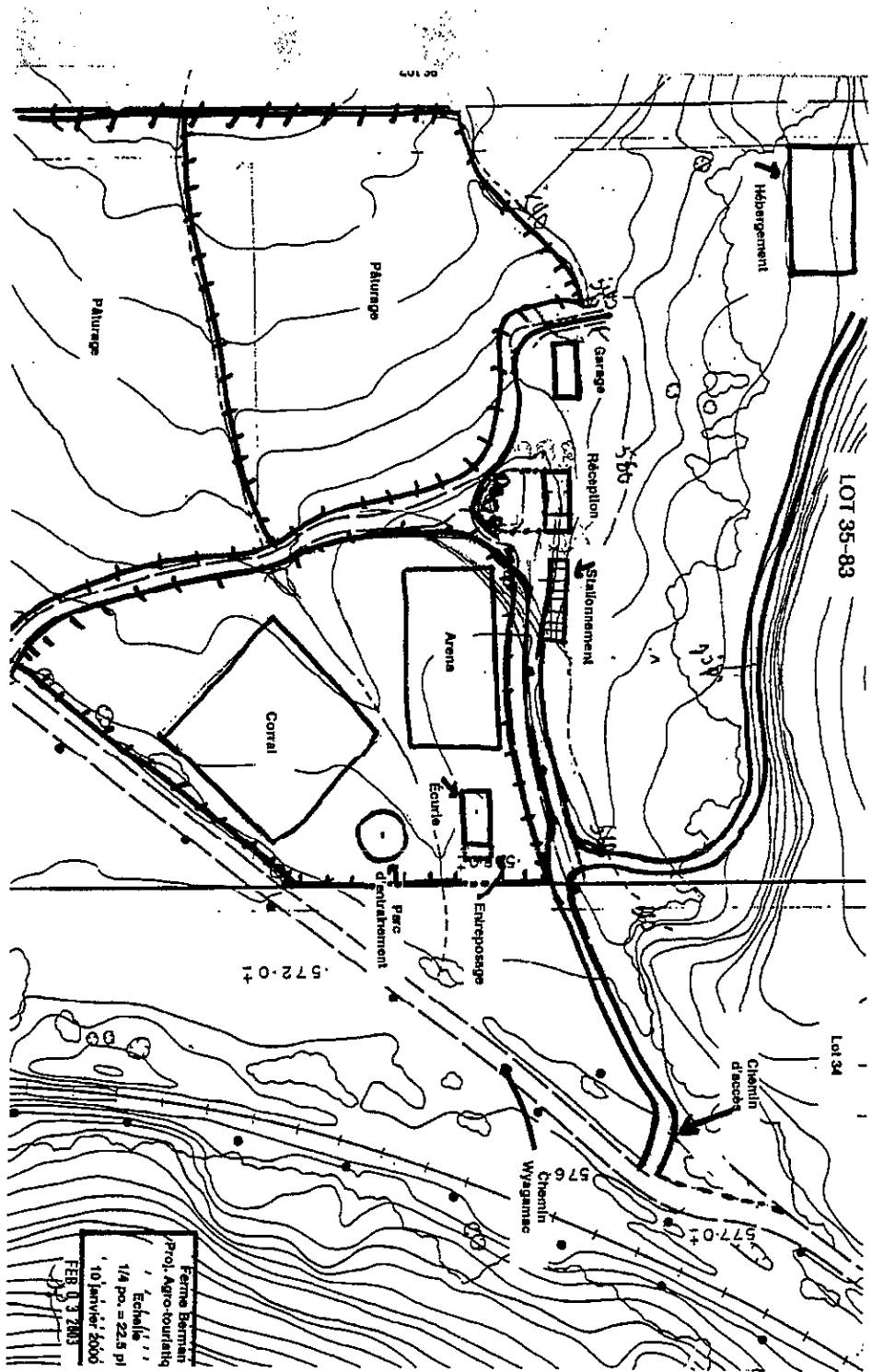
**Enclos : 3 madriers 2x6**

---

### **CLOTURES ET BARRIÈRES**

**Type : 2 x 6 ou broche carrelée selon les besoins**

**Barrière en métal ou en 2 x 6**



Ferme Berman  
 Proj. Agro-tourisme  
 Echelle  
 1/4 po. = 22.5 pi  
 10 Janvier 2000  
 FEB 17 2003

Feig Berman  
Proj. AS - touristique

Echelle

1/2 po = 10 pi.

10 Janvier 2000

1/2A FEB 0 3 2003

LOT 35-83

Lot 34

Chemin  
d'accès

Entrepas  
8 pi. X 40 pi.

60'

30'

Ecurie  
30 pi. X 60 pi.

250 pi. du  
Chemin Wyegamac

---

**ANNEXE 3**

PROVINCE DE QUÉBEC

VILLE DE LA TUQUE  
(MUNICIPALITÉ)

Date 03/02/20

ADRESSE RENEAU / 451 RUE WYAGAMAC

PERMIS 35-83 (NON DÉPOSÉ)  
OBTENU LA PERMISSION  
OBLIGER OU DE MODIFIER  
BÂTIMENT SUR LE LOT

DE

CONSTRUCTION

No 03-019

CE PERMIS EST VALIDE JUSQU'AU 19 FEVRIER 2004

[Signature]  
Signature

No 8847  
Formule Municipale

Titre

AUX DISPOSITIONS  
DE LA CONSTRUCTION

218-95  
97

CE PERMIS D'AMÉNAGER  
OU LA CONSTRUCTION  
ENDROIT BIE...

LE LOT  
N°...