



Etude d'impact sur l'environnement

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73 (BEUCE)  
TRONCON SAINTE-MARIE SAINT-JOSEPH

Etude d'opportunité de mesures de  
mitigations agricoles

CANQ  
TR  
GE  
EN  
601

473118

DANIEL WALTZ



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Etude d'impact sur l'environnement  
**Prolongement de l'autoroute 73 (Beauce)**  
**Tronçon Sainte-Marie Saint-Joseph**

**Etude d'opportunité de mesures de mitigation agricoles**

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
700, Boul. René-Lévesque Est, 21<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

CANQ  
TR  
GE  
EN  
601

Avril 1985

## TABLE DES MATIÈRES

1.0	INTRODUCTION	1
2.0	CRITÈRE ÉCONOMIQUE D'OPPORTUNITÉ D'UNE MESURE DE MITIGATION	2
3.0	ÉTUDE DÉTAILLÉE DES DEMANDES	4
3.1	Sectionnement secteur Sainte-Marie	4
3.1.1	Description des impacts	4
3.1.2	Évaluation des dommages aux fermes	4
3.1.3	Pertes potentielles de production	4
3.1.4	Les mesures de mitigation possibles	6
3.1.4.1	Passages agricoles	6
3.1.4.2	Échange de parcelles	7
3.1.5	Synthèse et recommandations	8
3.2	Sectionnement secteur rivière Saint-Joseph	9
3.2.1	Surfaces impliquées	9
3.2.2	Évaluation des dommages aux fermes	9
3.2.3	Pertes potentielles de production	9
3.2.4	Coût du passage	9
3.2.5	Synthèse et recommandations	10
3.3	Empiètement dans l'érablière	11
3.3.1	Les dommages	11
3.3.2	Mesure de mitigation	11
3.3.3	Recommandations	11
3.4	Usufruit de l'emprise non utilisée	12
3.4.1	Implications	12
3.4.2	Recommandations	12
4.0	CONCLUSION GÉNÉRALE	14

Tableau 1: Superficies sectionnées, secteur Sainte-Marie	5
Tableau 2: Coûts des passages	6
Tableau 3: Superficies sectionnées, secteur rivière Saint-Joseph côté sud	9

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ DE DEUX PASSAGES AGRICOLES  
ET D'UNE MODIFICATION AU TRACÉ  
A-73, BEAUCE

---

1.0 INTRODUCTION

Dans le cadre de la demande d'autorisation déposée auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec concernant le projet d'autoroute 73 sud en Beauce, secteur Sainte-Marie/Saint-Joseph, le présent document répond aux questions soulevées dans une lettre datée du 15 mars 1985 par la Direction de protection du territoire agricole (MAPAQ) agissant comme aviseur technique pour la Commission.

Quatre demandes y sont faites pour réduire les impacts sur le milieu agricole. Deux d'entre elles sont reliées à l'opportunité de construire des passages agricoles pour permettre l'accès à des résidus cultivés (secteur Sainte-Marie, chaînage 2+150 à 3+600, lots 345 à 361, et secteur Saint-Joseph, traversée de la rivière Saint-Joseph, chaînage 6+000 à 6+400, lots 675 à 676). La troisième demande concerne la faisabilité d'une correction au projet afin d'éviter un empiètement d'environ 0,5 h dans une érablière (ch. 9+800 à 9+940). La dernière demande a trait à l'usufruit de la partie non utilisée de l'emprise.

Ces quatre demandes, et plus particulièrement les trois premières, soulèvent le problème de l'opportunité d'une intervention compte tenu de ses coûts.

Aussi afin d'être en mesure d'étudier ces demandes dans un cadre commun d'analyse, la partie suivante de ce document discutera sommairement de critères économiques pour juger de l'opportunité d'une mesure de mitigation.

Par la suite, après avoir décrit le milieu et les enjeux, chacune des quatre demandes sera analysée. Cette analyse sera faite à partir des critères économiques préalablement décrits et d'autres éléments pertinents.

## 2.0 CRITÈRE ÉCONOMIQUE D'OPPORTUNITÉ D'UNE MESURE DE MITIGATION

Comme critère de décision économique, on admet généralement qu'une intervention est justifiée dans la mesure où les coûts de cette intervention sont inférieurs à la valeur des bénéfices escomptés.

Une intervention pourrait donc être acceptable dans la mesure où le rapport bénéfices/coûts est supérieur à 1.0. Par ailleurs, lorsque plusieurs alternatives sont possibles et respectent le critère précédent, celle dont le rapport entre les bénéfices et les coûts est le plus grand devrait être la meilleure solution en l'absence de contrainte budgétaire.

Ce critère peut être reformulé en terme d'impact plutôt que de bénéfices. On considérerait alors justifiée une mesure de mitigation dont les coûts sont inférieurs à la différence entre la valeur des impacts avant et après mitigation. (Impacts initiaux - impacts résiduels).

Il va de soi que la partie la plus difficile de l'étude coûts/bénéfices est celle de la juste évaluation des coûts et des bénéfices. C'est en effet dans la représentativité des coûts et bénéfices calculés et dans la possibilité d'évaluer en terme monétaire un «objet» ou une situation que se situent les limites mêmes de cette approche.

L'approche à utiliser doit au moins déborder des seules considérations budgétaires du ministère des Transports. Tel que déjà énoncé par la Commission de protection du territoire agricole, «le seul principe du moindre coût des usages non agricoles ne peut faire oublier la nécessité de protéger les bonnes terres agricoles». (CPTAQ dossier 032648). Ainsi une approche basée uniquement sur la différence entre les coûts d'une mesure de mitigation et la diminution des frais d'expropriation qu'elle permet serait inacceptable puisque basée «sur le seul principe du moindre coût des usages non-agricoles».

En effet, dans une telle approche, la sous-utilisation du potentiel productif du territoire agricole pouvant découler d'un projet ne serait pas considérée. Dans l'analyse des coûts/bénéfices cette méthode défavoriserait la protection du territoire agricole en sous-évaluant les dommages causés.

Afin d'illustrer ce qui précède et déterminer une approche acceptable, seront considérés les dommages causés par un sectionnement rendant inaccessible pour son utilisateur actuel une partie des superficies cultivées d'une exploitation laitière.

Les impacts d'un tel projet (ou en d'autres termes, les bénéfices qui pourraient être retirés d'une mesure de mitigation redonnant l'accès à ces terres) sont de deux ordres.

Dans un premier temps, la perte de surfaces cultivables prive l'exploitation d'une source de fourrage servant à l'alimentation du troupeau. Pour compenser ces pertes, à moins de diminuer sa production globale, le producteur devra chercher des sources alternatives de fourrage, tant à court qu'à long terme. L'achat de foin, la mise en culture de nouveaux champs, l'intensification de la culture sur des champs existants, la modification au régime alimentaire du troupeau, l'achat de terres additionnelles, ou une combinaison de ces moyens, sont autant de possibilités pour parer aux pertes encourues.

Ainsi, qu'ils soient évalués directement sur la base des revenus perdus ou par le biais du coût de la mise en oeuvre d'une des mesures précédentes, ces coûts constituent les indemnités à payer aux producteurs en vertu de la loi de l'expropriation, soit les coûts d'expropriation.

D'un point de vue global, ces coûts, représentant un déboursé réel pour le ministère des Transports, peuvent être considérés comme le coût du maintien de la rentabilité et du niveau de production actuel des exploitations touchées; ce sont donc les coûts inhérents au maintien de l'homogénéité de l'exploitation.

Le deuxième ordre d'impact résultant de ce sectionnement est celui lié à la sous-utilisation du potentiel productif du sol et résulte du fait que les superficies isolées pourraient ne pas être exploitées pendant un certain laps de temps variable en fonction de la nature de ces terres, de leur accessibilité pour d'autres producteurs, de leur localisation, etc... Ces impacts indirects sont des coûts indirects représentant un manque à gagner pour la collectivité dans la mesure où un appareil de production opérationnel n'est pas utilisé.

Ces coûts peuvent être considérés comme le coût des dommages causés sur l'homogénéité du territoire agricole et calculés à partir de la valeur du produit brut.

Les considérations précédentes nous ont donc amené à identifier la valeur globale des dommages sur l'agriculture d'un sectionnement comme étant la somme des dommages aux fermes (frais d'expropriation) auxquels s'additionne la perte de production potentielle des surfaces isolées.

C'est sur la base de cette approche, en comparant la valeur des dommages aux coûts de la mesure de mitigation que chacune des trois demandes sera maintenant étudiée en détail.

### 3.0 ÉTUDE DÉTAILLÉE DES DEMANDES

#### 3.1 Sectionnement, secteur Sainte-Marie

##### 3.1.1 Description des impacts

Le tableau 1 (p. 5) donne les superficies impliquées, les lots, leurs propriétaires et le type d'exploitation dans lequel ils s'inscrivent. Au total 59,2 hectares sont isolés des sites d'exploitation. De ce total, 31,3 ha, dont 17,7 ha cultivés et 13,6 ha boisés, sont situés à l'est du tracé et rattachés à sept (7) exploitations localisées à l'ouest du tracé. Par ailleurs, 27,9 ha cultivés, appartenant à un producteur localisé à l'est, sont également isolés à l'ouest du tracé.

##### 3.1.2 Évaluation des dommages aux fermes

Les dommages aux fermes liés aux sectionnements des surfaces cultivées (45,6 ha) sont estimés sommairement à 125 000,00 \$.

Cette estimation comprend le coût d'achat des résidus formés et la perte de foin évaluée selon la méthode de la perte de foin brute. À cette fin, la production brute moyenne par unité de surface est évaluée et sa valeur actualisée sur cinq (5) ans à un taux de 8% (rendement moyen 6T/ha, valeur 67\$/t); on y rajoute la valeur du fond de terre (1 200\$/hectare cultivé).

Le principe de base de cette méthode est de compenser le producteur pour la valeur complète (et non seulement pour les frais fixes) du foin perdu pendant cinq (5) ans, de même que la valeur du fond de terre, permettant à celui-ci de s'approvisionner en foin pendant la période requise pour trouver une source alternative permanente de fourrage.

Le principe de base pour l'établissement de la compensation est donc de permettre le maintien de l'intégrité de l'appareil de production. D'autres méthodes (valeur du foin net, dommages de contournement, remise en culture) permettraient d'évaluer ces dommages et donneraient en définitive des estimations voisines. Le mérite de l'approche utilisée est d'être facile à calculer. De façon générale, cette méthode est conservatrice et surévalue les indemnités à payer.

##### 3.1.3 Pertes potentielles de production

Afin d'évaluer les pertes potentielles liées à la sous-utilisation éventuelles des surfaces isolées, nous actualisons le produit brut maximum sur une période de trois (3) ans à un rendement de 8%. La

TABLEAU 1: SUPERFICIES SECTIONNÉES, SECTEUR SAINTE-MARIE

# lot	Propriétaire	Type d'exploitation	Superficie totale cultivée (ha) (1)	Superficie dans emprise (ha) (2)	Superficies sectionnées		
					Surface (ha) (3)	Utilisation	Remarque
345	G.A. Tardif	laitière	58	2,7	3,4 (e) 2,4 (e)	fouillage boisé	superficies enclavées non accessibles
347	F. Perreault	laitière	36	1,6	3,4 (e)	boisé	superficies enclavées, dossier réglé à l'expropriation
349 350 354-D	C. Poulin	laitière	61,5	1,7	27,9 (o)	fouillage	accessibles par rte 173
352 354	C.H. Marcoux	boucherie	± 90	1,0	4,2 (e)	fouillage	accessibles par rang St-Gabriel
351 353 P354	J.P. Turmel	boucherie	58	1,3	6,0 (e)	boisé	accessibles par rang St-Gabriel dossier réglé à l'expropriation
355 356	D. Giguère	laitière	33	1,0	0,7 (e) 1,8 (e)	fouillage plantation	accessibles par rang St-Gabriel
358 359	S. Turmel	boucherie	34	1,7	6,0 (e)	fouillage	accessibles par rang St-Gabriel
360 361	G.A. Faucher	fouillage	29	1,6	3,4 (e)	grande culture	

(1) Données tirées de l'inventaire réalisé auprès des producteurs dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement (MTQ 1984).

(2) Les superficies sont approximatives et tirées de l'étude d'impact.

(3) La lettre entre parenthèse indique la localisation du résidu par rapport au tracé (e): est; (o): ouest.

59,2 ha  
à l'ouest: 31,3 ha dont 17,7 ha cultivés et 13,6 ha boisés  
à l'est : 27,9 ha cultivés

période de trois (3) ans choisie correspond au délai maximal estimé avant que les superficies résiduelles délaissées par leurs propriétaires actuels ne soient remises en culture par d'autres producteurs.

Selon les chiffres du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le produit brut annuel d'un hectare consacré à la production laitière est de 1 400,00 \$.

La valeur de la production potentielle des 45,6 hectares cultivés qui seraient affectés se chiffre alors à 165 000,00 \$.

Cette approche est conservatrice et surévalue la valeur des pertes potentielles puisque basée sur la valeur de produit brut total, incluant la valeur ajoutée par le troupeau et le travail, et non sur la valeur de la production fourragère seulement.

### 3.1.4 Les mesures de mitigation possibles

#### 3.1.4.1 Passages agricoles

Afin de diminuer l'impact des sectionnements, deux (2) solutions techniquement acceptables ont été évaluées.

La première consisterait en un passage souterrain au chaînage 2+700.

La deuxième consiste en un passage aérien au chaînage 3+100 à partir d'un surplomb déjà existant du terrain naturel afin d'en minimiser les coûts.

À l'une ou l'autre de ces options seraient reliées des voies de service minimales donnant accès aux superficies isolées.

Le tableau 2 suivant résume les coûts impliqués par ces infrastructures.

Tableau 2: Coûts des passages

a) Passage souterrain: 513 000,00 \$

Voie ouest		
différentiel (remblai)		
emprunt classe B :	38 000 m <sup>3</sup> à 3,50 \$	133 000,00 \$
structure :	204 m <sup>2</sup> à 500,00 \$	102 000,00 \$
		-----
TOTAL:		235 000,00 \$

Voie est		
différentiel (remblai)		
emprunt classe B :	48 000 m <sup>3</sup> à 3,50 \$	168 000,00 \$
structure :	220 m <sup>2</sup> à 500,00 \$	110 000,00 \$
		-----
TOTAL:		278 000,00 \$

b) Passage aérien: 383 000,00 \$

Voie ouest	
approches de la structure	45 000,00 \$
structure: 230 m <sup>2</sup> à 650,00 \$	149 500,00 \$

TOTAL: 194 500,00 \$

Voie est	
approches de la structure	45 000,00 \$
structure: 222 m <sup>2</sup> à 650,00 \$	144 300,00 \$

TOTAL: 189 300,00 \$

c) Voies de service agricole

Côté est : 1 000 m à 60,00 \$	60 000,00 \$
Côté ouest : 800 m à 60,00 \$	48 000,00 \$

TOTAL: 108 000,00 \$

Considérant que la construction de la deuxième chaussée ne se réalisera pas avant plusieurs années, il y a lieu d'actualiser la valeur de cet éventuel investissement. À cet effet, le coût de la structure sur la deuxième chaussée est actualisé sur quinze (15) ans à un taux de 8%; ainsi pour le tunnel, le coût actualisé de la deuxième structure est de 87 000,00 \$. La valeur actuelle de la structure et voies de service agricoles pour les deux chaussées est donc de 430 000,00 \$.

Pour le passage aérien la valeur actualisée de la structure sur la deuxième chaussée est de 60 000,00 \$. Le coût total actualisé de la mesure de mitigation (2 voies) est donc de 362 500,00 \$.

3.1.4.2 Échange de parcelles

Tel qu'on a pu le constater sur le tableau 1, le tracé de l'autoroute sépare des sites d'exploitations 31,3 ha dont 17,7 ha cultivés du côté est et d'autre part 27,9 ha du côté ouest. Afin de compenser les pertes dues au sectionnement on peut donc envisager que les propriétaires procèdent à l'échange des superficies isolées, après achat ou non par le ministère des Transports dans le cadre du processus d'expropriation. Cette mesure constituerait une mesure alternative au passage et n'impliquerait aucun coût additionnel.

### 3.1.5 Synthèse et recommandations

Les données précédentes permettent de constater que les dommages de sectionnement sur les fermes dus au projet sont inférieurs à 125 000,00 \$. Ces coûts représentent une estimation des coûts d'expropriation et incluent des provisions suffisantes pour maintenir l'intégrité des exploitations touchées. À ces coûts directs, il faut ajouter des coûts indirects potentiels liés à une éventuelle sous-utilisation du potentiel de production des terres sectionnées, pouvant atteindre 165 000,00 \$.

D'un côté, les dommages potentiels globaux des sectionnements sur l'agriculture sont donc estimés à environ 300 000,00 \$. Compte tenu des approches utilisées et en particulier du délai de remise en culture choisi (3 ans), cette estimation est très conservatrice et ne peut que surévaluer les dommages.

De l'autre côté, les coûts actualisés d'un passage aérien (la solution la moins dispendieuse) et voies de service agricoles permettant l'accès aux terres sectionnées seraient de 362 500,00 \$ pour les deux chaussées dont 302 000,00 \$ pour la chaussée ouest.

Le rapport bénéfices/coûts ne dépasse donc pas l'unité et le passage aérien ne serait donc pas économiquement justifiable.

Par ailleurs, il apparaîtrait possible de favoriser, dans le cadre du processus d'expropriation, l'échange de parcelles entre les producteurs impliqués leur permettant de récupérer la plus grande partie sinon toutes les superficies perdues par sectionnement. Une telle alternative, au coût à peu près nul, permettrait entre autres de maintenir les exploitations dans des conditions se rapprochant de celles avant l'expropriation.

Elle encourage également une consolidation des exploitations plus conforme à la présence de l'autoroute, minimisant les risques qu'à long terme l'investissement consenti dans une structure ne devienne une perte sèche dans la mesure où les producteurs eux-mêmes se départiraient des résidus jugés peu intéressants parce que trop éloignés. Cette possibilité est d'autant plus réelle que malgré la mise en place d'un passage, des détours seront encore nécessaires pour atteindre les superficies sectionnées. À cet égard, l'échange de parcelles apparaît avantageux pour plusieurs sinon tous les producteurs impliqués. Par surcroît cette solution alternative annule les risques de nuisances liées à l'utilisation éventuelle de la structure par des indésirables (motoneigistes, motocyclistes, etc...).

Ainsi, il ressort de l'analyse que, même si les avantages pour l'agriculture de la construction d'un passage sont égaux aux coûts de construction d'une telle structure sur une seule chaussée, l'échange de parcelles entre producteurs, par le biais de l'expropriation ou non, constitue une alternative plus intéressante pour régler le problème soulevé.

### 3.2 Sectionnement, secteur rivière Saint-Joseph

#### 3.2.1 Surfaces impliquées

Le tableau 3 suivant donne les principales caractéristiques des surfaces sectionnées du côté sud de la rivière Saint-Joseph. Il n'apparaît pas requis d'entrevoir un passage pour faciliter l'accès des terres du côté nord de la rivière, compte tenu qu'elles sont déjà accessibles par le rang Saint-Gabriel.

Tableau 3: Superficies sectionnées, secteur rivière Saint-Joseph côté sud

Propriétaire et # de lot	Type d'exp.	Superficie totale cultivée (ha)	Superficie dans l'emprise (ha)	Surfaces (ha)	Utilisation	Remarque
C.A. Maheux 676	laitière	40	3,5	4,4 0,5	fourrage boisé	résidus inaccessibles
L. Maheux 675	laitière	45	3,5	4,5	fourrage	résidus inaccessibles
				<u>TOTAL: 9,5</u>		

Le tracé de l'autoroute dans ce secteur isole 9 ha de sols cultivés appartenant en proportion équivalente à deux producteurs laitiers du rang de l'Assomption.

#### 3.2.2 Évaluation des dommages de sectionnement

Les dommages dus aux sectionnements évalués selon la méthode de la perte de foin brute et coût d'acquisition des résidus sont de 15 000,00 \$ (valeur actualisée à 8%, sur 5 ans).

#### 3.2.3 Pertes potentielles de production

Le produit brut (1 400\$/ha/année) des 9 hectares enclavés, actualisé pendant trois (3) ans à 8%, représente une valeur de 32 500,00 \$.

#### 3.2.4 Coût du passage

Afin de permettre le passage de la machinerie agricole un chemin sous la structure prévue sur la rivière Saint-Joseph pourrait être aménagé. À cette fin, il faudrait augmenter la hauteur de la culée sud et la

longueur des ailes de celle-ci. Les coûts directs totaux liés à ces modifications et à la mise en place des voies d'accès de part et d'autre de la structure ouest uniquement sont estimés à 52 600,00 \$. Pour la deuxième structure les coûts actualisés (sur 15 ans, à 8%) sont de 16 500,00 \$. Le coût global de la mitigation est donc de 69 100,00 \$.

### 3.2.5 Synthèse et recommandations

Des données précédentes il découle que pour cette demande, le coût global des dommages potentiels à l'agriculture (15 000,00 \$ dommages aux fermes et 32 500,00 \$ pertes potentielles, soit un total de 47 500,00 \$) n'égale pas le coût de mitigation (69 100,00 \$).

Dans cette optique la construction du passage ne serait donc pas économiquement valable.

De plus, ce qui constitue l'élément principal est l'intention réelle des producteurs impliqués de maintenir à long terme en production les terres sectionnées, même si un passage était construit, compte tenu des inconvénients posés par la présence de l'autoroute et la rivière (difficulté d'accès, détour).

Aussi, ne serait-il pas mieux dans le cadre du processus d'expropriation de dédommager les producteurs impliqués de façon à leur permettre d'obtenir des sources alternatives de fourrage et favoriser la consolidation des terres sectionnées avec celle du rang I nord-est.

### 3.3 Empiètement dans l'érablière

#### 3.3.1 Les dommages

Entre les chaînages 9+800 à 9+940, soit l'extrémité sud du projet, l'emprise de l'autoroute empiète d'une cinquantaine de mètres dans une érablière située à l'ouest. Les pertes consistent en 0,5 ha d'érablière dans lequel on retrouve quelques 125 entailles. L'érablière complète couvre quelque 7,5 hectares pour un potentiel de  $\pm$  2 000 entailles. Les dommages sont évalués à moins de 2 000,00 \$ alors que la valeur de la production de 25 ans actualisée à 8% représente une somme de 4 000,00 \$.

#### 3.3.2 Mesure de mitigation

De façon à empêcher l'empiètement dans l'érablière tout en restant dans l'emprise expropriée, le tracé de la voie ouest devrait être modifiée sur 4,4 km sans compter que la moitié de l'échangeur devrait être reconçue pour harmoniser les bretelles au nouveau tracé. Les coûts liés à la reprise des plans sont estimés à plus de 250 000,00 \$ et le projet reporté d'au moins un sinon deux ans.

Le déplacement de l'ensemble du tracé vers l'est aurait des implications autant sinon plus coûteuses.

#### 3.3.3 Recommandations

Les données précédentes mettent en évidence qu'il n'y a aucune commune mesure entre les gains sur l'érablière (6 000,00 \$) et les coûts de la modification au tracé (250 000,00 \$).

Il apparaît plus justifié de minimiser les impacts en diminuant l'empiètement dans l'érablière par une réduction de la largeur de la berge. Des gains de 12,5 m ou 25% de la superficie impliquée sont ainsi possibles.

Par ailleurs, afin de reporter dans le temps l'impact sur l'érablière, il est possible d'arrêter les travaux au chaînage 9+790 à la limite nord du lot 525.

### 3.4 Usufruit de l'emprise non utilisée

Considérant que la première phase du projet n'utilisera que la moitié de l'emprise expropriée, il apparaît possible d'envisager l'utilisation à des fins agricoles de cette partie non utilisée en première phase par le ministère des Transports. L'application de cette mesure doit cependant tenir compte des aspects légaux, des coûts et des conditions particulières du terrain.

#### 3.4.1 Implications

Afin de permettre l'accès aux surfaces impliquées la clôture doit être placée à la limite de la berge de la chaussée construite. Les coûts actualisés de la clôture requise au moment de la construction de la deuxième voie sont considérés marginaux (1 575\$/km).

Par ailleurs, l'usufruit en milieu boisé impliquerait de permettre la coupe de bois. Il y a lieu de croire qu'à court terme, les propriétaires profiteraient du fait que le déboisement sera requis lors de la construction pour utiliser le droit accordé et on retrouverait alors un long corridor déboisé en bordure de l'autoroute, ce qui apparaît peu souhaitable. En outre, dans la mesure où les propriétaires ont déjà été dédommagés pour le fond de terre et la valeur du bois, l'autorisation d'exploitation serait inéquitable par rapport à la collectivité.

Enfin, l'installation de la clôture à un endroit autre que celui du nonaccès pourrait engager la responsabilité civile du Ministère dans un cas d'accident sur ces terrains ou sur l'emprise utilisée suite à une transgression de la clôture.

Compte tenu de ces données, il y a lieu de restreindre la permission d'usufruit aux endroits où une utilisation agricole annuelle (champs cultivés et érablière) est présente et où l'on pourra éventuellement ratifier l'entente par un contrat en bonne et due forme. Par ailleurs, dans les cas où un chemin de service est prévu, il n'y a pas lieu de permettre l'usufruit puisque les surfaces ainsi dégagées seraient trop petites pour être exploitables.

#### 3.4.2 Recommandations

Compte tenu des données précédentes, il y a lieu de permettre l'usufruit de l'emprise non utilisée sur les lots suivants tel que recommandé dans l'étude d'impact.

Lots	Chaînage	Superficie récupérée (ha)	Utilisation
372-378-379	1+280 à 1+360 1+690 à 1+800	0,8	foin
373-374	1+360 à 1+690	1,4	foin
358-359	2+360 à 2+540	0,9	foin
356	2+540 à 2+670	0,5	foin
351	2+840 à 2+940	0,5	foin
349-350	2+94 à 3+120	0,9	foin
345	3+310 à 3+650	1,4	foin
338-339	4+070 à 4+300	0,8	érablière
831	5+670 à 5+900	1,4	foin
839	6+210 à 6+390	1,0	foin

#### 4.0 CONCLUSION GÉNÉRALE

La première partie de cette étude a permis de proposer un critère économique pour discuter de l'opportunité d'une mesure de mitigation. Le critère proposé est que le coût de la mitigation ne doit pas dépasser le coût du dédommagement des exploitations en place soit les coûts d'expropriation, additionnés aux pertes potentielles de production des superficies sectionnées.

Pour les deux passages demandés il appert que le rapport coûts/bénéfices est défavorable. Compte tenu de cette donnée et considérant que les méthodes utilisées sont conservatrices, les passages n'apparaissent pas économiquement justifiables.

Cependant, pour la traverse dans le secteur de Sainte-Marie, une mesure alternative à moindre coût, soit l'échange des parties sectionnées, résoudrait le problème à l'avantage des producteurs.

Pour la traverse sous le pont de la rivière Saint-Joseph, il existe peu d'alternative à la construction d'un passage si ce n'est que les producteurs optent pour l'achat de sources alternatives de fourrages avec les montants offerts en compensation. Cette mesure alternative apparaît préférable dans la mesure où les difficultés liées au maintien en culture des superficies sectionnées risquent d'encourager les producteurs à en délaissier l'exploitation à plus ou moins longue échéance même si le passage était construit. Il y a donc lieu de croire que des aménagements financiers sont susceptibles de satisfaire davantage les producteurs sans que la productivité du territoire agricole ne soit remise en question.

Quant à la demande de modification au tracé pour éviter un léger empiètement dans une érablière, elle est difficilement justifiable économiquement. Comme mesure alternative il est possible de diminuer la berge de 12,5 m diminuant les dommages de 25%.

Enfin, il apparaît souhaitable de permettre l'usufruit de la partie non utilisée de l'emprise dans les secteurs cultivés et dans les érablières exploitées tels qu'identifiés en 3.4.2.

---

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 369