

Le 14 mai 2002

Madame Ginette Giasson
Coordonnatrice – autoroute 30
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

OBJET : Vision de la zone inondée sise à l'ouest de l'autoroute 30 dans la
ville de Sainte-Catherine
(N/Réf. : 6.2.1)

Madame,

Lors de la dernière séance des audiences publiques tenue le 27 mars dernier, vous m'avez demandé de vous donner ma «Vision du marais sis à proximité de l'autoroute 30». J'ai demandé alors à la société SNC/Lavalin d'étudier tous les aspects de la zone inondée et de me faire rapport afin d'éclairer ma décision à cet égard.

Cette zone inondée, le rapport ci-joint vous le confirmera, est apparue après la mise en place de l'autoroute 30 dans les années 90. Celle-ci créée avec les voies ferrées du Canadien Pacifique une enclave qui s'est remplie d'eau et qui le demeure tel un bassin depuis.

Par ailleurs, les fossés de l'autoroute 30 et du Canadien Pacifique, lesquels doivent en principe drainer toute la zone et ses environs sont également rempli d'eau. Des équipements, tels les clôtures et les poteaux télégraphiques s'y retrouvent submergés. L'écoulement, qui en est un de surface, se fait lentement vers l'est.

L'intention du Ministère est actuellement de conserver ce plan d'eau dans son état naturel et d'appliquer dans la mesure du possible les recommandations formulées par son mandataire.

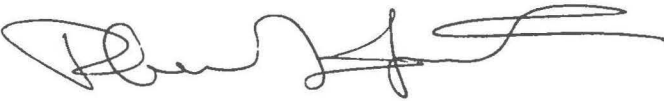
... 2

Cependant, une interrogation demeure en suspens à la suite de cette étude : le bassin n'occupe pas que la seule propriété du ministère des Transports, il occupe aussi une propriété du Canadien Pacifique. Or, nous ne savons pas quel est l'intention du Canadien Pacifique, propriétaire des terrains dont les fossés sont inondés.

Si nous préservons cette zone dans son état naturel et que le Canadien Pacifique décide d'augmenter la capacité de drainage de son fossé, nous ne pouvons en prévoir les répercussions sur la totalité de la zone.

Veillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur,



Jour Réjean Beaulieu

RB/BMcC/dc

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15

*Caractérisation de la zone humide située à l'intersection
de l'autoroute et de la voie du Canadien Pacifique (Sainte-Catherine)*

Rapport final

Ministère des Transports du Québec

Notre dossier : 602814
Mai 2002



SNC•LAVALIN
Environnement

Membre du groupe SNC•LAVALIN

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15


*Caractérisation de la zone humide située à l'intersection
de l'autoroute et de la voie du Canadien Pacifique (Sainte-Catherine)*

Rapport final

Ministère des Transports du Québec

Notre dossier : 602814
Mai 2002

Préparé par:  Date: 14 mai 2002
Chantal Roy

Véifié par:  Date: 14 mai 2002
Silvio Morelli



SNC•LAVALIN
Environnement

Membre du groupe SNC•LAVALIN

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1 INTRODUCTION.....	2
2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU SITE ÉTUDIÉ.....	3
3 ÉVOLUTION HISTORIQUE DU SITE ÉTUDIÉ.....	5
4 POTENTIEL ÉCOLOGIQUE DU SITE ÉTUDIÉ.....	11
4.1 Aspects floristiques	11
4.2 Aspects fauniques	12
4.3 Bilan du potentiel floristique et faunique.....	13
5 MESURES D'ATTÉNUATION PROPOSÉES.....	14
6 RÉFÉRENCES.....	17

LISTE DES FIGURES

FIGURE 2.1	Localisation du site à l'étude	4
FIGURE 3.1	Évolution historique du site à l'étude – juin 1983.....	6
FIGURE 3.2	Évolution historique du site à l'étude – mai 1989	7
FIGURE 3.3	Évolution historique du site à l'étude – juillet 1994	8
FIGURE 3.4	Évolution historique du site à l'étude – juin 1997.....	9
FIGURE 5.1	Emplacement proposé du remblai de protection	15

1 INTRODUCTION

Dans le cadre du projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, la Direction Ouest de la Montérégie du ministère des Transports du Québec (MTQ) a mandaté SNC-LAVALIN Environnement inc. (SLEI) pour caractériser une zone humide, située sur sa propriété en bordure de la future infrastructure et susceptible d'être perturbée lors des travaux de construction. Ce mandat vise à compléter l'évaluation environnementale du projet du Ministère, actuellement sous examen au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

L'objectif principal de la présente étude est de déterminer le potentiel écologique de cette zone humide et de proposer des mesures d'atténuation afin de la protéger lors des travaux de raccordement de l'extrémité *ouest* du nouveau tronçon d'autoroute avec sa portion existante qui se termine à l'intersection de la route 132. Mentionnons que la zone humide, désignée localement comme le « *marais de Saint-Constant*¹ » a été identifiée comme site d'intérêt écologique par certains intervenants de la région, lors des récentes audiences publiques tenues sur le projet.

La caractérisation du site à l'étude a été réalisée à partir des informations existantes contenues dans les documents cités en référence, des photographies aériennes mentionnées à la section suivante et d'une visite de terrain réalisée le 24 avril 2002. Outre cette introduction, le rapport comprend quatre sections qui présentent successivement les caractéristiques générales du site étudié (section 2.0), son évolution historique (section 3.0), son potentiel écologique actuel (section 4.0) et les mesures d'atténuation élaborées afin d'assurer sa conservation (section 5.0).

¹ Le « *marais de Saint-Constant* », aujourd'hui remblayé, était localisé sur les terrains de la compagnie FIRST PRO, à 2 km à l'est du site à l'étude.

2 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU SITE ÉTUDIÉ

Le site étudié, compris à l'intérieur des limites de propriété du Ministère est situé à l'intersection *nord-ouest* de l'autoroute 30 et de la voie ferrée (axe *est-ouest*) du Canadien Pacifique, à 1,0 km au *sud* de la route 132 (voir figure 2.1). D'une superficie de 6,85 hectares, le site étudié s'insère dans un milieu occupé au *nord* par la zone industrielle de Sainte-Catherine, à l'*ouest* par la réserve indienne de Kanhawake, au *sud* par des terrains vacants et en friche et à l'*est* par la zone urbaine de Saint-Constant.

La topographie générale du secteur est relativement plane, son altitude moyenne se situant à 34 m. Les dépôts meubles qui le recouvrent sont d'origine glaciaire (till) et se composent de blocs, de cailloux, de sable, de limon et d'argile. Ce type de dépôts relativement compact est de façon générale, peu ou pas perméable, ce qui explique le drainage généralement médiocre observé dans le secteur.

En terme de drainage de surface, le site étudié se situe à la limite de deux sous-bassins hydrographiques, soit celui de la rivière Suzanne qui coule à 1,2 km à l'*ouest* de la zone humide et celui de la rivière Saint-Régis, située à environ 2,5 km à l'*est*. Ces deux cours d'eau s'écoulent vers le *nord* en direction du fleuve Saint-Laurent. Le drainage naturel est complété par un réseau de fossés, aménagés lors de la construction des deux voies ferrées du Canadien Pacifique (voie principale *est-ouest* et bretelle *nord*) et de l'autoroute 30. Les fossés de ces infrastructures linéaires qui longent les limites *ouest*, *sud* et *est* du site étudié drainent les eaux de surface du secteur également vers le *nord*.

LOCALISATION DU SITE À L'ÉTUDE

Figure 2.1



3 ÉVOLUTION HISTORIQUE DU SITE ÉTUDIÉ

L'évolution historique du site étudié, aujourd'hui occupé par une zone humide a été établie par photo-interprétation à l'aide de photographies aériennes prises en juin 1983, mai 1989, juillet 1994 et juin 1997. Les séries de photographies aériennes utilisées lors de cette analyse sont les suivantes :

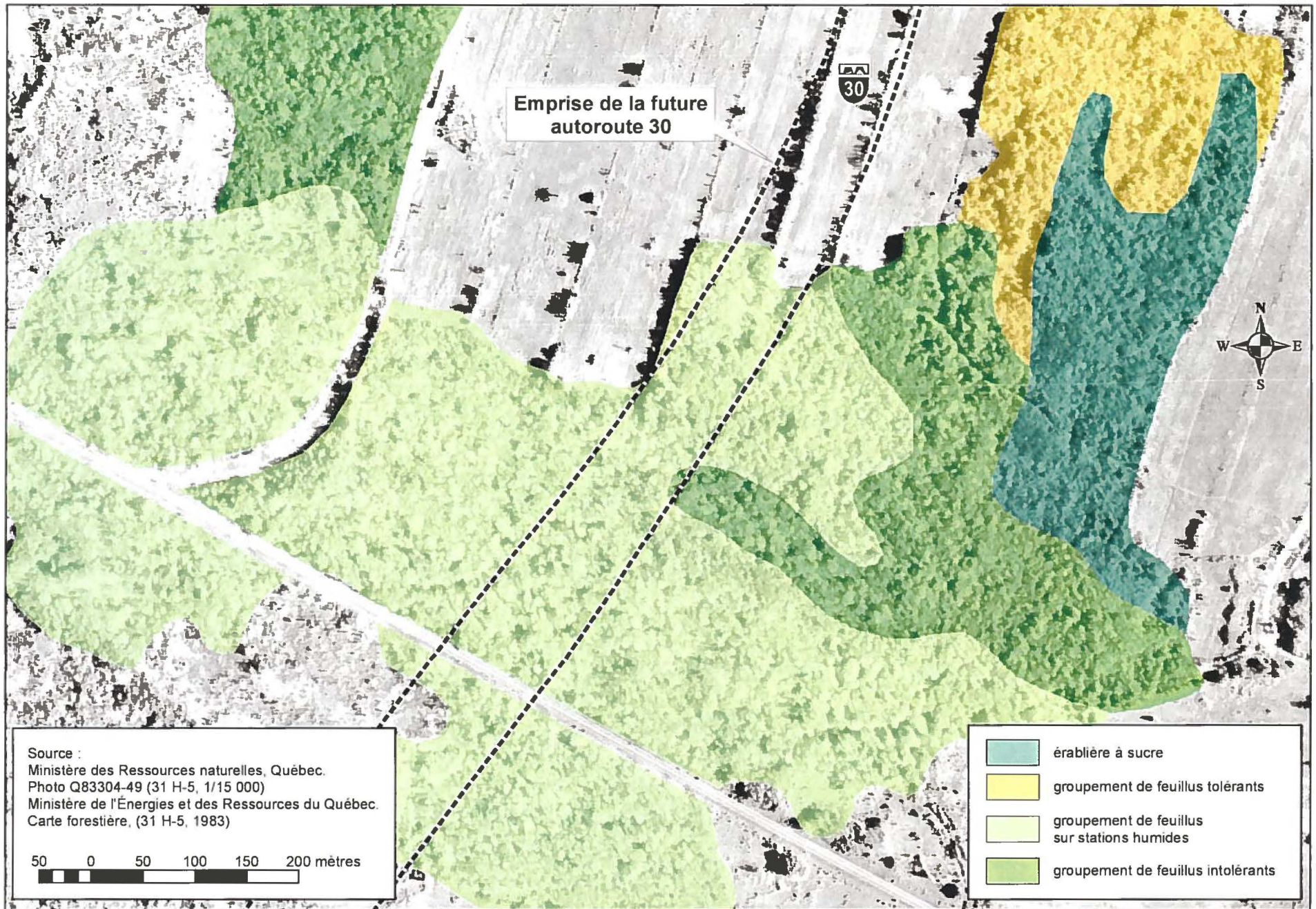
- 1983 : 31H 19 - Q83304-48 et 49 (échelle 1 : 15 000);
- 1989 : 31H 5 - Q89501-27 et 28 (échelle 1 : 10 000);
- 1994 : 31H 19 - Q94125-48 et 49 (échelle 1 : 15 000);
- 1997 : 31H 19 - HMQ97-104-145 et 146 (échelle 1 : 15 000).

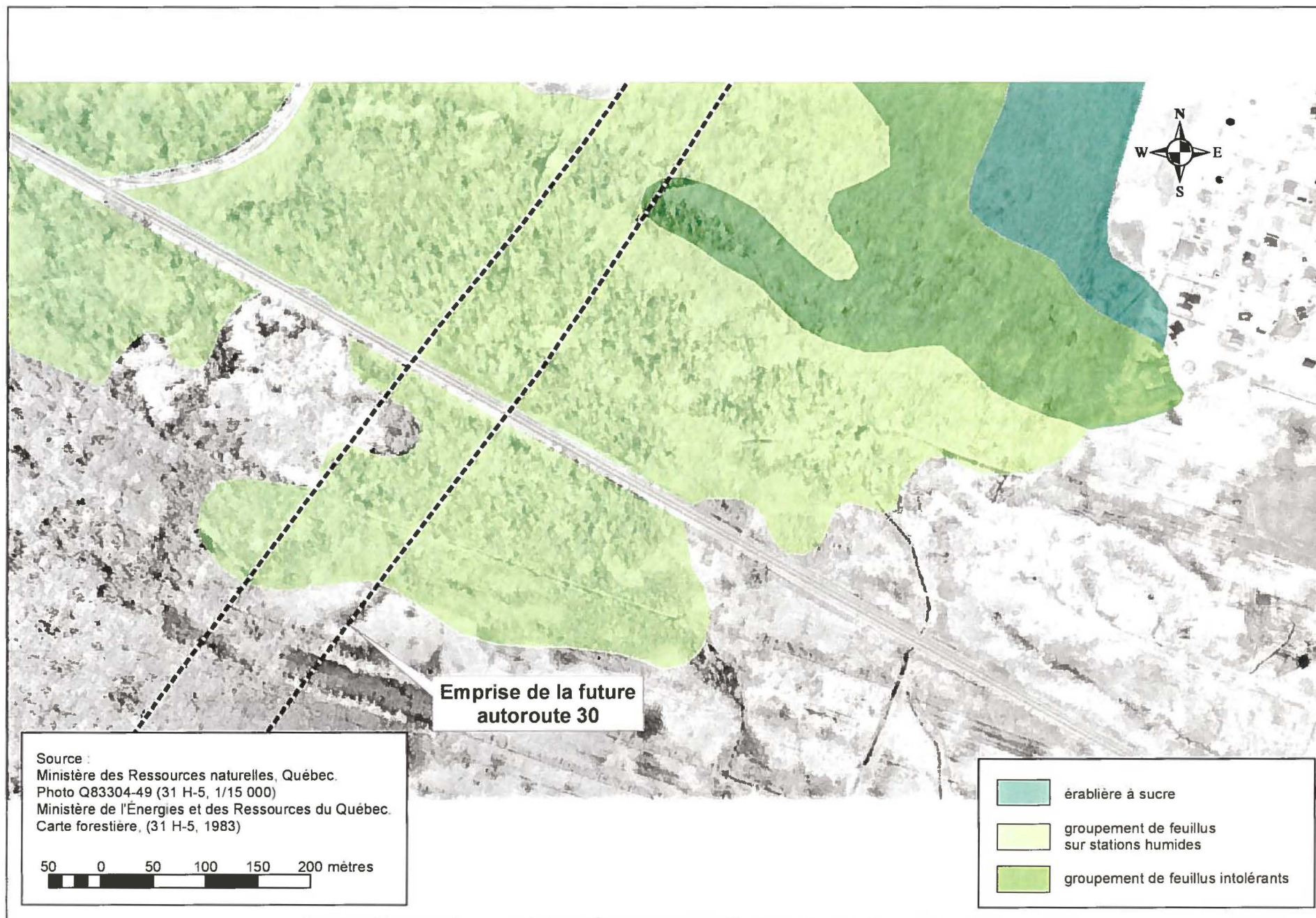
En plus de ces photographies, la mosaïque orthophotographique de la région (31H 5 – Q99802017), montée à partir de photographies aériennes (échelle 1 : 40 000) de 1999, a également été utilisée pour illustrer le site à l'étude, tel qu'il se présente actuellement.

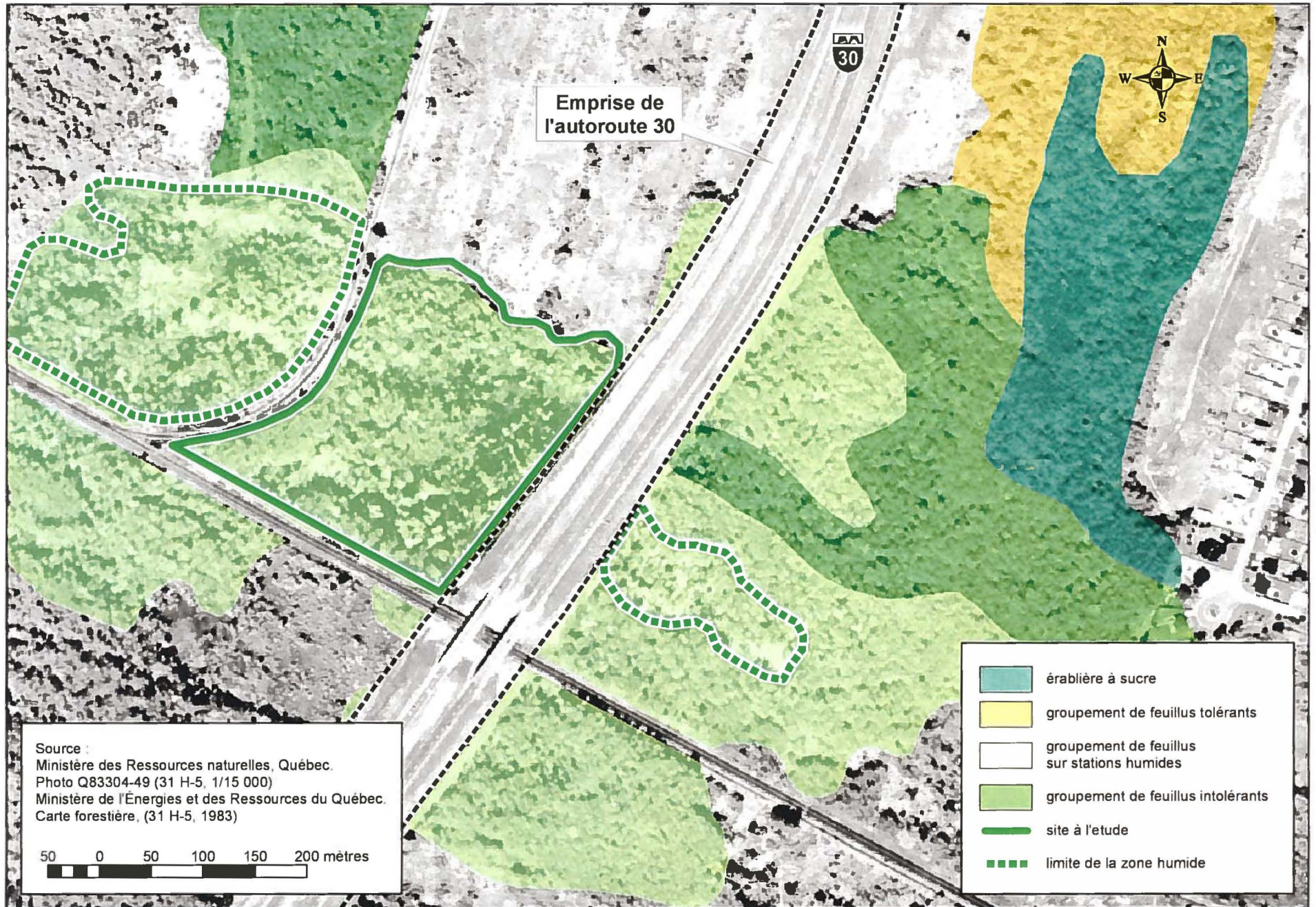
Les figures 3.1 à 3.4 illustrent les conditions qui prévalaient en juin 1983, mai 1989, juillet 1994 et juin 1997 dans le voisinage immédiat du site à l'étude. L'analyse de ces documents montre qu'avant 1992 (voir figures 3.1 et 3.2), année de construction du tronçon de l'autoroute 30 reliant Châteauguay à Saint-Constant, le site était occupé par un peuplement de feuillus sur stations humides (André Marsan et Associés, 1987) qui s'étendait de part et d'autre des voies ferrées et de l'axe de la future autoroute 30. Les nombreux arbres morts, aujourd'hui visibles sur le site, témoignent de l'occupation du secteur par ce type de peuplement.

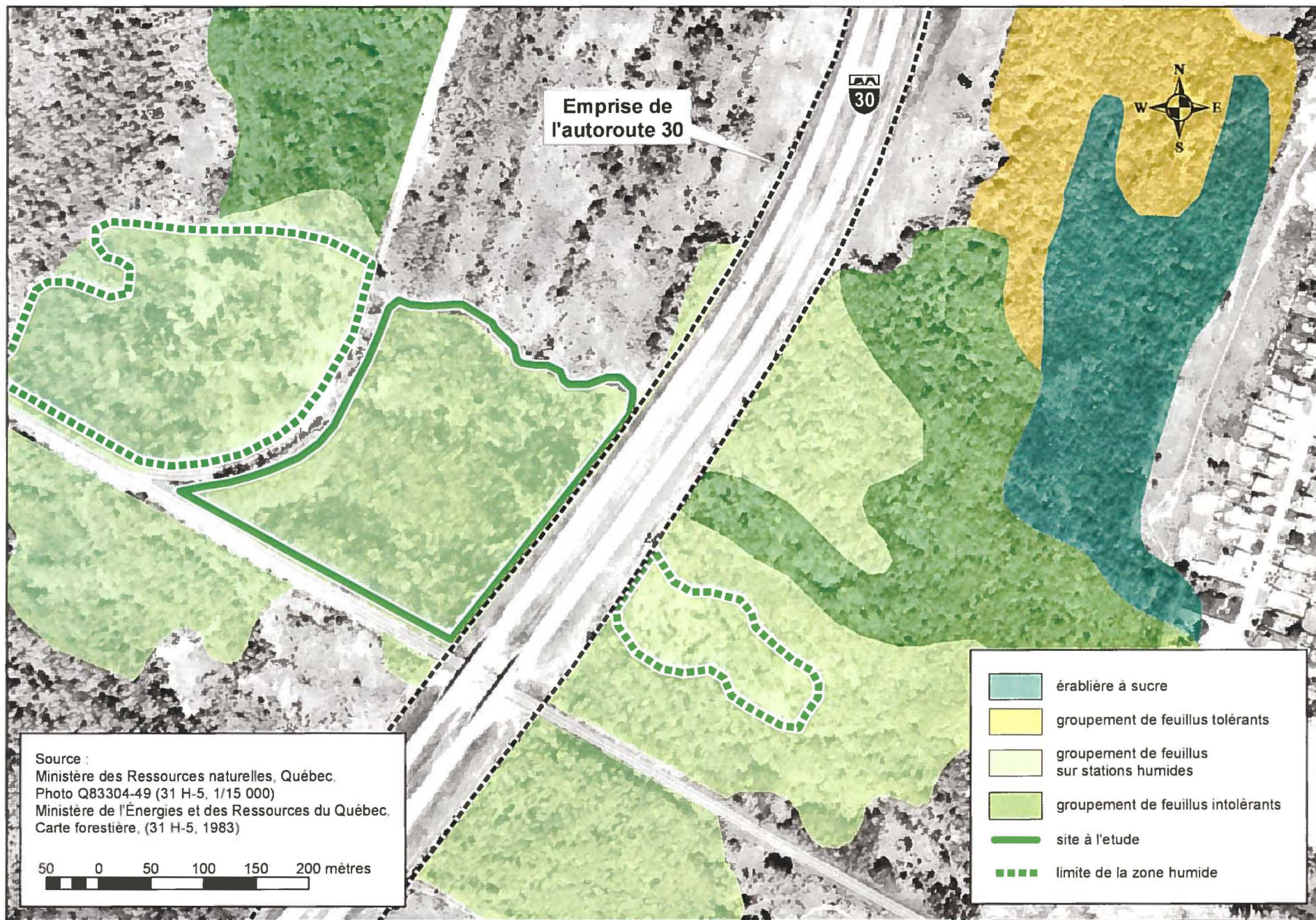
Ce n'est qu'après la construction du tronçon Châteauguay - Saint-Constant de l'autoroute 30, qu'une zone humide permanente est retrouvée dans le secteur de croisement de l'autoroute 30 et des voies ferrées du Canadien Pacifique (voir figures 3.3 et 3.4). Cette zone humide qui totalise 14 hectares, s'étend de part et d'autre du site étudié.

Lors de la visite du site réalisée le 24 avril dernier, des ponceaux ont été observés le long de la bretelle *nord* de la voie ferrée, ce qui confirme l'existence d'un lien hydraulique entre la partie de la zone humide située à l'*ouest* de la voie ferrée et le site à l'étude. À l'est, la présence du remblai de l'autoroute constitue une entrave à l'écoulement des eaux de surface. Dans le cadre de la visite de terrain, il est également apparu que les fossés de drainage des infrastructures présentes étaient de façon générale peu ou pas efficaces à cette période de l'année, puisque le secteur inondé s'étendait au delà de leurs limites. En









effet, les poteaux de téléphone retrouvés le long de l'emprise *nord* de la voie ferrée principale, de même que la clôture limitant l'emprise *ouest* de l'autoroute étaient submergés à plus de la moitié de leur hauteur. Seul un faible écoulement vers l'*est*; dans le fossé de drainage situé du côté *nord* de la voie ferrée principale, a été observé. L'affleurement de la nappe phréatique, la relative imperméabilité des dépôts meubles ainsi que l'enclavement du site entre les voies ferrées et l'autoroute sont susceptibles d'expliquer en partie, les faibles échanges hydrauliques observés dans le secteur.

4 POTENTIEL ÉCOLOGIQUE DU SITE ÉTUDIÉ

4.1 ASPECTS FLORISTIQUES

Tel que mentionné à la section précédente, la zone étudiée se situe à l'emplacement d'un ancien peuplement de feuillus sur stations humides. Ce type de peuplement occupe encore certaines parcelles de terres au sud et à l'est de l'autoroute 30. Cette catégorie regroupe le Frêne noir (*Fraxinus nigra*), l'Orme d'Amérique (*Ulmus americana*) et l'Érable argenté (*Acer saccharinum*). Les principales espèces arbustives et herbacées qui accompagnaient ce peuplement sont le Saule (*Salix sp.*), le Cornouiller stolonifère (*Cornus stolonifera*), le Myrique beaumier (*Myrica gale*), l'Ortie du Canada (*Laportea canadensis*), l'Onoclée sensible (*Onoclea sensibilis*) et l'Impatiente du Cap (*Impatiens capensis*).

En marge de ce peuplement, là où la topographie est légèrement plus élevée, on retrouve des Peupliers deltoïdes (*Populus deltoïdes*) qui font partie de groupements de feuillus intolérants. Mentionnons que la plupart de ces espèces de la strate arborescente ont déperé depuis la mise en eau presque permanente du site. En effet, malgré que ces espèces soient caractéristiques des milieux humides, elles ne tolèrent pas les inondations prolongées. Les espèces des strates herbacées et arbustives ont quant à elles été remplacées par la Quenouille (*Typha sp.*) et le Roseau commun (*Phragmites communis*).

Lors des deux inventaires réalisés à l'automne 1999 et au printemps 2000, dans le cadre des études complémentaires à l'étude d'impact de l'autoroute 30 déposée en 1988 (Roche, 1988), deux espèces de plantes vasculaires susceptibles d'être menacées ou vulnérables ont été recensées dans le secteur, soit le Carex de Hitchcock (*Carex hitchcockiana*) et le Carex faux-rubanier (*Carex sparganioides*) (GENIVAR, 2000). Signalons que quatre autres espèces identifiées dans cette étude et considérées susceptibles d'être menacées ou vulnérables, ou rares ont récemment été retirées de la liste des plantes du MENV, parce qu'elles sont maintenant considérées comme trop communes pour y être maintenues (Labrecque et Lavoie, 2002). D'après l'étude de GENIVAR (2000), trois espèces de plantes considérées comme rares selon Bouchard *et al.* (1983) ont été recensées dans le secteur à l'étude, soit *Cornus racemosa*, *Lonicera dioica* et *Triosteum aurantiacum*. Parmi ces espèces à statut précaire, seuls les carex occupent généralement les milieux humides. La préservation de la zone humide créée par la construction de l'autoroute permettra donc de sécuriser un habitat potentiel pour ces espèces.

4.2 ASPECTS FAUNIQUES

La construction de l'autoroute 30 a eu pour conséquence de limiter le drainage de la portion de terrain enclavée entre cette dernière et les voies ferrées du Canadien Pacifique et de ce fait, d'y créer un milieu humide. La présence d'arbres morts dans la zone humide constitue par ailleurs, un attrait pour la faune avienne en tant que perchoir et nichoir et ce, malgré la proximité de l'autoroute. Le site à l'étude offre donc un potentiel intéressant pour la faune avienne. Lors de la visite de terrain du 24 avril dernier, plusieurs espèces d'oiseaux et de canards y ont été observées. Mentionnons entre autres, le Carouge à épaulettes (*Agelaius phoeniceus*), l'Étourneau sansonnet (*Sturnus vulgaris*), le Merle d'Amérique (*Turdus migratorius*), la Tourterelle triste (*Zenaida macroura*), l'Hirondelle à front blanc (*Hirundo pyrrhorrnota*), le Bruant chanteur (*Melospiza melodia*), le Canard colvert (*Anas platyrhynchos*) et le Canard noir (*Anas rubripes*). Le site est également susceptible d'accueillir de nombreuses autres espèces, puisque plus de 90 espèces d'oiseaux ont été recensées sur le territoire de Kahnawake en 1986, 1996 et 2001 (Joe Deom Associates et Dessau-Soprin, 2001). Lors des inventaires de 2001, un nombre important de Grand Héron (*Ardea herodias*) a été observé dans la portion du site d'étude qui longe la bretelle nord de la voie ferrée.

D'autre part, lors de l'inventaire de l'avifaune réalisé en mai 2000, dans le cadre des études complémentaires à l'étude d'impact de l'autoroute 30, quelques 34 espèces d'oiseaux ont été recensées sur le territoire (GENIVAR, 2000). Aucune de ces espèces ne font partie de la liste des espèces rares ou susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Cependant, la banque informatisée de données provenant de l'Atlas des oiseaux nicheurs du Québec méridional (AQGO, 2001) fait mention de quatre espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables pouvant potentiellement se retrouver dans le secteur concerné. Il s'agit du Petit Blongios (*Ixobrychus exilis*), du Troglodyte à bec court (*Cistothorus platensis*), de la Buse à épaulettes (*Buteo lineatus*) et du Bruant sauterelle (*Ammodramus saviarum*). La protection du site à l'étude s'avère donc d'autant plus importante, puisqu'il constitue un habitat recherché par les trois premières espèces.

Le principal mammifère susceptible d'utiliser le secteur d'étude est le Rat musqué (*Ondatra zibethicus*). Le Castor (*Castor canadensis*) est également susceptible d'y être présent, d'anciennes traces ont d'ailleurs été observées sur les arbres.

Selon l'inventaire de l'herpétofaune, réalisé en avril 2001 dans le cadre du projet de réaménagement du rond-point Kahnawake et de la route 138 (Joe Deom Associates et Dessau-Soprin, 2001), six espèces d'amphibiens et de reptiles ont été recensées le long de

la voie ferrée : la Grenouille léopard (*Rana pipiens*), la Grenouille verte (*Rana clamitans*), la Rainette crucifère (*Pseudocaris crucifer*), la Rainette versicolor (*Hyla versicolor*), la Tortue ponctuée (*Clemmys guttata*) et la Chélydre serpentine (*Chelydra serpentina*). Précisons qu'aucune de ces espèces ne fait partie de la liste des espèces de la faune vertébrée susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables (Beaulieu et Huot, 1992).

4.3 BILAN DU POTENTIEL FLORISTIQUE ET FAUNIQUE

À la lumière des observations de terrain ainsi que des inventaires floristiques et fauniques réalisés au cours d'études antérieures, il apparaît que le milieu humide situé entre l'autoroute 30 et les voies ferrées du Canadien Pacifique présente un habitat potentiel qui mérite d'être conservé et protégé. En effet, malgré que ce milieu bénéficie d'une moins grande quiétude que ceux situés du côté *ouest* de la bretelle *nord* de la voie ferrée, en raison de la proximité de l'autoroute, il constitue un attrait certain, en tant qu'aire d'alimentation et de nidification, pour la faune avienne. La préservation de ce milieu humide permettra de maintenir l'utilisation faunique pour les espèces aviennes, les amphibiens, les reptiles et les mammifères semi-aquatiques. Elle permettra également de sécuriser un habitat potentiel pour les espèces de plantes vasculaires et d'oiseaux susceptibles d'être menacées ou vulnérables qui ont été recensées à proximité du site à l'étude.

5 MESURES D'ATTÉNUATION PROPOSÉES

Afin d'assurer la protection du site à l'étude lors des travaux de raccordement de l'extrémité *ouest* du nouveau tronçon d'autoroute avec sa portion existante, il est recommandé d'ériger un remblai de protection en périphérie *nord* de la zone humide, afin d'éviter l'apport de sédiments lors des travaux de construction. À long terme, ce remblai permettra de maintenir la mise en eau du site, de conserver son potentiel faunique pour la faune avienne, les amphibiens et reptiles ainsi que les mammifères semi-aquatiques.

La figure 5.1 présente l'emplacement proposé du remblai de protection qui devra être mis en place préalablement aux travaux de construction proprement dit. À titre indicatif, ce remblai devra être conçu de façon à présenter les caractéristiques suivantes :

- hauteur : entre 1,5 et 2,0 m;
- largeur de la base : entre 10,0 à 12,0 m;
- largeur au sommet : 2,0 m;
- pente de la face interne de la digue (du côté de la zone humide) : 3 (horizontal) dans 1 (vertical);
- pente de la face externe de la zone humide : 2 (horizontal) dans 1 (vertical).

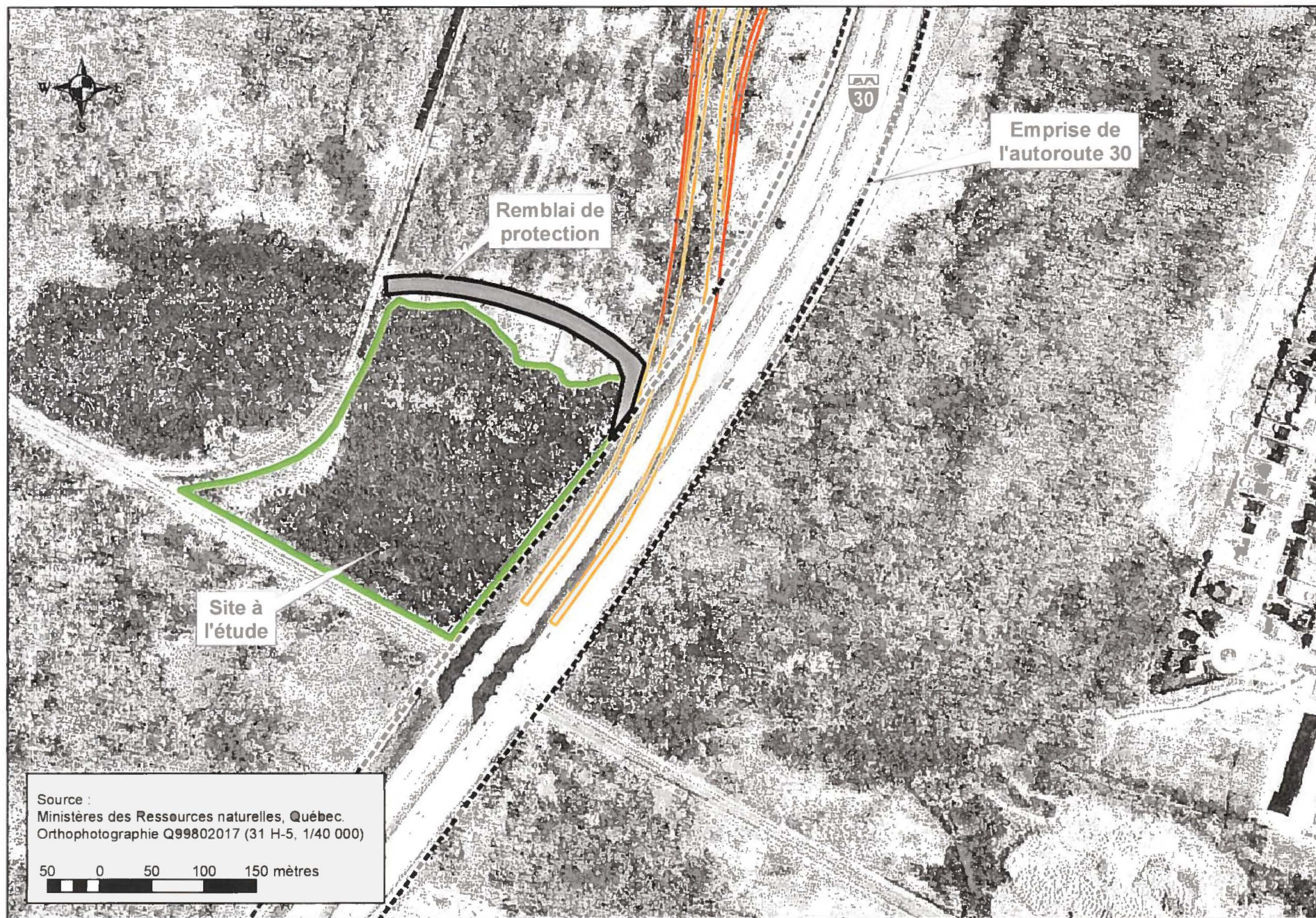
Tous les sols qui seront utilisés pour la construction du remblai de protection ne devront contenir aucun matériaux secs ou autres matières résiduelles et devront respecter le niveau de contamination recommandé (selon l'affectation du territoire) et ce, conformément à la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* (MENV, 1999).

Les pentes recommandées ont pour but d'éviter que les rats musqués n'endommagent la structure en y construisant de nombreux terriers. Ces pentes favoriseront également la reprise végétale et la nidification de la sauvagine et des autres espèces nichant en bordure des milieux humides.

Afin d'éviter l'érosion et l'apport de sédiments dans la zone humide, il est recommandé de recouvrir, dès la fin des travaux, les parois du remblai de protection avec du sol végétal et d'effectuer un ensemencement mécanique avec des plantes herbacées caractéristiques des milieux humides. La composition des semences proposées pour l'aménagement de l'intérieur du remblai de protection consiste en un mélange de plantes graminées et de légumineuses telles que l'avoine, l'orge, le phalaris, le prêle, la quenouille et le carex. Soulignons que plusieurs espèces de canard se nourrissent de ces plantes ou les utilisent

EMPLACEMENT PROPOSÉ DU REMBLAI DE PROTECTION

Figure 5.1



comme abri ou comme substrat de nidification. Pour le sommet et la pente extérieure de la structure de protection, l'utilisation de trèfle est recommandée. Les semis d'automne (mi-août à la fin septembre) donnent généralement les meilleurs résultats.

Il est recommandé d'effectuer les travaux de mise en place du remblai de protection à la fin de la période estivale, soit entre la mi-juillet et la fin août, afin de profiter de la période d'étiage et ainsi réduire les impacts sur l'utilisation faunique du secteur. Lors des travaux de mise en place du remblai, il est recommandé de limiter l'apport de sédiments dans la zone humide en la protégeant à l'aide d'une méthode appropriée (ballots de foin, trappes à sédiments, etc.) Il est également important de s'assurer que les arbres morts situés en périphérie de la zone humide soient conservés, puisque ceux-ci constituent des éléments d'attrait pour la faune avienne.

Il est recommandé d'effectuer, le plus tôt possible, une étude hydraulique afin d'analyser le patron actuel d'écoulement des eaux du secteur ainsi que celui qui prévaudra en présence du remblai de protection, notamment en période de crue printanière ou lors de pluies abondantes. Cette étude permettra également de préciser les conséquences de la présence de ce remblai sur les terrains et les infrastructures environnantes (voies ferrées, fibre optique souterraine, câble téléphonique sur portique de bois) et d'analyser les besoins d'une structure de contrôle du niveau de l'eau.

Enfin, il est recommandé de réaliser un inventaire des espèces floristiques susceptibles d'être menacées ou vulnérables à l'emplacement du remblai de protection projeté ainsi que dans l'aire de travail qui sera utilisée pour sa mise en place.

6 RÉFÉRENCES

ANDRÉ MARSAN & ASSOCIÉS, 1987. Étude d'impact sur l'environnement - Prolongement de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Saint-Timothée – Tronçon Sainte-Catherine – rivière Châteauguay. Gouvernement du Québec, ministère des Transports, Service de l'Environnement. Novembre 1987. Pagination multiple et annexe.

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES GROUPES D'ORNITHOLOGIES (AQGO), 2001. Banque de données informatisées de l'Atlas des oiseaux nicheurs du Québec méridional. En collaboration avec la Société québécoise pour la protection des oiseaux et le Service canadien de la faune d'Environnement Canada.

BEAULIEU, H. ET M. HUOT, 1992. Liste des espèces de la faune vertébrée susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Gouvernement du Québec, bibliothèque nationale du Québec. ISBN 2-550-27104-1. Pagination multiple.

BOUCHARD, A., D. BARABÉ, M. DUMAIS ET S. HAY, 1983. Les plantes vasculaires rares du Québec. Syllogeus no. 48. Musée national des sciences naturelles, Ottawa. 79 pages.

GENIVAR, 2000. Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 (Étude d'impact sur l'environnement). Réponses aux questions émises par le ministère de l'Environnement. 21 pages et annexes.

JOE DEOM ASSOCIATES ET DESSAU-SOPRIN, 2001. Réaménagement du rond-point Kahnawake et de la route 138 entre le boulevard Saint-Francis et le rond-point Kahnawake. Rapport d'évaluation environnementale soumis au ministère des Transports du Québec.

LABRECQUE, J. ET G. LAVOIE, 2002. Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables du Québec. Gouvernement du Québec, ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable, Québec. 200 pages.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC, 1999. Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés. Direction des politiques du secteur industriel. 124 pages.

ROCHE, 1988. Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15. Étude d'impact sur l'environnement. Gouvernement du Québec, Ministère des Transport. Direction de l'Ouest de la Montérégie. Pagination multiple.