

 
Christian Pettigrew Yvan Pettigrew

Mallette Maheu
Société en nom collectif
Comptables agréés

44, Notre-Dame Est, C.P. 700
Trois-Pistoles (Québec) G0L 4K0
Téléphone (418) 851-2060
Télécopieur (418) 851-3546

 **Le Groupe
Mallette Maheu**

Le 30 octobre 2000

Aux différents intervenants dans le dossier
du prolongement de l'Autoroute 20 entre
Cacouna et Trois-Pistoles

Objet : La Ferme Côte d'Or Inc.

Mesdames,
Messieurs,

Suite à la demande de messieurs Christian et Yvan Pettigrew, actionnaires de « La Ferme Côte d'Or Inc. », nous avons préparé, pour les quatre (4) derniers exercices financiers de leur société, un tableau démontrant la contribution au bénéfice d'exploitation de la division de production de fraises de jardin qu'ils opèrent depuis plusieurs années.

Le but de leur demande était de voir l'impact qu'aurait l'abandon des activités de la division de production de fraises de jardin par leur entreprise, advenant le cas où le tracé prévu, pour le prolongement de l'Autoroute 20, serait celui qui est présentement à l'étude par le Ministère des Transports.

Les chiffres démontrés sur le tableau, en annexe, ont été extraits des rapports financiers annuels et des livres comptables de la société et ont fait l'objet d'un examen de notre part tel que l'indiquent les rapports financiers annuels de la société.

Nous avons tenu compte des diverses hypothèses suivantes afin de réaliser le tableau démontré en annexe.

Les équipements et bâtiments nécessaires à l'exploitation de la division de production de fraises de jardin ont coûté environ 150 000 \$ au cours des années et ces immobilisations ont une durée de vie moyenne d'environ quinze (15) ans. Nous avons tenu compte de l'amortissement dans l'établissement de la rentabilité de la division de production de fraises de jardin mais si nous désirions obtenir les fonds générés par cette division, il faudrait, bien sûr, ajouter l'amortissement au bénéfice.

Au niveau des frais financiers, nous avons fait l'hypothèse qu'environ 50 % des équipements et bâtiments détenus pour l'opération de cette division étaient financés, le reste ayant été payé par les bénéfices antérieurs de cette division. Les intérêts inclus au tableau, en annexe, ont été calculés au taux de 10 % et l'on a fait l'hypothèse que ces intérêts étaient constants.

Le cabinet est partie
à une alliance avec
Arthur Andersen

Associé résident
Clément Fournier, CA

Conseiller
Charles-Eugène Pelletier, CA

Bureaux régionaux
Amqui
Baie-Comeau
La Pocatière
Mont-Joli
Port-Cartier

Rimouski
Rivière-du-Loup
Saint-Pascal
Sept-Îles
Trois-Pistoles

➔ Propositions d'ajustement du tracé suggéré et principales mesures de mitigation

♦ *De Cacouna jusqu'à la rivière Verte*

Du lot 259 jusqu'au lot 352, il y aurait lieu de déplacer le tracé préférentiel légèrement vers le nord, idéalement pour le faire passer en milieu boisé ou à tout le moins en bordure du boisé de façon à éliminer les superficies agricoles résiduelles au nord du tracé.

Compte tenu que plusieurs entreprises agricoles cultivent dans ce secteur, au moins deux traverses ainsi que les chemins de service appropriés devraient être aménagés. Les inconvénients reliés aux plus grandes distances à parcourir avec l'équipement devraient faire l'objet d'une indemnisation adéquate.

Dans la partie boisée du lot 354 au lot 369, une légère courbe vers le sud pourrait être amorcée de façon à être davantage en milieu forestier et dégager un pâturage au nord-ouest de la jonction avec la route du Coteau des érables.

Nous croyons qu'un échangeur devrait être construit sur la route du Coteau des érables pour faciliter la circulation du trafic lourd provenant de la Société coopérative agricole de Rivière-du-Loup, localisée un peu plus au sud, et de la Scierie Dubé, localisée sur le chemin Coteau de tuff à la sortie ouest du village de L'Isle-Verte. Cet échangeur serait vraisemblablement employé également par la compagnie Gérald Pelletier du village de L'Isle-Verte, la Tourbière Ouellet du rang de la Plaine et par le transporteur de chaux Gérald Dubé.

♦ *De la rivière Verte à la route du Premier Rang de L'Isle-Verte*

Tout de suite à l'est de la traversée de la rivière Verte, les lots 398 à 211 seront enclavés par l'autoroute, il faut leur fournir un accès probablement sous le pont projeté.

En direction est, le tracé devra être modifié parce qu'il traverse aux lots 85 et 472-A, 474 et 475 des champs qui sont essentiels à la production de fourrages pour une entreprise agricole localisée en face au sud du Deuxième Rang. De plus, le tracé traverse aux lots 46 et 43 des champs de fraises ainsi qu'un réservoir d'eau sur le lot 53, réservoir essentiel à cette culture.

104

Un tracé alternatif qui gaspillerait moins de superficie agricole, qui faciliterait vraisemblablement l'entretien hivernal et qui éloignerait le tracé du Deuxième Rang de Saint-Éloi a été élaboré. Malheureusement ce tracé a des impacts importants pour l'entreprise productrice de fraises. Voici le détail de ce tracé qui pourrait être remplacé par un autre selon certaines circonstances.

Aux environs du lot 100, le tracé pourrait bifurquer vers le nord de façon à passer au nord de la tourbière. Le sol à cet endroit est inculte et dispose d'une bonne capacité portante. Quant aux terres détenues par le Service canadien de la faune, soit les lots 95-ptie, 96, 97 et 98, des contacts préliminaires ont été bien accueillis par le gestionnaire des lieux qui serait ouvert à un éventuel échange de terrains avec le ministère des Transports du Québec.

Le tracé pourrait traverser la route du Premier Rang dans la partie boisée apparaissant à la carte d'étude d'impact sur l'environnement préparée par la firme Urbatique, à peu près à mi-chemin entre le Premier et le Deuxième Rang. Le tracé pourrait éviter les superficies en culture de fraises et aller rejoindre le tracé préférentiel aux environs du lot 42.

Compte tenu de l'intensité de l'activité agricole à l'est de la route du Premier Rang, il y a lieu de prévoir des mesures de mitigation adéquates, notamment deux traverses et des chemins de desserte appropriés. Les réserves d'eau localisées au sud du tracé suggéré devraient pouvoir être utilisées pour la culture de fraises ou d'autres usages au nord du tracé suggéré. Les entreprises devront être indemnisées correctement pour les pertes et inconvénients à court et long terme. Ces mesures sont essentielles à notre appui.

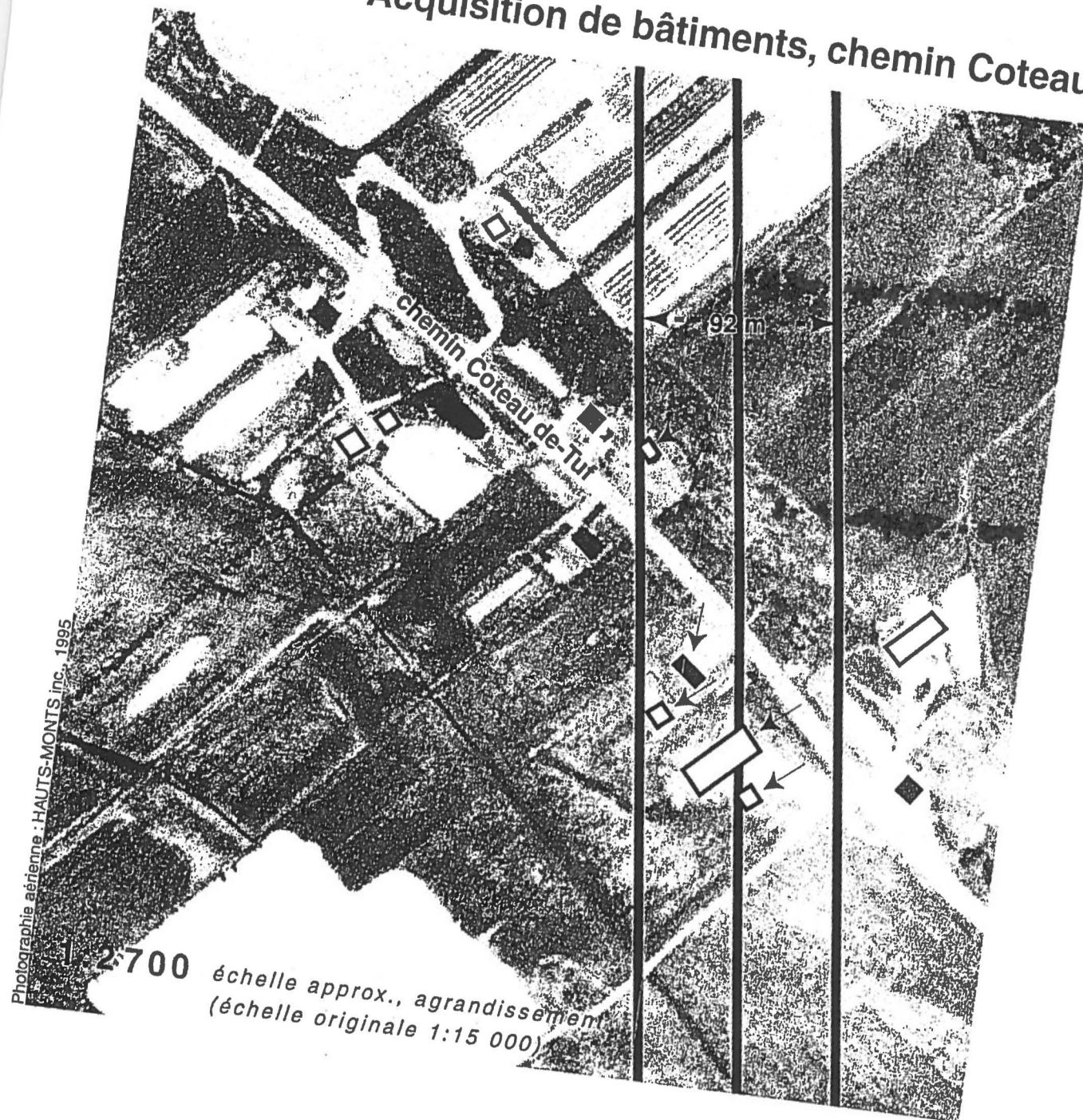
Pour traverser la route de la Station, le tracé pourrait être déplacé légèrement vers le nord de façon à le faire passer davantage en milieu forestier au pied du coteau. Il faudra prévoir du côté nord-ouest du tracé une voie d'accès pour l'entreprise agricole du Deuxième Rang dont les terres seraient sectionnées.

La Ferme Côte d'Or, qui produit des fraises, des céréales et du lait, possède et loue plusieurs lots dans ce secteur. Elle serait donc passablement affectée par le tracé que l'on vient de décrire. C'est pourquoi les actionnaires de la ferme seraient plutôt favorables à ce que le tracé passe sur le plateau au sud du tracé préférentiel et longe la dénivellation environ jusqu'au lot 39, avant de bifurquer vers le nord pour aller rejoindre le tracé préférentiel. Les sols de ce plateau sont de moins bonne qualité pour la production de fraises et l'autoroute localisée à cet endroit épargnerait leur prise d'eau et modifierait moins l'organisation des champs. La production de fraises nécessite une planification à long terme des rotations. De plus, le tracé à cet endroit ne nuirait pas au transport des cueilleurs, des équipements et des divers produits.

La Ferme Côte d'Or produira d'ailleurs une étude d'impact économique du projet. Le ministère des Transports du Québec, ou le BAPE le cas échéant, devrait tenir compte des recommandations de cette étude avant de rendre leur décision.

Si ce tracé est retenu, il faudra déplacer vers le nord le tracé préférentiel à l'est de la route du Premier Rang de façon à éviter l'impact sur les lots 85, 472-A, 474 et 475.

Figure 6.1 : Acquisition de bâtiments, chemin Coteau-de-Tuf



- ◆ résidence
- ◇ bâtiment secondaire
- bâtiments à acquérir

6.3.2 Mesures d'atténuation particulières

6.3.2.1 Mesures d'atténuation pour les impacts sur le milieu biophysique

6.3.2.1.1 Stabilité et érosion des sols

Les mesures de protection des rives énoncées à l'annexe 15 seront utilisées pour diminuer l'apport de matières en suspension afin de minimiser le transport de sédiments dans la rivière et minimiser ainsi les impacts associés à l'augmentation de la turbidité de l'eau.

Concernant l'érosion de matériaux meubles, des mesures générales d'atténuation seront prévues dans les plans et devis finaux. Ces mesures sont compilées dans le tomes I et II, Des normes sur les ouvrages routier du ministère des Transports⁶¹. On y trouve entre autres la description des méthodes de contrôle temporaire de l'érosion, par stabilisation temporaire au moyen de pailles, de copeaux, et de nattes et la description des dispositifs d'intersection des eaux et des sédiments : digue de dérivation, ballots de paille, barrière géotextile, trappe à sédiments, berme filtrante ou bassin de sédimentation. Ces mesures seront déterminées avec précision et adaptées à chaque cas à l'occasion de la demande du certificat d'autorisation de construction.

Pour ce qui est des zones sensibles ou instables comme la traversée de la rivière Trois-Pistoles et de la rivière Verte, le ministère des Transports réalisera une étude géotechnique détaillée, avant le début des travaux, afin de préciser la distribution, la nature et l'épaisseur des dépôts, d'évaluer la sensibilité réelle de ces dépôts et de connaître les caractéristiques structurales de la roche sous-jacente (inclinaison : force et direction). Cette étude permettra d'émettre des recommandations appropriées quant aux mesures à prendre. Ces recommandations seront incluses dans les plans et devis.

L'application des recommandations issue de cette étude, le respect des normes de sécurité lors des travaux de dynamitage, l'application des normes contenues dans le Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.) ainsi que les diverses techniques de stabilisation des talus et de revégétalisation des surfaces dénudées permettront de minimiser les impacts pressentis.

6.3.2.1.2 Flore et faune terrestre

Les travaux de déboisement se limiteront à l'emprise requise pour la réalisation du projet. Les mesures d'atténuation courantes (article 7.13 Protection de l'environnement ; article 8.12 Nettoyage et remise en état des lieux ; article 12.2.1 Déboisement) permettront de limiter les impacts sur la faune et la flore terrestre.

6.3.2.1.3 Faune aquatique et qualité des eaux

Les travaux sur les rives de la rivière Verte et Trois-Pistoles devront s'effectuer en dehors de la période de restriction des travaux pour la protection de l'omble de fontaine (truite mouchetée) présente dans ces deux rivières soit en dehors de la période comprise entre le 1er octobre et le 1er août, pour éviter la période de frai, d'incubation, d'éclosion des oeufs, de développement des jeunes alevins. De plus, les mesures d'atténuation énoncées pour le contrôle de l'érosion (section 6.3.2.1.1) contribueront à minimiser l'impact sur la faune aquatique et la qualité de l'eau des rivières Verte et Trois-Pistoles. En ce qui a trait aux autres petits cours d'eau, les ponceaux seront enfouis dans le lit du ruisseau jusqu'à un maximum de 30 cm tout en conservant la pente naturelle du cours d'eau.

61. Normes sur les ouvrages routier du ministère des Transports Construction routière, Tome 1, chapitre 9, L'environnement à l'étape de la construction et Tome IV, chapitre 6, Mesures d'atténuation

♦ *De la route de la Station à la rivière Trois-Pistoles*

Le tracé de moindre impact pour l'agriculture serait le tracé alternatif qui serait déplacé vers le sud jusqu'à la limite de la recharge d'eau municipale et encore plus au sud si le projet est abandonné. Ainsi, le tracé serait davantage en milieu forestier, affecterait moins la culture de pommes de terre et s'éloignerait du milieu bâti de la rivière Trois-Pistoles.

Une traverse devrait être prévue aux environs du lot 368 pour l'accès aux terres du sud du tracé. L'accès à une source d'eau alimentant une pisciculture près du lot 372 devrait être garanti.

♦ *De la rivière Trois-Pistoles à la route 293*

En traversant la rivière le plus au sud possible du tracé préférentiel, on s'éloignerait des résidences et on serait davantage en milieu forestier et à la limite des terres en culture.

À la route à Coeur, le tracé devrait se situer de 250 à 300 mètres plus au sud pour se rapprocher des frontaux des lots en culture de pommes de terre.

À la jonction avec la route 293, le tracé pourrait être déplacé légèrement vers le nord pour limiter l'espace résiduel sur le lot 213 et l'impact sur une petite érablière sur les lots 451-A et 455.