

**GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
MINISTÈRE DE LA VOIRIE**

**CONTOURNEMENT
DE HULL** autoroute 50

**TEXTE DE LA PRESENTATION AUDIO-VISUELLE
Première phase choix d'un corridor**

BEAU CHEMIN - BEATON - LA POINTE - INC

CANQ
VO
112



ants
al/hull

334595

CONTOURNEMENT DE HULL - AUTOROUTE 50
(Texte audio-visuel)

Le 20 mars 1972, le Gouvernement du Québec retenait les services de la société BEAUCHEMIN-BEATON-LAPOINTE INC. pour entreprendre l'étude conduisant au choix d'un corridor et d'un tracé pour deux tronçons d'autoroutes: l'autoroute 50 de Davidson Corner à l'autoroute Deschênes sur une longueur approximative de 9 milles et l'autoroute Deschênes de l'autoroute 50 au lac Deschênes sur une longueur approximative de 5 milles. Ces deux autoroutes seront des éléments importants dans l'infrastructure routière prévue dans la région de Hull. Cette présentation a pour but d'expliquer la méthode que nous avons suivie pour arriver au choix d'un corridor pour ces deux autoroutes.

Les éléments composant la zone à étudier étaient tout aussi intéressants que variés. Nous nous sommes ainsi trouvé devant des espaces boisés plus ou moins importants, des secteurs agricoles et résidentiels "parfois très agréables, parfois très décevants", des régions très accidentées comme dans le parc Gatineau et les ravinements du ruisseau Chelsea, une rivière importante

CANQ
VO
112

"la rivière Gatineau" et de nombreux autres éléments qu'il serait trop long d'énumérer. Ainsi, la complexité de l'espace à étudier et les nombreuses implications que créent la trouée d'une autoroute à travers ce territoire ont nécessité une étude multidisciplinaire. Il a fallu tenir compte de facteurs multiples tels que: la topographie, le drainage en surface, la sensibilité à l'érosion, la nature du sol, les plans directeurs des municipalités concernées, les projets de différents organismes régionaux tels: la C.R.O., la C.C.N. et la S.A.O. et, finalement, l'écologie naturelle et l'esthétique du paysage.

Mais, avant de nous lancer dans l'étude proprement dite de la région touchée par le passage de l'autoroute 50, il a d'abord fallu s'entendre sur quelques définitions. Ainsi, la région étudiée est devenue la "zone d'étude", l'orientation première et générale que suivra l'autoroute 50 telle que définie par notre étude se nommera "corridor" et l'axe définitif à l'intérieur de ce corridor sera le "tracé". Au cours de cette présentation, vous aurez l'occasion de voir comment la zone d'étude a été choisie, de quelle façon l'espace à l'intérieur de cette zone a été étudié à travers les différentes disciplines et, finalement, de quelle façon les résultats obtenus

dans chacune des disciplines impliquées ont été synthétisés dans le but d'arriver au choix d'un corridor.

De par le caractère très particulier que représente le choix d'un corridor pour l'autoroute 50 et pour l'autoroute Deschênes, il s'avérait nécessaire de délimiter avec soin la zone à étudier.

Il a d'abord fallu tenir compte du caractère multidisciplinaire de cette étude et fournir à chaque discipline l'espace nécessaire pour lui permettre une appréciation valable de la réalité à étudier.

Il fallait aussi conserver un maximum de souplesse dans les régions critiques et offrir, si possible, un choix de corridors et de tracés. Toutefois, nous ne pouvons pas nous éloigner de façon inconsidérée du trajet normal entre les deux points que nous devons joindre, soit: Davidson Corner et le chemin Boucher dans Lucerne.

Tenant compte de ces facteurs, nous avons délimité une zone d'étude, que vous voyez sur l'écran, et qui servira de

plan de base pour toutes les disciplines. Le point de départ étant fixé à Davidson Corner, la zone étudiée y trouve son origine et gagne en amplitude à mesure que l'on s'approche de la rivière Gatineau où elle atteint une largeur de près de 4 milles. Elle conserve d'ailleurs cette dimension dans sa progression vers l'ouest jusqu'au chemin de la Montagne qui sert de limite au parc Gatineau. L'orientation générale de la zone est par la suite fortement modifiée, puisqu'elle plonge vers le sud où elle atteint le lac Deschênes avec une amplitude réduite à environ 3 milles. Dans ce contexte général, le lac Pink semble jouer le rôle de centre géographique et peut à l'occasion servir de point de repère.

Afin de pouvoir évaluer le plus adéquatement possible la zone concernée, nous avons étudié les différents phénomènes selon cinq catégories:

- a) les phénomènes socio-économiques
- b) le coût d'expropriation
- c) les phénomènes physiographiques
- d) les phénomènes écologiques, et enfin
- e) les phénomènes d'esthétique et de sensibilité du paysage.

Les phénomènes étudiés dans chacune de ces catégories ont été évalués et distribués à l'intérieur de cinq classes selon l'importance de la résistance qu'ils offriraient au passage d'une route. Les résultats ont été cartographiés et ensuite, une synthèse des cartes d'évaluation a permis de déterminer les zones de moindre résistance.

Mais avant de vous faire voir cette carte synthèse, ainsi que le contenu de chacune des cartes d'évaluation, nous vous présentons actuellement la carte résultant de l'étude de l'utilisation actuelle du sol, de même que son utilisation future, basée sur les plans directeurs des municipalités concernées. Les superficies actuellement occupées sont identifiées par un quadrillage. L'analyse de cette carte d'étude nous permet d'évaluer l'aspect socio-économique du problème.

Comme il s'agit de l'implantation future d'une autoroute qui répondra au besoin d'une région ayant atteint à ce moment-là un certain niveau de croissance socio-économique, nous avons négligé les phénomènes de détail au profit des phénomènes d'ensemble.

Ainsi, les superficies construites sont suffisamment homogènes pour ne pas faire apparaître les sous-groupes habituels dans les secteurs de l'habitation, du commerce et de l'industrie. Cette option présentait de plus l'avantage notable, du point de vue cartographique de ne pas trop différer des éléments représentés sur les plans directeurs et de faciliter ainsi l'intégration de l'utilisation actuelle et de l'utilisation future du sol. Ainsi les plans directeurs gardent toute la portée qu'ils doivent avoir dans l'évaluation de la zone d'étude. Une concentration plus sensible des phénomènes urbains apparaît dans la région sud-ouest de notre zone d'étude, région qui correspond aux secteurs urbanisés de Lucerne, Aylmer et Deschênes. On remarque une autre concentration de phénomènes urbains en bordure des routes qui longent de part et d'autre la rivière Gatineau. Il en est de même pour le secteur nord-ouest de la municipalité de Hull couvert par notre étude qui connaît actuellement un développement résidentiel important.

Quant à l'habitat rural, il se distribue de façon sporadique le long des routes et chemins principaux.

L'activité agricole a sensiblement perdu de son importance dans la région que nous étudions. En effet, depuis quelques années, il est de plus en plus fréquent de constater que de grandes étendues anciennement consacrées à l'élevage ou à la culture ne sont plus utilisées à cette fin.

Ce phénomène se signale principalement du côté ouest du Parc Gatineau dans la municipalité de Lucerne. Cependant, on constate une activité agricole plus importante du côté est du parc Gatineau et particulièrement dans le secteur sud-ouest de la municipalité de Hull-Ouest où l'élevage du boeuf et la culture occupent encore une bonne partie de la population. L'activité agricole est beaucoup moins importante à Touraine mais s'intensifie de nouveau à Templeton-Ouest près de Davidson Comer.

Cette carte montre également la distribution actuelle et future de la population dans la zone étudiée.

Deux concentrations principales de population sont à prévoir. La première et la plus importante correspond à la zone de haute et moyenne densité prévue par le plan directeur de la municipalité de Lucerne.

La seconde concentration de population est celle que prévoit vers le nord le concept d'utilisation du sol de la ville de Hull et qui connaît actuellement un développement constant.

Le reste de la région ne donnera lieu qu'à la construction de secteurs résidentiels à basse densité et représente un impact moins important.

Les informations montrées sur cette carte ont été distribuées en cinq classes selon l'ampleur des contraintes qu'elles suscitaient. Nous avons ainsi obtenu la première carte d'évaluation que vous voyez en ce moment.

Dans cette optique, il était logique de donner plus d'importance aux phénomènes actuels qu'aux phénomènes prévus, ces derniers étant plus facilement modifiables et occasionnant moins de bouleversements socio-économiques lorsqu'ils sont déplacés ou modifiés.

Toutefois, qu'il s'agisse d'utilisation actuelle ou future du sol, nous avons accordé plus d'importance au secteur industriel, commercial et résidentiel multifamilial qu'au secteur résidentiel unifamilial et aux espaces verts puisque

là encore, les modifications n'entraînent pas de bouleversements socio-économiques importants. Ainsi, nous nous sommes arrêtés sur la classification qui apparaît sur la légende de la carte que vous voyez présentement.

En classe 1,

- les espaces libres.

En classe 2,

- les espaces verts et les
- zones de basse densité prévues.

En classe 3,

- les zones industrielles;
- les zones commerciales;
- les zones de haute et moyenne densité prévues et
- "les projets déposés".

En classe 4,

- les installations existantes dans les secteurs suivants:
- récréation;
- résidentiel (unifamilial).

Et en classe 5,

Les installations existantes dans les secteurs suivants:

- industrie;
- commerce;
- institutions communautaires;
- résidentiel (multifamilial).

Cette deuxième carte représente l'évaluation foncière des lots.

Nous ne présenterons ici que l'évaluation foncière des lots qui nous a fourni des renseignements très utiles pour évaluer le coût d'expropriation des terrains dans la zone d'étude.

En utilisant les données fournies par la "Communauté Régionale de l'Outaouais", chaque lot, ou groupe de lots, a été évalué à l'acre de la manière suivante:

- dans les secteurs où les immeubles étaient distribués de façon uniforme (p.e. les secteurs urbanisés), la valeur des immeubles a été incorporée à la valeur du terrain.

par contre, dans les secteurs où les immeubles étaient distribués de façon très sporadique et occupaient un espace relativement restreint par rapport à la superficie totale du lot ou du groupe de lots, la valeur exprimée sur la carte ne comprend que la valeur à l'acre du terrain.

Les valeurs foncières ont été distribuées dans cinq classes afin de rencontrer les critères établis pour l'ensemble de l'étude. Ainsi, en général, les deux classes dont les valeurs foncières sont les plus basses (couleurs claires) correspondent à des superficies non occupées alors que les trois autres classes (couleurs foncées) soulignent la présence de développements industriels, commerciaux et résidentiels.

Cette troisième carte est celle des pentes, des plateaux non accessibles et des plans d'eau.

Elle représente un résumé de l'étude physiographique qui, en plus des pentes, souligne l'importance du drainage en surface et de la sensibilité à l'érosion, étant donné la corrélation directe existant entre ces différents facteurs. La couleur la plus foncée désigne les zones de plus forte résistance et l'absence de couleur indique les zones sans résistance significative. La légende énumère ici les composantes de chacune des classes de résistance.

En somme, on peut dire simplement qu'il serait avantageux de faire passer l'autoroute là où les couleurs sont les moins foncées et encore plus là où il n'y en a pas.

La carte suivante est celle de l'évaluation des groupes d'écosystèmes naturels.

Là encore l'objectif de cette étude était de fournir un schéma de zonage écologique permettant de définir les aires préférables pour le passage d'une autoroute. Il a donc été nécessaire de reconnaître au préalable les différents types d'écosystèmes de la région, leur réponse aux divers facteurs du milieu tant à l'échelle régionale que locale ainsi que leur intégration dans le cadre naturel de la région du moyen Outaouais dans son ensemble.

Par la suite, il a fallu procéder au repérage de ces éléments à l'intérieur des limites de notre zone d'étude, les délimiter exactement et vérifier leur nature et leur identité. Puis, chaque unité ainsi identifiée a été affectée d'un groupe de trois indices permettant de les classer en zones de sensibilité écologique et en les ordonnant suivant leur vulnérabilité ou leur stabilité indépendamment des impacts possibles.

Il est important, pour l'interprétation, de se souvenir qu'en général, dans la réalité, il n'y a pas de coupures aussi brutales que celles figurées sur la carte et qu'en fait, il faut être prudent dans l'interprétation des zones de contact. Les zones d'interfaces, c'est-à-dire, celles qui ressentent des contacts variés dans la nature des éléments de l'environnement, peuvent prendre des valeurs plus considérables que celles prévues à première approche. Nous en avons tenu compte dans la mesure du possible mais les aménagements futurs peuvent modifier certaines données.

Nous examinons finalement la carte des attraits visuels et sensibilité du paysage.

Les paysages rencontrés dans la zone d'étude ont été classés suivant leur valeur et leur sensibilité au passage d'une autoroute.

Les grands ensembles paysagers sont couramment classés en trois types: naturel, rural, urbain. Une même scène peut parfois contenir les trois types.

Un élément important à étudier ici, est la sensibilité au changement. Inversement, on peut parler de capacité d'absorption visuelle, c'est-à-dire, de la capacité d'un paysage, indépendamment de son attrait, de recevoir des développements ou des

impacts sans que son apparence telle que vue change de façon significative.

D'une façon générale, les ensembles les plus sensibles sont ceux qui sont le plus exposés à la vue. Par exemple, une zone de contact entre niveaux différents, comme montagnes-plaines: la bordure et le flanc des montagnes sont très visibles de la plaine et vice-versa.

La sensibilité est fonction aussi d'autres caractéristiques, telles la forme, la direction et les dimensions, les couleurs, et la sensibilité écologique de l'ensemble.

D'ailleurs, on observe facilement que des paysages, même naturels, sont plus beaux que d'autres.

La valeur esthétique vient des proportions, de la variété, des contrastes, du rythme, du caractère d'ensemble dans les formes, les couleurs, les textures et les combinaisons de ces éléments.

Dans la pratique, les jugements sont basés sur des modèles globaux développés au cours des années.

Donc, on peut classifier et définir les zones rencontrées à peu près comme suit:

Classe 1 : Impact nul

Zones de laideurs ou de taudis. L'impact de l'autoroute sur les attraits de ces zones est nul car ces zones sont sans attrait.

L'impact d'une autoroute contribuerait même ici à améliorer la situation.

Classe 2 : Impact faible

Cette classe comprend principalement des aires à relief légèrement ondulé avec des boisés de valeur esthétique moyenne et des zones rurales assez jolies mais qui seront déjà urbanisées en bonne partie à mesure que l'autoroute sera construite.

Classe 3 : Impact moyen

Cette classe comprend des éléments de grande à moyenne valeur d'attrait et de sensibilité esthétique élevée. Néanmoins une autoroute, à cause de sa forme linéaire, ne les détruirait pas de façon grave si l'on procédait délicatement au tracé, en utilisant par exemple des moyens tels qu'augmenter ou rétrécir la largeur du terre-plein central et donner aux voies des niveaux différents.

Font partie de la classe 3 les rives des rivières Outaouais et Gatineau et les ravins au sud de Chelsea.

Les qualités visuelles de ces éléments ne seront pas trop affectés par les trouées de l'autoroute si l'on tient compte des sensibilités écologiques. Il faudra procéder encore plus délicatement pour passer dans les quelques espaces de classe 3 du parc Gatineau.

Classe 4 : Impact élevé

La classe 4 comprend des bordures et des aires, soit de grande ou de moyenne valeur d'attrait mais dont la présence et la position sont de très haute qualité. De plus, tous ces éléments ont une sensibilité très élevée en regard du passage d'une autoroute surtout à cause de leur forme, dimensions ou orientation, de sorte qu'en détruire une partie affecterait gravement tout l'ensemble. Ces éléments devraient donc si possible être conservés intégralement. Parmi les éléments de classe 4 rapportés sur la carte, mentionnons la belle lisière sinueuse du boisé à l'ouest du chemin Vanier dans Lucerne, quelques aires avec pentes très exposées et beaux points de vue panoramique, de petites masses d'arbres isolées et quelques zones domiciliaires d'assez bonne qualité visuelle.

Classe 5 : Impact très élevé

Cette classe comprend des aires dont la valeur d'attrait est exceptionnelle dans la zone à l'étude et même dans la région avoisinante. La qualité de ces éléments est aussi la plus sensible à la dégradation à cause de leur grande beauté, de leur exposition très en vue, de leurs dimensions restreintes ou de toutes ces caractéristiques ensemble. La capacité d'absorption visuelle d'une autoroute est nulle même dans les aires boisées de cette classe. Les attraits de cette classe devraient donc être conservés intégralement.

L'attrait principal de cette classe dans la zone à l'étude est le massif montagneux du parc Gatineau avec son beau boisé, ses vallées étroites parfois arrosées d'un ruisseau, le lac Pink d'une grande beauté sauvage, les sous-bois variés, l'unité et le caractère d'ensemble. Ce massif montagneux est élevé et bien en vue et de plus il est relativement étroit de sorte qu'y passer une autoroute aurait plusieurs effets néfastes.

Les terrains de golf de première classe ont été également placés dans cette catégorie car y passer une autoroute détruirait complètement ces espaces magnifiques tel qu'on les voit présentement.

La classe 5 compte enfin quelques points exceptionnellement attrayants par leur localisation topographique et leur végétation et dont la sensibilité est très élevée à cause de leurs dimensions restreintes.

Nous en sommes maintenant rendus aux cartes synthèses dont nous avons fait mention auparavant.

Pour dégager les corridors de moindre impact sur l'ensemble des disciplines, il est nécessaire d'intégrer les cartes d'évaluation en donnant à chacune la même importance.

Chaque carte d'évaluation comprenant cinq classes dont les degrés de résistance sont 1, 2, 3, 4 et 5, le degré de résistance maximum sur la synthèse totale pourrait donc atteindre 25.

Une nouvelle série de cinq classes a été créée pour la carte synthèse totale dont les degrés de résistance s'étendent maintenant sur un champs mathématique de 1 à 25. Ainsi le degré de résistance 1 de cette carte s'étend de 1 à 5.

Le degré de résistance 2 de 6 à 10

Le degré de résistance 3 de 11 à 15

Le degré de résistance 4 de 16 à 20

Le degré de résistance 5 de 20 à 25

Synthèse 1 :

Utilisation du sol, ajoutée aux pentes, plateaux non accessibles et plans d'eau.

Synthèse 2 :

C'est la synthèse 1 à laquelle l'évaluation foncière des lots a été ajoutée.

Synthèse 3 :

La carte de la sensibilité des groupes d'écosystèmes naturels a été ajoutée à la synthèse précédente.

En ajoutant à la synthèse 3 à la dernière carte d'évaluation, celle des attraits et sensibilité du paysage, on obtient la synthèse totale que vous pouvez voir en ce moment.

Vous pouvez constater que la classe 1 n'apparaît pas et que la classe 5 est pratiquement absente. Cela provient du fait que l'addition des cartes d'évaluation dont les facteurs de résistance étaient 1 à 5, nous a donné des valeurs comprises entre 6 et 22.

Pour obtenir la même souplesse que sur les cartes d'évaluation, il a été nécessaire de recréer cinq classes à l'intérieur de ce champ mathématique.

Nous avons donc obtenu la synthèse totale suivante dont:

le degré de résistance 1 est 6 à 8
le degré de résistance 2 est 9 à 11
le degré de résistance 3 est 12 à 14
le degré de résistance 4 est 15 à 18
le degré de résistance 5 est 19 à 22

Les corridors de moindre impact ont été dégagés à partir de cette carte synthèse totale.

Vous pouvez d'ailleurs voir présentement ces corridors sur l'écran. Ainsi du côté est du parc Gatineau, on distingue trois corridors: au nord, au centre et au sud de la zone étudiée. Chacun de ces corridors présente des avantages et des inconvénients qu'il s'agit maintenant d'évaluer.

- Le corridor nord présente les avantages suivants:

- . il est généralement plus large;
- . les ravinements du ruisseau Chelsea sont évités et le passage au-dessus de la rivière Gatineau ne présente pas de difficultés majeures.

Cependant, ce corridor comporte de graves inconvénients:

- . l'étude, dans son ensemble, ne permettant pas le passage d'une autoroute à travers tout le secteur centre et nord du parc Gatineau nous oblige à revenir vers le sud pour le traverser. L'autoroute 50 devrait alors être parallèle à l'autoroute 5 sur une distance d'environ 20,000 pieds, ce qui est difficilement acceptable.
- . le parcours serait aussi considérablement allongé et occasionnerait des coûts non motivés.

- Le corridor sud présente plus d'avantages que le corridor nord:

- . ce corridor attaque les zones écologiques les moins sensibles et répond encore plus adéquatement aux études physiographiques.
- . il est le plus court trajet pour atteindre le passage du parc Gatineau.
- . le passage de la rivière Gatineau est facile.

Cependant, les inconvénients que son choix susciterait n'en sont pas moins importants:

- . il occasionnerait le déplacement de plusieurs familles, ce qui donnerait lieu à des déboursés assez considérables, puisque l'évaluation foncière dépasse souvent \$30,000 à l'acre.
 - . de plus, le passage de l'autoroute 50 dans ce corridor créerait une concentration de grandes artères dans ce secteur de la ville de Hull qui en est déjà très bien pourvu.
- La carte que vous voyez présentement situe le corridor sud par rapport au réseau routier existant ou futur. Notons également qu'un parc industriel prévu par la ville de Hull à l'ouest de la rivière Gatineau, juste à la hauteur de ce corridor, serait alors sectionné, ce qui risquerait de nuire aux projets de cette municipalité.
- . finalement, le choix de ce corridor irait à l'encontre des termes de références qui stipulent que l'autoroute 50 doit être une voie de contournement et non une artère de pénétration.

- Le corridor centre correspond le mieux aux zones de moindre impact, puisque les difficultés qu'on y rencontre sont plutôt d'ordre physique et facilement surmontables. Ce corridor offre les avantages suivants:

- il est très large jusqu'à Limbourg.
- il correspond mieux à l'objectif premier qui voulait faire de l'autoroute 50 une voie de contournement. Il évite aussi de limiter, dans l'immédiat, le développement urbain des municipalités concernées.
- le passage à travers les ravinements du ruisseau Chelsea sera agréable pour les usagers.
- de plus, l'angle de rencontre avec l'autoroute 5 est très bon et l'espace est suffisant pour construire un échangeur fonctionnel.

Comme nous l'avons déjà signalé, les contraintes majeures sont ici d'ordre physique à cause d'une topographie moins favorable, mais l'expropriation engendrera des déboursés beaucoup moins importants que dans le cas du corridor sud.

Nous arrivons au choix d'un corridor dans le parc Gatineau. L'étude a démontré clairement que le passage dans le parc Gatineau ne pouvait se faire que dans la partie sud et les trois corridors étudiés jusqu'à présent s'y rejoignent. Les contraintes physiques ne sont pas trop importantes dans ce secteur, et le corridor est assez large pour choisir un tracé économique tout en lui assurant une esthétique qui détruira le moins possible la beauté naturelle de ce milieu.

Immédiatement à l'ouest du parc Gatineau, le corridor s'élargit et offre la quasi totalité de l'aire comprise entre les chemins Pink et Boucher dans Lucerne.

PANTHER

Le tracé final devra toutefois tenir compte du point de raccordement à l'autoroute 50 vers l'ouest dans l'axe du chemin Boucher.

Le choix du tracé entraînera probablement quelques modifications légères au plan directeur de la municipalité de Lucerne, mais une autoroute à caractère urbain dans ~~cette zone résidentielle à haute densité~~ qui est prévue, aura un effet bénéfique en y accélérant le développement.

Quant à l'autoroute Deschênes, deux corridors se dégagent de cette étude:

L'un à l'ouest du chemin Vanier et l'autre à l'est.

Techniquement, les deux corridors sont valables. Toutefois, le corridor ouest répond mieux aux besoins socio-économiques des municipalités de Lucerne et d'Aylmer, parce que moins éloigné d'Aylmer et conforme au plan directeur de la municipalité de Lucerne qui avait déjà réservé des espaces à cette fin. Le corridor ouest est d'ailleurs beaucoup plus large et permettra plus de souplesse dans le choix du tracé.

Ainsi le corridor que nous recommandons pour l'autoroute 50 est celui qui à partir de Davidson Corner emprunte le centre de la zone d'étude à l'est de la rivière Gatineau, traverse cette rivière à la hauteur de Limbourg, se dirige ensuite vers l'autoroute 5 qu'il croise à la hauteur du chemin Freeman, pénètre dans le parc Gatineau dans sa partie sud et progresse ensuite vers l'ouest en direction de l'axe de l'autoroute 50 future.

Quant à l'autoroute Deschênes, nous recommandons le corridor situé à l'ouest du chemin Vanier dans Lucerne.

Il appartient maintenant à l'ingénierie routière de déterminer le tracé de l'autoroute 50 et de l'autoroute Deschênes à l'intérieur de ce corridor.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 108 461