



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Les voies de contournement
et le développement physico-spatial
des municipalités du Québec

Synthèse et conclusions préliminaires

484745
406

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DES EXPERTISES ET NORMES
DIRECTION GÉNÉRALE DU GENIE

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

LES VOIES DE CONTOURNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT
PHYSICO-SPATIAL DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS PRÉLIMINAIRES

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

Claude Girard, M. urb.

CANQ
TR
GE
EN
611



LES VOIES DE CONTOURNEMENT ET LE DEVELOPPEMENT
PHYSICO-SPATIAL DES MUNICIPALITES DU QUEBEC

SYNTHESE ET CONCLUSIONS PRELIMINAIRES

Ce rapport est recommandé pour approbation

Audré Lehoucq

(SIGNATURE)

Chef, Division des Etudes d'impacts

1982-03-12

(DATE)

Approuvé pour transmission et considération
par les autorités du ministère des Transports

*à titre de document
préliminaire
à adresser au CCPR*

D. Wall

(SIGNATURE)

Chef, Service de l'Environnement

82 03 22

(DATE)

1. INTRODUCTION

1.1 PROBLEMATIQUE

Depuis près de deux décennies, le ministère des Transports du Québec a entrepris la construction de nombreuses voies de contournement (ou voies de déviation) afin d'éliminer ou d'amoindrir les problèmes de circulation automobile à l'intérieur des centres urbains.

Cette prise de position est devenue nécessaire suite aux changements de vocation de la route principale qui, au fil des années, s'est transformée progressivement en artère municipale longée de commerces, d'industries et de résidences, à l'étalement de ces activités et donc à l'accroissement inconsidéré des accès à la route principale, et à l'impossibilité pour le Ministère de contrôler les développements adjacents au réseau, les marges d'implantation et le nombre d'accès directs. De cette situation, il en découle donc une diminution de la capacité de la route et de son niveau de service, de même qu'une augmentation des risques d'accidents pour les usagers et des interférences entre la circulation locale et la circulation de transit.

Devant ces nombreux problèmes, le contournement des municipalités semble donc une solution intéressante puisqu'il répond à l'objectif de diminuer la circulation automobile des rues municipales en départageant la circulation de transit de la circulation locale et il permet un meilleur contrôle des accès pour les terrains contigus à la nouvelle route.

1.2 OBJECTIFS DE L'ETUDE

La présente étude (1) vise deux objectifs principaux:

- dégager les implications de voies de contournement sur le développement des municipalités et,
- mesurer l'influence de celles-ci particulièrement sur l'activité commerciale et industrielle des municipalités

En fait, il n'est pas question dans cette étude de remettre en cause l'existence des voies de contournement, de trouver des justifications à leur construction ou d'évaluer leur efficacité, mais plutôt de vérifier premièrement si un étalement du tissu urbain a suivi la construction de ce type d'infrastructures routières et d'en analyser les conséquences et deuxièmement mesurer si les voies de contournement servent de polarisateur au développement commercial et industriel.

1.3 METHODOLOGIE

Suite aux nombreuses études réalisées sur le même sujet aux Etats-Unis, nous avons opté pour l'application d'une méthodologie sensiblement identique à celle couramment utilisée. Elle consistait brièvement à inventorier des municipalités contournées, à les regrouper selon des critères spécifiques tels: la taille de la municipalité, sa structure économique et financière, sa structure commerciale, sa distance par rapport à une infrastructure routière importante, son rôle dans la hiérarchie urbaine, et à les comparer sur la base des mêmes critères, à des municipalités non contournées.

(1) Cette étude fait suite à un premier rapport produit en novembre 1979 par le service de l'Environnement: Impacts physico-spatiaux, économiques et sociaux des voies de contournement - Alain Delorme et Josée Véronneau

De cette comparaison, il était donc possible de distinguer les effets uniquement imputables à la mise en service des voies de déviation des effets normalement attribuables à la croissance urbaine.

Cependant, nous avons été obligé de délaissier cette méthodologie basée sur des critères économiques principalement à cause des difficultés de compiler des statistiques désagrégées, identiques pour plusieurs années et comparables pour chaque municipalité, et de l'impossibilité d'établir une liste comparative de municipalités contournées et non contournées étant donné la hiérarchisation particulière des municipalités au Québec et l'hétérogénéité de leur structure économique. Nous avons donc opté pour une méthodologie axée sur une approche beaucoup plus physico-spatial.

1.3.1 ECHANTILLONNAGE

Nous avons d'abord procédé à l'inventaire de toutes les voies de contournement construites au Québec depuis les vingt dernières années; cette information a été obtenue par consultations auprès de tous les directeurs régionaux et tous les chefs de district du ministère des Transports du Québec. Ces voies de contournement furent ensuite regroupées par régions administratives (désignées par l'Office de Planification et de Développement du Québec) afin de faciliter le traitement des renseignements contenus dans les études élaborées par cet organisme. Un total de 182 municipalités contournées ont été recensées (voir annexe 1).

Cependant, afin de restreindre le nombre de cas à analyser, une première élimination a été faite à partir des critères suivants:

- la voie de contournement se doit de différencier la circulation locale de la circulation de transit;
- elle ne doit pas, lors de sa mise en service, traverser un tissu urbain;
- l'accès à la voie de contournement, lors de sa mise en service, doit être limité, c'est-à-dire qu'elle ne doit pas relier plus de 2 points situés à l'extérieur du cadre bâti;
- les voies de contournement construites avant 1960 furent rejetées étant donné l'absence de renseignements pertinents à l'étude de même que celles construites après 1978 car leur mise en service était trop récente pour mesurer adéquatement l'impact sur les agglomérations concernées;
- la longueur d'une voie de contournement doit être appropriée au territoire de l'agglomération et à son cadre bâti.

De l'application de ces critères, 141 cas furent rejetés pour n'en retenir que 41 (voir annexe 2) regroupés par municipalités de plus de 5 000 habitants et de moins de 5 000 habitants. Cependant l'absence de renseignements pertinents (plan de zonage, cartes d'utilisation du sol, activités économiques, projections de développement, ...) sur les municipalités de 5 000 habitants et moins ne nous permettait pas de mesurer adéquatement l'impact de la voie de contournement sur le développement physico-spatial de ces municipalités; elles furent donc aussi rejetées.

Finalement, après cette sélection très serrée, sept municipalités seulement ont franchi l'étape de l'échantillonnage; il s'agit des contournements de Plessisville, Asbestos, Farnham, Cowansville, Sorel, Victoriaville et Granby.

1.3.2 ANALYSE

Pour chaque municipalité retenue, une fiche technique contenant divers indicateurs socio-économiques a été produite. Cet outil devait nous permettre de comprendre l'évolution de la structure spatiale de la municipalité par son développement démographique et économique. Ensuite une série de trois cartes montrant l'évolution de tous les secteurs de la municipalité sur trois périodes a été préparée (avant 1967, entre 1967 et 1976 et de 1977 à 1979):

- a) carte des utilisations du sol;
- b) carte de l'évolution des secteurs résidentiels;
- c) carte de l'évolution des secteurs commerciaux et industriels.

L'analyse de ces documents nous a alors permis de tirer pour chacun des cas certaines conclusions préliminaires qui ont, par la suite, été vérifiées et approfondies. Pour ce faire, nous avons rencontré différentes personnes susceptibles de nous fournir des informations plus spécifiques sur le milieu: autorités municipales, commissaires industrielles, commerçants. Une nouvelle carte s'est aussi ajoutée à la série précédente afin de cerner les orientations futures du développement et d'en tirer, s'il y a lieu, des caractéristiques générales.

2. CONCLUSIONS PRELIMINAIRES

La dynamique urbaine est un phénomène trop complexe pour attribuer tous les effets du développement spatial d'une municipalité au seul fait qu'une nouvelle infrastructure routière vienne s'implanter à proximité du cadre bâti; l'occupation du sol au moment de la mise en service de la voie de contournement et les orientations passées et présentes du développement économique, les besoins potentiels en nouveaux espaces à occuper et la propension budgétaire de la municipalité pour assumer les coûts de leur desserte, le jeu des intervenants (édiles municipaux, gouvernements supérieurs, promoteurs, industriels, marchands, population résidente, ...) leurs stratégies et leurs comportements vis à vis l'action individuelle ou concertée de chacun, sont autant de facteurs pouvant influencer à court, moyen ou long terme, les tendances futures de l'occupation et de l'affectation du sol et par conséquent de l'image que prendra la ville.

C'est pourquoi, il nous a été difficile sinon impossible, avec les éléments d'inventaire que nous possédions et l'analyse que nous avons pu en faire, de ressortir avec précision quels étaient vraiment les effets de la mise en service des voies de contournement sur le développement spatial des municipalités. Cependant, nous avons pu établir certaines relations d'ordre général et vérifier quelques conclusions auxquelles les diverses études américaines et européennes consultées avaient abouties. Voici donc, en résumé certaines considérations générales qui se dégagent de notre analyse (ces points ne sont pas exhaustifs et demeurent préliminaires).

- a) La voie de contournement permet aux divers agents économiques d'accéder à de nouveaux espaces susceptibles d'être développés à court, moyen ou long terme. Plus la voie de contournement est localisée près du cadre bâti, plus les espaces longeant celle-ci se développent rapidement. Cependant, peu importe la distance entre le milieu bâti et le nouvel axe routier, il faut s'attendre inévitablement à ce que le développement de la municipalité s'oriente vers celui-ci. Ce développement peut dans certains cas être le prolongement logique des orientations de planification ou tout simplement être le reflet d'une dispersion volontaire servant des intérêts privés. De plus, il est intéressant de souligner que dans la majorité des cas analysés, l'occupation résidentielle demeure privilégiée sur l'ensemble du nouveau territoire avec toutefois quelques zones commerciales et industrielles localisées aux intersections de routes ou de rues existantes ou projetées; par conséquent, la voie de contournement ne jouera pas nécessairement un rôle de polarisateur des activités commerciales et industrielles;
- b) la vocation première de la voie de contournement se modifie dans le temps. En fait d'une route de transit, la voie de contournement deviendra progressivement un boulevard municipal et supportera par conséquent de plus en plus de circulation locale engendrée par l'occupation des zones contigues à celui-ci;
- c) la limitation du nombre d'accès semble utopique. Ainsi le nombre de nouvelles rues municipales pouvant traverser la voie de contournement n'étant pas restreint, la voie de contournement est rapidement parsemée d'intersections et parfois même de feux de signalisation.

A N N E X E 1

ANNEXE 1

INVENTAIRE DES MUNICIPALITES CONTOURNEES
AU QUEBEC PAR REGION ADMINISTRATIVERégion 1 - Bas St-Laurent - Gaspésiea) Avant «1960»

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Rimouski cité (qu. Nazareth)	1953	1,9 km
Ste-Anne-de-la-Pte-au-Père	1957	1,2 km
Ste-Luce p.	1959	2,2 km
Mont Joli ville	1955	3,2 km
Val Brillant vge	1957	2,2 km

b) De 1960 à 1980

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Gaspé-Ville (St-Maurice)	1970	2,64 km
Ste-Thérèse	1976	1,70 km
Percé-Ville (Cap-d'Espoir)	1975	6,24 km
St-Yvon	1971	2,74 km
St-Ulric	1967	3,53 km
Matane Ville (St-Jérôme à d'Amours)	1971	1,07 km
Petite Matane	1966	4,12 km
Ste-Félicité	1970	1,84 km
Grosses-Roches	1970	1,20 km
Les Méchins	1971	1,26 km
Capucins	1972	1,00 km
Cap-Chat	1972	0,66 km
Ste-Anne-des-Monts	1970	13,32 km
Port-Daniel Est	1975	1,00 km
Bonaventure	1976	1,5 km
New Richmond	1972	8,5 km
Nouvelle	1971	3,0 km
Matapédia	1975	0,5 km

b) De 1960 à 1980 (suite)

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
St-Fabien paroisse	1971	2,2 km
Bic paroisse	1965	3,8 km
Rimouski cité	1964	2,5 km
Rimouski est vge	1973	2,1 km
Métis sur Mer p.	1960	4,3 km
Les Boules p.	1960	1,9 km
Baie des Sables p.	1966	2,6 km
St-Moise p.	1972	1,1 km
Notre-Dame-du-Portage	1960	6,96 km
L'Isle-Verte, vge	1962	1,78 km
Trois-Pistoles, ville	1971	5,20 km
Dégelis ville	1972	3,96 km
Notre-Dame-du-Lac, ville	1971	3,64 km
Cabano, ville	1970	3,14 km
St-Louis-du-Ha! Ha!, par.	1972	3,09 km
St-Honoré	1971	10,80 km

Région 2 - Saguenay - Lac St-Jean

a) Avant «1960»

Aucun contournement

b) De 1960 à 1980

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Lac Bouchette	1972	3 km
St-Félicien, ville	1980	2,9 km
Dolbeau	1979	2,9 km
St-Henri-de-Taillon	1972	0,49 km
Larouche	1972	1,14 km
St-Gédéon	1976	2,97 km
Métabetchouan	1973	2,50 km
St-Bruno - Hébertville Station et Hébertville	1976	10,12 km

Région 3 - Québec

a) Avant «1960»

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Notre-Dame-des-Pins	1946	1,80 km
Lac Etchemin ville	1950	1,90 km
St-Léon-de-Standon, paroisse	1950	1,77 km
St-Malachie, paroisse	1946	6,37 km
St-Etienne-de-Beaumont	1950	1,83 km
St-Vallier, village	1949	1,48 km
St-Michel, paroisse	1958	2,38 km
Ste-Claire	1948	2,25 km
St-Lazare	1955	0,98 km
St-Anselme	1949	2,34 km
St-Nicolas	1958	1,1 km
Thetford Mines	1955-56	2,47 km
Rivière Blanche	1955-56	2,47 km
Beaulac	1952	1,60 km
Garthby, ct	1952	0,03 km
Black Lake, vt	1955-56	
St-Tite-des-Caps (village)	1958	2,76 km
St-Tite-des-Caps (est)	1958	3,59 km

b) De 1960 à 1980

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
St-Joseph-de-Beauce (ville)	1976-77	4,57 km
Linière village	1960	2,99 km
St-Gédéon village	1968	2,74 km
St-Ludger village	1968	3,41 km
East-Broughton	1970	5,67 km
Montminy canton	1967-68	0,92 km
Ste-Justine paroisse	1958-62	2,13 km
Ste-Rose-de-Watford	1965	2,22 km
St-Prosper	1961	1,73 km
St-Magloire-de-Bellechasse	1969-79	2,29 km
St-Louis-de-Pintendre	1960	3,95 km
Baie St-Paul	1973	2,4 km
La Malbaie	1973	2,4 km

b) De 1960 à 1980 (suite)

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Ste-Hénédine	1969	0,46 km
St-Henri	1961	1,71 km
St-Damien	1970	2,29 km
St-Raphael, village	1969	0,74 km
St-Antoine-de-Tilly	1973	1,8 km
Armagh village	1969	1,07 km
Leeds canton	1972	4,1 km
Saints-Martyrs-Canadiens	1965	0,43 km
St-Tite-des-Caps (ouest)	1974	4,57 km
St-Féréol-des-Neiges	1978	1,55 km
Cap-à-l'Aigle	1970	3,0 km
St-Fidèle	1960	1,5 km
Pointe-au-Pic	1975	0,6 km

Région 4 - La Mauricie - Bois-Franc

a) Avant «1960»

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
St-Joseph-de-Maskinongé	1936	5,53 km
Maskinongé, village	1936	2,50 km
Pointe-du-Lac	1951	0,85 km
Charette, S.S.	1952	2,6 km
Princeville, village	1958	1,65 km
Standford canton	1958	1,98 km
St-Rock-de-Mékinac	1952	

b) De 1960 à 1980

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
St-Louis-de-Blandford	1967	1,95 km
Ste-Victoire	1968	1,31 km
Arthabaska, ville	1968	3,04 km

b) De 1960 à 1980 (suite)

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
St-Christophe-d'Arthabaska	1968	3,81 km
Warwick canton	1973	2,56 km
Warwick ville	1973	2,37 km
Chester Ouest canton	1971	1,95 km 4,85 km
Victoriaville ville	1977	3,81 km
St-Léonard-d'Aston	1973	2,7 km
Baieville village	1975	2,3 km
Ste-Cécile-de-Levard, paroisse	1966	0,6 km
Fortierville, village	1966	1,7 km
Ste-Angèle, paroisse	1971	0,53 km
St-Gérard-des-Laurentides, paroisse	1969	0,37 km
Hunterstown	1969	0,95 km
Plessisville, ville	1960	2,02 km
Plessisville, paroisse	1960	1,68 km
St-Charles-de-Drummond		
Laurierville	1965	1,04 km
Ste-Julie	1965	0,72 km
Notre-Dame-de-Lourdes	1968	0,95 km

Région 5 - L'Estrie

a) Avant «1960»

aucun contournement

b) De 1960 à 1980

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Birchton	1972	0,64 km
Bury	1974	1,83 km
East-Angus	1975	4,59 km
Asbestos	1977	3,84 km
Audet	1969	1,07 km
Richmond, ville et Melbourne, village	1965	6,14 km
Asbestos, ville et Shipton canton	1978	3,02 km

Région 6 - Rive Nord

a) Avant «1960»

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
St-Damien	1954	1,11 km
Ste-Julienne	1959	1,58 km
Ste-Agathe-des-Monts	1958	1,98 km

b) De 1960 à 1980

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
St-Thomas p.	1978	2,72 km
St-Esprit	1961	3,658 km
L'Epiphanie	1966	1,100 km
St-Antoine, ville	1975	1,11 km
Ste-Sophie	1977	1,14 km
St-Sauveur-des-Monts, v.	1966	1,30 km
St-Canut (Mirabel)	1974	4,91 km
Morin Heights	1977	0,82 km
St-Faustin	1974	1,68 km
St-Jovite	1979	4,02 km
Chertsey	1969	1,76 km

Région 6 - Rive Sud

a) Avant «1960»

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Henryville, village	1950	1,4 km
St-Césaire, ville	1948	2,1 km

b) De 1960 à 1980

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Cowansville	1971	8,01 km
Granby	1972	2,67 km
	1976	3,96 km

b) De 1960 à 1980 (suite)

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Sorel	1969	2,6 km
St-Michel-d'Yamaska, paroisse	1976	0,80 km
Yamaska	1976	1,13 km
St-Pie, paroisse	1979	4,62 km
Standbridge canton	1971	2,0 km
Richelieu, ville	1960	2,3 km
Richelieu, ville	1967	3,2 km
Ange Gardien, village	1972	2,4 km
Farnham cité	1973	4,4 km
Marieville	1960	6,4 km
Rougemont, village	1973	4,4 km
St-Rémi	1979	3,27 km
Ormstown village	1976	1,22 km

Région 7 - Outaouais

a) Avant «1960»

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Angers	1950	1,2 km
Shawville	1956	8,22 km
Bryson	1956	6,90 km
Campbell's Bay	1957	3,25 km
Vinton, village	1957	2,66 km
Fort Coulonge, village	1958	2,66 km
Davidson, village	1958	7,06 km
Chapeau, village	1959	21,64 km
Chemin de la Rivière	1946	9,59 km
Wakefield	1948	1,07 km
Low	1952	0,83 km
Gracefield	1959	0,87 km

b) De 1960 à 1980

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
St-Sixte	1979	0,9 km
Ripon, village	1980	2,2 km
Namur, village	1963	2,0 km
Namur, village	1978	1,25 km
Bouchette, village	1978	2,77 km
Luskville, village	1975	1,27 km
Quyón	1970	6,13 km
Wyman	1969	2,76 km
Starks Corner	1966	1,66 km
Portage-du-Fort, village	1980	0,99 km

Région 9 - Côte Nord

a) Avant «1960»

aucun contournement

b) De 1960 à 1980

<u>Municipalité</u>	<u>Date</u>	<u>Longueur</u>
Tadoussac	1978	2,7 km
Escoumins	1969	1,8 km

A N N E X E 2

ANNEXE 2

MUNICIPALITES RETENUES APRES LA PREMIERE SELECTION

Région 3 - Québec

<u>Municipalité</u>	<u>Année de construction</u>	<u>Longueur</u>	<u>No de route</u>
Montminy canton	1967-68	0,92 km	216
Ste-Rose-de-Watford	1965	2,22 km	204
St-Louis-de-Pintendre	1960	3,95 km	173
St-Raphael, village	1969	0,74 km	281
St-Damien	1970	2,29 km	279
St-Henri	1961	1,71 km	277
Armagh, village	1969	1,07 km	281
Leeds, canton	1972	4,1 km	269
Linière, village	1960	2,99 km	173
St-Gédéon, village	1968	2,74 km	204
St-Ludger, village	1968	3,41 km	204
Cap-à-l'Aigle	1970	3,0 km	138
St-Fidèle	1960	1,5 km	138

Région 4 - La Mauricie - Bois-Franc

<u>Municipalité</u>	<u>Année de construction</u>	<u>Longueur</u>	<u>No de route</u>
St-Louis-de-Blandford	1967	1,95 km	263
Victoriaville	1977	3,81 km	122
St-Léonard-d'Aston	1973	2,7 km	155
Warwick, ville	1973	2,37 km	116
Warwick, canton	1973	2,56 km	116
Plessisville, ville et paroisse	1960	3,70 km	116
Laurierville	1965	1,04 km	116

Région 5 - L'Estrie

<u>Municipalité</u>	<u>Année de construction</u>	<u>Longueur</u>	<u>No de route</u>
Bury	1974	1,83 km	108
Richmond, ville et Melbourne, village	1965	6,14 km	116
Asbestos, ville et Shipton, canton	1978	3,02 km	249
East Angus	1975	4,59 km	112
Asbestos	1977	3,84 km	249
Audet	1969	1,07 km	204

Région 6 - Rive nord

<u>Municipalité</u>	<u>Année de construction</u>	<u>Longueur</u>	<u>No de route</u>
Ste-Sophie	1972	1,14 km	158
St-Faustin	1974	1,68 km	117
St-Canut	1974	4,91 km	158

Région 6 - Rive Sud

<u>Municipalité</u>	<u>Année de construction</u>	<u>Longueur</u>	<u>No de route</u>
Granby	1972	2,67 km	139
Granby	1976	3,96 km	139
Cowansville	1971	8,01 km	104
Sorel	1969	2,6 km	30
Yamaska, village	1976	1,13 km	132
Ange-Gardien, village	1972	2,4 km	235
Farnham	1973	4,4 km	104
Standbridge, canton	1971	2,0 km	202
Richelieu, ville	1960	2,3 km	112
Richelieu, ville	1967	3,2 km	133

Région 7 - Outaouais

<u>Municipalité</u>	<u>Année de construction</u>	<u>Longueur</u>	<u>No de route</u>
Bouchette, village	1978	2,77 km	105
Namur, village	1978	1,25 km	315

Région 9 - Côte Nord

<u>Municipalité</u>	<u>Année de construction</u>	<u>Longueur</u>	<u>No de route</u>
Tadoussac	1978	2,7 km	138

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 135 262