

**218**

**DA49**

Projet de parachèvement de l'autoroute 30  
entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-  
Leman à Candiac et à Saint-Philippe

Montérégie

6211-06-075

PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30  
DE L'AUTOROUTE 15 À L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN

PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI  
ENVIRONNEMENTAL ET PLAN DES MESURES  
D'URGENCE



**GENIVAR**

PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30  
DE L'AUTOROUTE 15 À L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL  
ET PLAN DE MESURES D'URGENCE

Rapport final

présenté au

Ministère des Transports du Québec  
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

Par

Groupe conseil GENIVAR Inc.

Octobre 2004  
M102030

## ÉQUIPE DE RÉALISATION

---

### **Ministère des Transports du Québec**

Chargé de projet : Bernard McCann, urbaniste

### **Groupe conseil GENIVAR inc.**

Directeur de projet : Silvio Morelli, géographe, M. Sc.

Collaborateur : Isabelle Girard, biologiste, M. Sc.

---

### **Référence à citer :**

GENIVAR 2004. *Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman. Programmes de surveillance et du suivi environnemental et plan des mesures d'urgence.* Rapport préliminaire présenté au Ministère des Transports du Québec par le Groupe conseil GENIVAR inc. 9 p. et annexes.

## TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
1. SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL .....	1
1.1 Programme de surveillance environnementale .....	1
1.1.1 Phase de pré-construction .....	1
1.1.2 Phase de construction .....	2
1.1.3 Phase d'exploitation et d'entretien .....	5
1.2 Programme de suivi environnemental .....	6
2. PLAN DES MESURES D'URGENCE .....	7
2.1 Gestion d'un événement mineur .....	7
2.2 Gestion d'un événement majeur avec poste de commandement .....	8
2.3 Gestion d'un événement majeur avec centre coordination .....	8

## **LISTE DES TABLEAUX**

	<b>Page</b>
Tableau 1 Mesures d'atténuations à intégrer aux plans et devis du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac.....	3

## **LISTE DES ANNEXES**

ANNEXE A	Plan national de sécurité civile et Logigrammes des procédés de réalisation
ANNEXE B	Plans de contournement proposés dans le cadre du projet à l'étude

# **1. SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL**

---

La prévision des impacts environnementaux d'un projet ainsi que l'applicabilité des mesures d'atténuation proposées, effectuées dans le cadre des études d'avant-projet, sont toujours entachées d'un certain degré d'incertitude. De manière à palier à celles-ci, des programmes de surveillance et de suivi environnemental sont préparés et intégrés au projet, préalablement à la phase de construction de l'infrastructure.

## **1.1 Programme de surveillance environnementale**

La surveillance environnementale du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac s'effectuera en trois temps, soit lors des phases de pré-construction, de construction et d'exploitation & entretien de l'infrastructure autoroutière.

### **1.1.1 Phase de pré-construction**

Lors de la période précédant la construction proprement dite de l'infrastructure, la surveillance environnementale consiste à s'assurer que toutes les normes, directives et mesures d'atténuation des répercussions prévues dans l'étude d'impact ainsi que toutes les exigences des autorisations gouvernementales, incluant les exigences particulières du décret d'autorisation, de même que celles formulées par les parties consultées et acceptées par le MTQ, soient incluses aux plans et devis ainsi qu'à tous les autres documents contractuels relatifs au projet.

Une séance d'information visant à sensibiliser les entrepreneurs à la nécessité de protéger l'environnement doit également être tenue avant le début de la construction, afin de passer en revue les principales préoccupations environnementales et mesures de protection du milieu liées à la réalisation des travaux.

Les principales répercussions appréhendées associées à la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac concernent :

- l'acquisition de plusieurs hectares de terrain aux fins de la construction de l'autoroute;
- les impacts sur les activités agricoles (perte et enclavement de superficie, problème d'accès, perturbation du drainage de surface et souterrain, etc.) ;
- la pollution sonore pour les riverains immédiats de l'autoroute;
- les impacts visuels;
- les nuisances pour les riverains liées aux travaux de construction (poussières, bruit, circulation, etc.).

Plusieurs des mesures d'atténuations proposées dans le cadre de l'étude d'impact viseront à minimiser les impacts sur les activités agricoles. Cependant, de nombreuses autres mesures d'atténuations spécifiques visant la réduction des impacts prévus sur le

climat sonore, les systèmes d'aqueduc, le paysage, la qualité des sols ainsi que les composantes patrimoniales et archéologiques seront également privilégiées. Le tableau 1 présente les principales mesures d'atténuation qui devront être prises en compte lors de la préparation des plans et devis et intégrées dans les divers documents d'appel d'offres et autres documents contractuels relatifs au projet.

### 1.1.2 Phase de construction

Lors de la phase de construction, la surveillance environnementale consiste à s'assurer que toutes les mesures, exigences, normes et autres prescriptions environnementales contenues dans les plans et devis et les clauses contractuelles sont respectées et que les mesures d'atténuation proposées sont mises en application lors des travaux de construction. De plus, l'obligation pour la firme chargée d'exécuter les travaux de construction de respecter le *Cahier des charges et devis généraux* du *ministère des Transports du Québec*, garantit le maintien d'une bonne qualité d'exécution. De façon générale, ce cahier définit les droits et responsabilités du *ministère des Transports du Québec* et de l'entrepreneur mandaté pour réaliser les travaux.

La responsabilité de surveiller les travaux de chantier incombe à l'ingénieur chargé de projet du *ministère des Transports du Québec* ou le cas échéant, à l'ingénieur de la firme mandatée pour la réalisation du projet. Ce dernier a la responsabilité de s'assurer que toutes les clauses environnementales incluses au contrat de même que l'ensemble des dispositions du *Cahier des charges et devis généraux* sont rigoureusement respectés. Le responsable de la surveillance environnementale est présent quotidiennement sur les lieux des travaux et s'assure que l'entrepreneur et ses sous-traitants connaissent, respectent et appliquent rigoureusement les différentes mesures de protection de l'environnement visant la période des travaux. Pour ce faire, le programme de surveillance est régulièrement mis à jour selon l'avancement des travaux et modifié en fonction de la mise à jour du calendrier des travaux de l'entrepreneur mandaté pour la réalisation du projet. À la fin des travaux, le responsable de la surveillance procède à l'acceptation environnementale des travaux et rédige un rapport de surveillance. Il s'assure également de la pleine exécution des travaux correcteurs et de remise en état de l'environnement.

Lorsqu'un problème environnemental particulier survient lors de la réalisation des travaux, la *Direction territoriale de l'Ouest de la Montérégie* du *ministère des Transports*

Tableau 1 Mesures d'atténuations à intégrer aux plans et devis du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac

<b>Composantes affectées</b>	<b>Mesures d'atténuation proposées</b>
<b>Activités agricoles</b>	<p>Selon le choix du propriétaire, fournir une compensation équitable au propriétaire pour les parties de terrain rendu inaccessible ou encore éviter, s'il y a lieu, l'isolement du résidu Nord-ouest de la propriété CAND-7889-2 en assurant un lien ou un accès de largeur et de hauteur suffisante pour le passage des équipements.</p> <p>Maintenir des conditions de drainage superficiel optimales pour l'évacuation des eaux des propriétés et parcelles cultivées avoisinantes au projet par la réfection de fossés aux endroits appropriés.</p> <p>Apporter les correctifs appropriés aux réseaux de drainage souterrain, notamment par le déplacement possible des collecteurs, de manière à assurer l'efficacité du système de drainage de chaque côté de l'emprise projetée.</p> <p>Verser des compensations financières appropriées pour les pertes et dommages occasionnés.</p> <p>Relocaliser l'accès existant aux parcelles cultivables de la propriété CAND-5795-6 sur le chemin Candiac afin de maintenir les conditions actuelles d'accessibilités.</p> <p>Planifier l'aménagement des fossés de drainage à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute projetée et de façon à ce que le haut du talus de ces fossés soit à plus de 3,0 m des limites de l'emprise et donc des propriétés avoisinantes.</p> <p>Éviter la création d'une entité foncière de 2,3 ha sur la propriété CAND-3913-1 en favorisant, si possible, un regroupement de cette partie résiduelle avec la propriété adjacente dans le but de conserver la vocation agricole.</p>
<b>Climat sonore</b>	<p>S'il y a lieu, la mise en place d'écrans antibruit d'une hauteur variant de 4 à 5 mètres par rapport au niveau de la chaussée de l'autoroute dans le secteur comprenant deux habitations localisées sur le rang Saint-André.</p> <p>Le rehaussement d'un mètre de la butte antibruit qui protège les habitations des rues Jean et Dupuis et le prolongement de cette butte jusqu'au rang Saint-Joseph.</p>



Tableau 1 (suite) Mesures d'atténuations à intégrer aux plans et devis du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac

Composantes affectées	Mesures d'atténuation proposées
Système d'aqueduc	Des conduites d'aqueduc ainsi que des installations connexes (tel que chambre de vannes, chambre de compteurs, etc.) ont été relevées à l'intérieur de l'emprise routière. Selon leur localisation exacte, certaines conduites devront peut-être être remplacées et certaines installations devront possiblement être protégées ou carrément déplacées.
Paysage	<p>L'impact visuel subi par la résidence située à 50 mètres de l'emprise, sur le rang Saint-André, pourra être atténué en réalisant une plantation d'arbres et d'arbustes sur la largeur du lot touché.</p> <p>Prévoir des arbres et arbustes sur les talus de remblai du pont d'étagement afin de diminuer l'impact visuel sur la propriété située à plus de 600 m à l'est du tracé proposé.</p> <p>Réduire les impacts de l'échangeur A-15/A-30 sur les superficies forestières en limitant les besoins d'empiètement le long des voies de circulation et en préservant les superficies au centre des boucles. De plus, les secteurs boisés ne devraient pas être réduits par des usages de dépôts de matériaux ou de machineries liés au chantier.</p> <p>À l'ouest de la A-15, établir un écran visuel en périphérie de l'emprise afin de limiter les vues vers la compagnie Goodfellow par la plantation d'arbres et des ouvrages de terrassement (talus).</p> <p>Afin de limiter l'effet de corridor provoqué par les buttes perceptibles par les usagers de l'autoroute 30, poursuivre les aménagements paysagers développés lors de la réalisation initiale des buttes.</p> <p>Revoir les aménagements existants à l'intérieur des boucles et bretelles de l'échangeur Jean-Leman, en fonction des nouvelles chaussées et de l'objectif de mise en valeur de l'échangeur comme entrée de ville pour les villes de Candiac et Saint-Philippe.</p>

Tableau 1(suite) Mesures d'atténuations à intégrer aux plans et devis du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac

Composantes affectées	Mesures d'atténuation proposées
Vestiges archéologiques	<p>Réaliser une visite de terrain le long du trajet projeté pour identifier des indices d'activités ou d'événements ponctuels qui pourrait avoir contaminer le sol.</p> <p>Vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans les espaces requis pour la réalisation du projet par le biais d'inventaires de terrain exhaustifs.</p> <p>Les responsables de chantier devront être informés de l'obligation de signaler au maître d'œuvre toute découverte fortuite et qu'ils doivent, le cas échéant, interrompre les travaux à l'endroit de la découverte jusqu'à complète évaluation de celle-ci par les experts en archéologie.</p>
Éléments patrimoniaux	<p>Protéger quelques éléments patrimoniaux tel que les chemins de fer, dont certains remontent à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle.</p>

Québec doit se référer à l'expertise environnementale des unités administratives concernées pour l'application des correctifs adéquats. Les sections 6 et 7 du *Cahier des charges et devis généraux* précisent les responsabilités respectives du *ministère des Transports du Québec* et de l'entrepreneur mandaté pour la réalisation du projet en matière de surveillance des travaux.

### 1.1.3 Phase d'exploitation et d'entretien

Les composantes du milieu et les lieux spécifiques devant faire l'objet de la surveillance environnementale lors de la phase d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure autoroutière sont déterminés à partir des résultats de l'étude d'impact et sur la base des ajustements requis suite à la mise en oeuvre du programme de suivi environnemental (voir section 2). Le programme de surveillance environnementale permet de prendre en compte l'ensemble des risques potentiels pour la sécurité des usagers et l'intégrité des ouvrages qui sont associés aux activités d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure ainsi que l'atteinte potentielle à des zones de sensibilités environnementales particulières.

Pendant quelques années, suite à la fin des travaux de construction de l'autoroute, le *ministère des Transports du Québec* procède au besoin à une vérification périodique des mesures d'atténuation relatives à l'utilisation et à l'entretien du secteur réaménagé.

De plus, des travaux d'entretien sont effectués, pour une période de 5 ans, sur les aménagements paysagers qui ont été réalisés dans le cadre du projet (voir section 2).

## 1.2 Programme de suivi environnemental

Le principal objectif du programme de suivi environnemental est de vérifier la validité et l'exactitude de l'évaluation des impacts effectuée lors de l'avant-projet et ce, tant pour la période de construction que pour celle d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure. Le programme de suivi permet également de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation des impacts et de protection de l'environnement prévues dans le cadre de l'étude d'impact, notamment lorsque des impacts importants et comportant des aspects de risque et d'incertitude sont identifiés. Le cas échéant, certaines mesures proposées devenues inutiles peuvent être abandonnées, alors que de nouvelles peuvent être mises en œuvre afin de palier à certains effets indésirables attribuables ou induits par le projet.

Le programme de suivi doit être effectif dès le début des travaux et être maintenu durant toute la durée de la phase de construction, de façon à intégrer les correctifs nécessaires en cours de route. Dans le cadre du déroulement normal des activités de construction, un rapport mensuel de suivi environnemental est normalement produit. Toutefois, tout incident ou activité susceptible d'entraîner des impacts significatifs sur le milieu doivent faire l'objet d'un rapport immédiat de façon à mettre en place, le plus rapidement possible, les mesures correctrices appropriées. Un rapport global de suivi est également produit à la fin de la période de construction de l'infrastructure. Ce rapport doit présenter les orientations et modalités de réalisation du programme de suivi qui doit être mis en œuvre lors de la période d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure et ce sur la base des données acquises lors de la période des travaux et des préoccupations manifestées par les intervenants du milieu.

Dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 30, entre l'autoroute 15 et le boulevard Jean-Leman, un seul élément, pour lequel un suivi environnemental doit être réalisé, a été identifié. Il s'agit des plantations d'arbres et d'arbustes proposées afin de minimiser les impacts visuels anticipés en raison de la présence des nouvelles installations (tableau 1).

**Objectif du suivi :** S'assurer que les ensemencements et les plantations réalisés dans le cadre des travaux soient viables et efficaces pour atténuer les impacts visuels engendrés par la construction de l'autoroute 30. Suivant le programme de suivi, la performance des mesures devrait avoir atteint 80% de leur efficacité.

**Méthode à suivre:** Le programme de suivi proposé prendra la forme d'indicateurs pertinents dont les résultats intérimaires seront évalués à tous les six mois. De plus, afin de contribuer au succès des plantations, un entretien des végétaux accompagnera le programme de suivi.

**Durée du suivi:** Le suivi proposé devra avoir une durée minimale de 5 ans ou jusqu'à ce qu'il soit démontré que la mesure appliquée est efficace.

## **2. PLAN DES MESURES D'URGENCE**

---

En cas d'urgence sur son réseau, la *Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie du ministère des Transports du Québec* a établi un processus opérationnel afin que l'ensemble des intervenants internes et externes soit en mesure d'agir rapidement et ce, de façon concertée et efficace. Les différents processus à mettre en place en cas d'urgence, selon les types d'intervention à effectuer, sont détaillés dans le manuel « *Processus opérationnel, mesures d'urgences* » élaboré en 2003 par le *Service du soutien à l'exploitation du ministère des Transports du Québec*. Ce manuel constitue un complément au *Plan national de sécurité civile du ministère des Transports du Québec* également préparé en 2003 (voir annexe A).

Selon le processus opérationnel élaboré par le *ministère des Transports du Québec*, trois types d'événement nécessitant la mise en place de mesures d'urgence ont été considérés. Il s'agit de l'événement mineur, de l'événement majeur et du sinistre. L'événement majeur, compte tenu de sa complexité, a été scindé en deux parties distinctes, soit l'événement majeur avec poste de commandement et l'événement majeur avec centre de coordination.

Par ailleurs, aucun processus particulier n'a été élaboré par le *ministère des Transports du Québec* pour le sinistre, puisqu'il est entendu que la gestion de ce type d'événement, sur un territoire donné, relève des municipalités concernées. Lorsque les ressources municipales s'avèrent insuffisantes, les autorités municipales font appel à leur organisation régionale de la *Sécurité civile*. Cette dernière demande alors au *ministère des Transports du Québec* de déployer son plan régional de mesures de sécurité civile et de mettre ses ressources au service de cette organisation pour venir en aide aux municipalités. La responsabilité de la gestion des sinistres relève donc du *Coordonnateur régional des mesures de sécurité civile du ministère des Transports du Québec*, soit le Directeur régional.

Afin de faciliter la circulation lors de la fermeture de routes sur son réseau, la *Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie du ministère des Transports du Québec* a élaboré des plans de contournement pour les principaux axes routiers sous sa juridiction. Les plans de contournement proposés pour les segments de routes et d'autoroutes considérés dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sont regroupés à l'annexe B.

### **2.1 Gestion d'un événement mineur**

Un événement mineur se définit comme étant une situation qui menace la sécurité des usagers de la route sans affecter l'intégrité des infrastructures ou des équipements de transport. La fermeture partielle d'une route ou l'entrave d'une voie de circulation pour une période variant de 30 minutes à quatre heures, la fermeture d'une voie sur une route sans réserve de capacité pour une période 15 minutes ou moins, un accident impliquant de un à cinq véhicules sans blessé grave, une sortie de route impliquant de cinq à 10 véhicules sur deux kilomètres ou une patrouille de retenue sont quelques exemples d'événements d'envergure mineure.

Les événements mineurs sont gérés au niveau local sans autre assistance que l'appui des équipes régulières du *ministère des Transports du Québec*. Le gérant de site, habituellement le surveillant routier, est le seul responsable du poste de commandement, jusqu'à ce qu'il soit relevé de ses fonctions. Le logigramme présentant la séquence des actions à prendre par les différents intervenants impliqués lors d'un événement mineur est présenté à l'annexe A.

## **2.2 Gestion d'un événement majeur avec poste de commandement**

Un événement majeur avec poste de commandement se définit comme étant une situation majeure qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou qui affecte les infrastructures ou les équipements de transport du réseau entretenu par le *ministère des Transports du Québec* et qui nécessite la mise en place d'un poste de commandement<sup>1</sup>.

Un accident avec décès ou blessé grave, la fermeture partielle d'une route ou l'entrave d'une voie de circulation pour une période de plus de quatre heures, la fermeture d'une autoroute ou d'une route nationale, la fermeture d'une voie de circulation sur une route sans réserve de capacité pour une période de plus de 15 minutes, une alerte à la bombe, un déversement de matières dangereuses, un bris majeur d'un équipement du *ministère des Transports du Québec*, un carambolage impliquant cinq véhicules ou plus, un camion renversé dans la bande centrale avec problèmes environnementaux ou tout autre événement susceptible d'être médiatisé sont quelques exemples d'événements d'envergure majeure avec poste commandement.

Les événements majeurs avec poste de commandement sont gérés au niveau local sans autre assistance que l'appui des équipes régulières du *ministère des Transports du Québec*. Le gérant de site, habituellement le surveillant routier, est le seul responsable du poste de commandement, jusqu'à ce qu'il soit relevé de ses fonctions. Le logigramme présentant la séquence des actions à prendre par les différents intervenants impliqués lors d'un événement majeur avec poste de commandement est présenté à l'annexe A.

## **2.3 Gestion d'un événement majeur avec centre coordination**

Un événement majeur avec centre de coordination se définit comme étant une situation majeure qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou qui affecte les infrastructures ou les équipements de transport du réseau entretenu par le *ministère des Transports du Québec* et qui nécessite la mise en place d'un centre coordination<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Endroit situé sur le site même de l'événement où sont contrôlées les activités de terrain.

<sup>2</sup> Endroit où l'on planifie, dirige, organise et contrôle les activités et mesures d'urgence.

Un accident majeur sur une route à haut débit de circulation avec une congestion importante sur les routes de contournement, un bris majeur d'une structure sur une autoroute ou une route nationale, un incendie dans un tunnel, le blocus d'une route, un feu de forêt, une inondation ou tout autre événement susceptible d'engendrer une congestion majeure sur le réseau routier sont quelques exemples d'événements d'envergure majeure avec centre de coordination.

Les événements majeurs avec centre de coordination sont gérés au niveau local sans autre assistance que l'appui des équipes régulières du *ministère des Transports du Québec*. Le gérant de site, habituellement le surveillant routier, est le seul responsable du poste de commandement, jusqu'à ce qu'il soit relevé de ses fonctions. Le logigramme présentant la séquence des actions à prendre par les différents intervenants impliqués lors d'un événement majeur avec centre de coordination est présenté à l'annexe A.




**ANNEXE A**

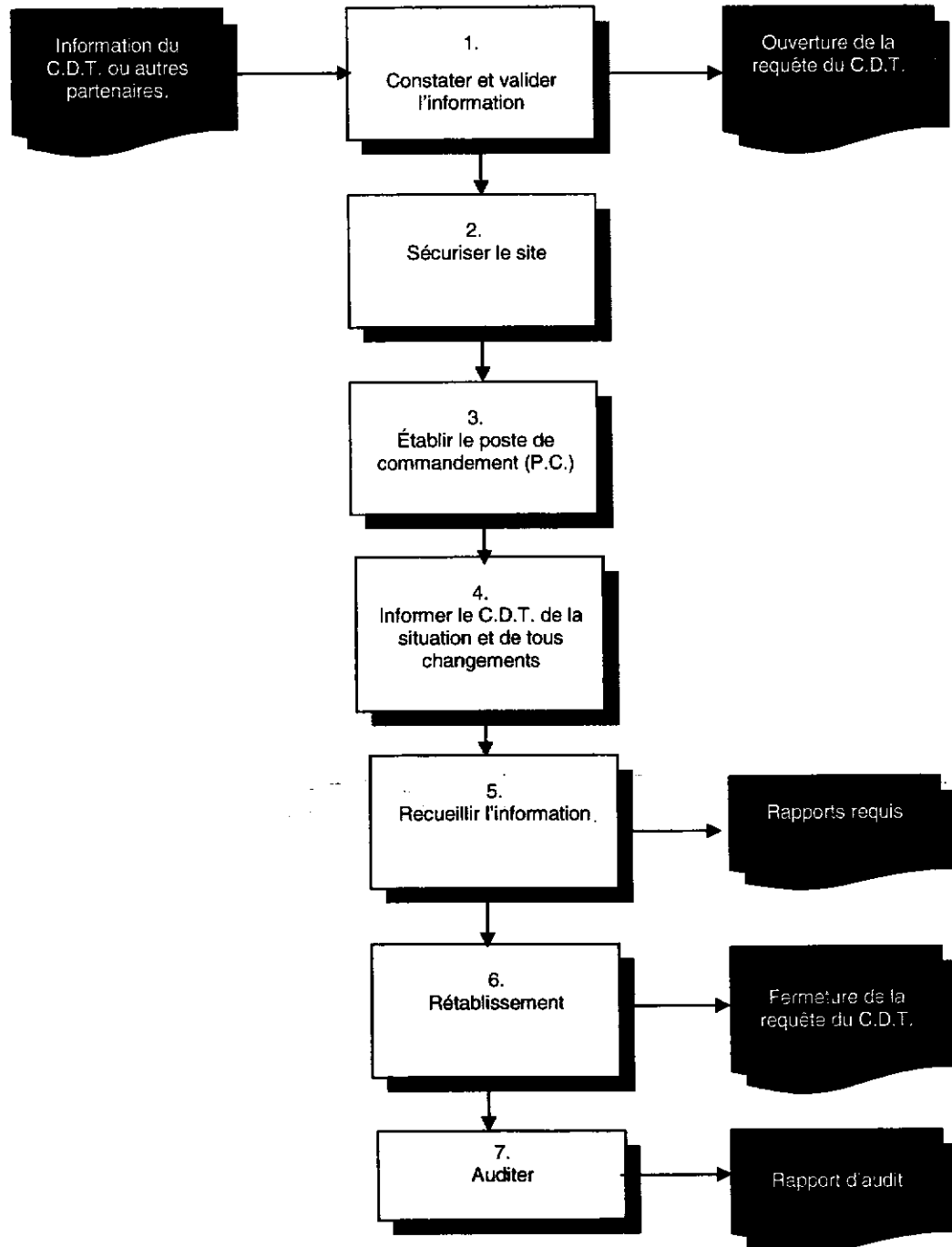
**Plan national de sécurité civile  
et  
Logigrammes des procédés de réalisation**



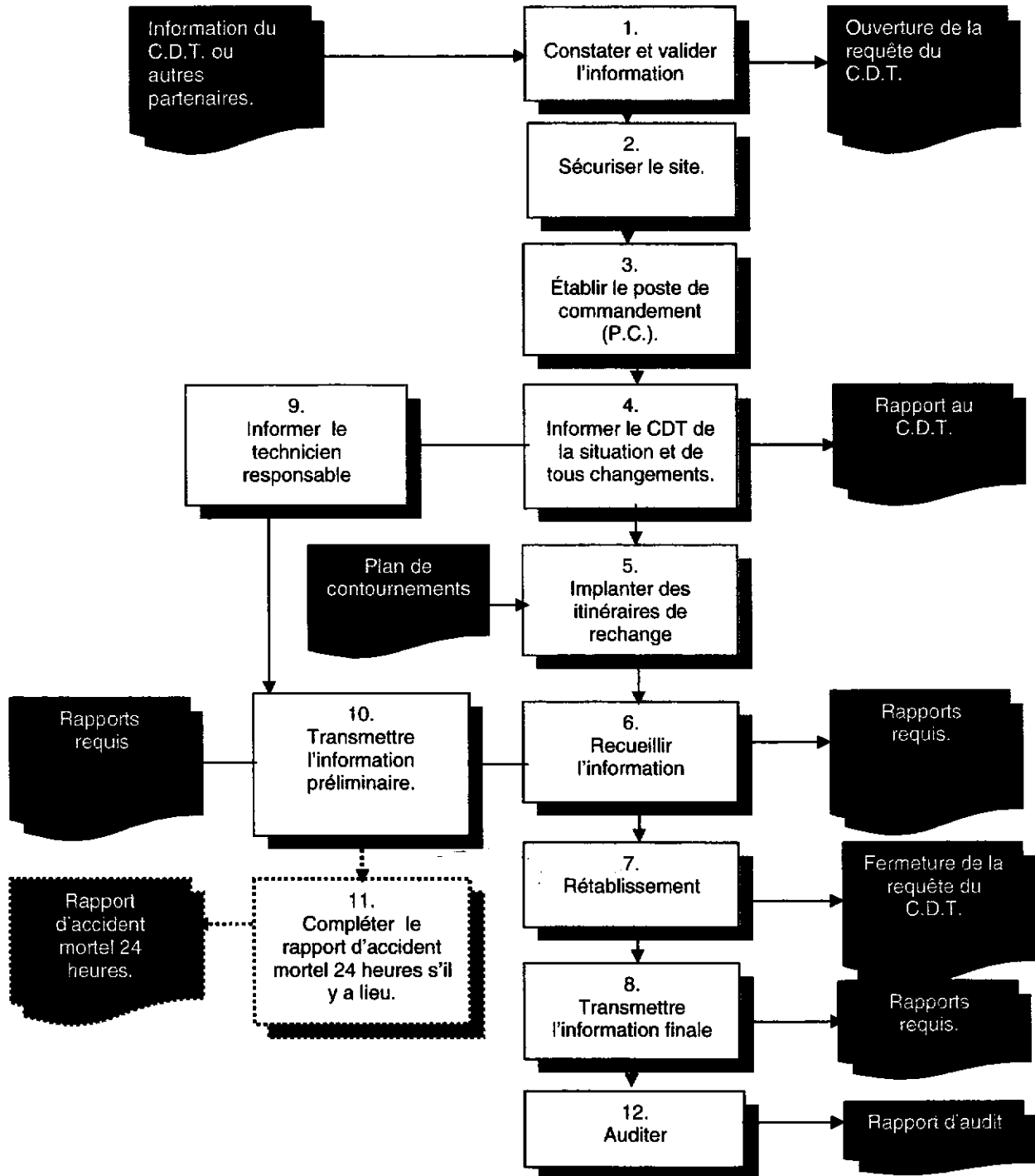
# PROCESSUS OPÉRATIONNEL – MESURES D'URGENCE

<b>Transports Québec</b>   <b>Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie</b>	<b>Monitoring</b>	<b>Chapitre 1</b>
	<b>Événement mineur</b>	Page <b>4 de 6</b>
	Coordonnateur régional <b>Daniel Dorais</b>	Date <b>2003-09-18</b>

## Logigramme du procédé de réalisation



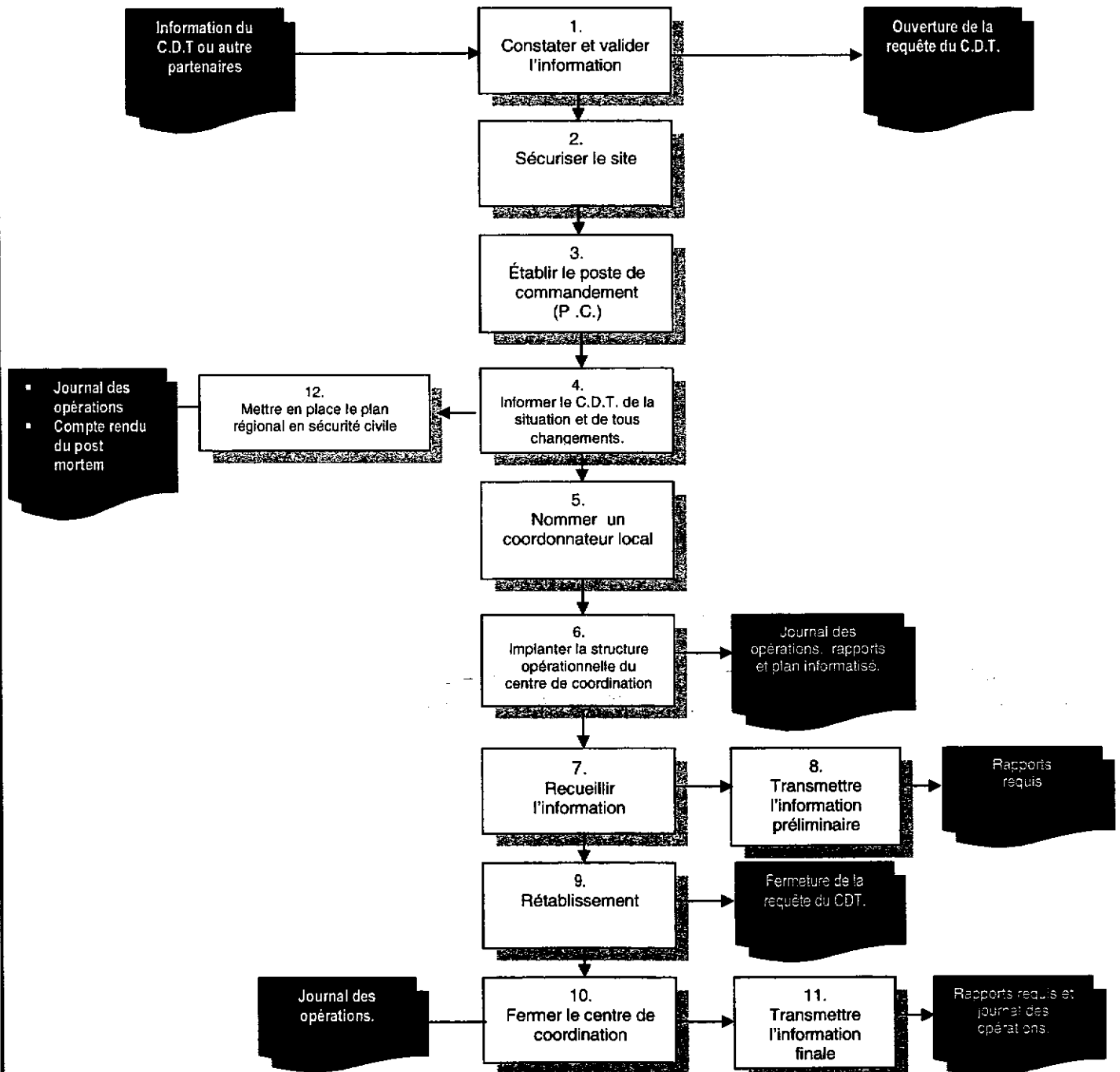
**Logigramme du procédé de réalisation**



Note : la numérotation ne représente pas la séquence d'exécution

# PROCESSUS OPÉRATIONNEL – MESURES D'URGENCE

## Logigramme du procédé de réalisation

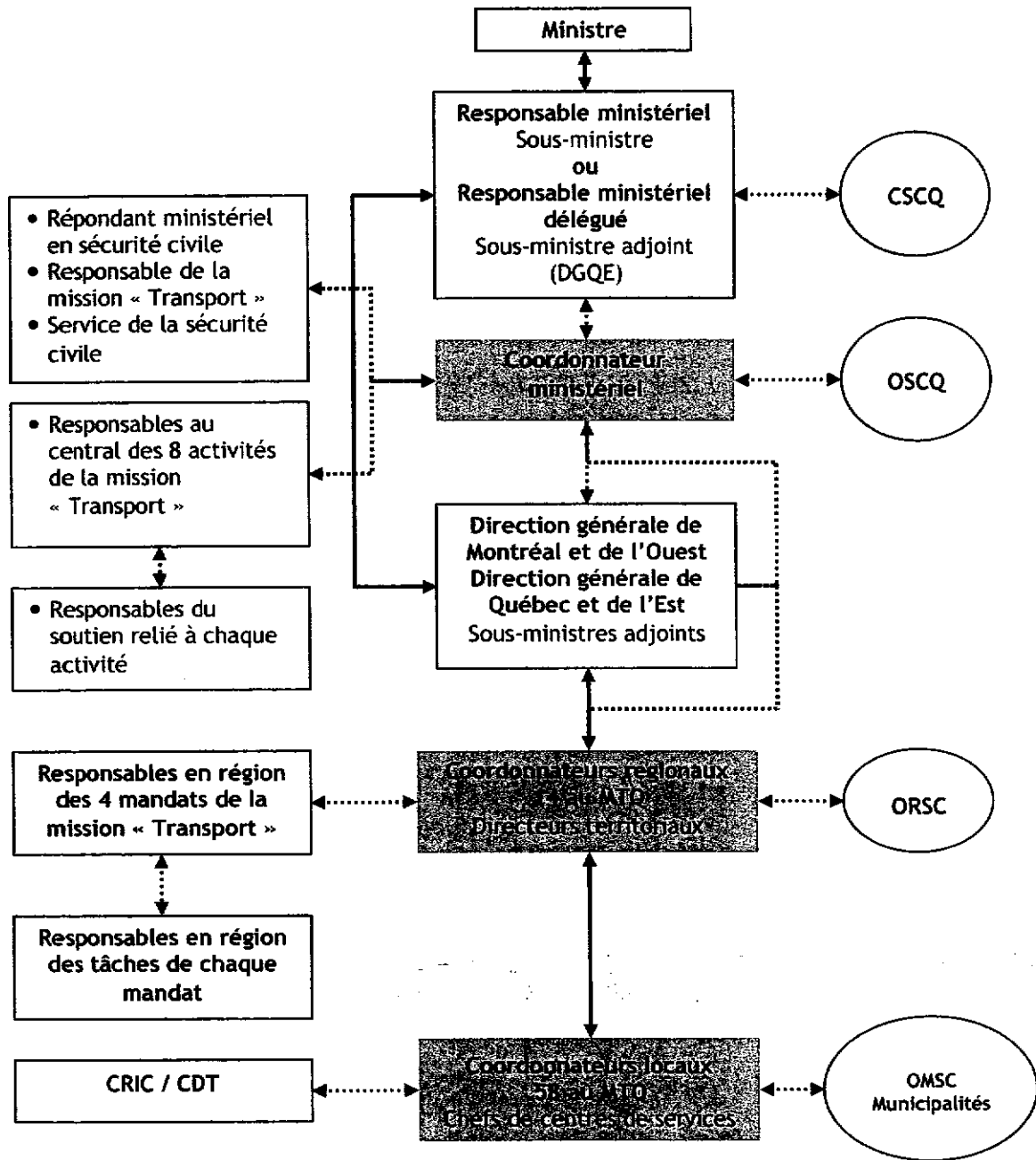


Note : La numérotation ne représente pas la séquence d'exécution.

# Plan national de sécurité civile

## Mission « Transport »

### Alerte



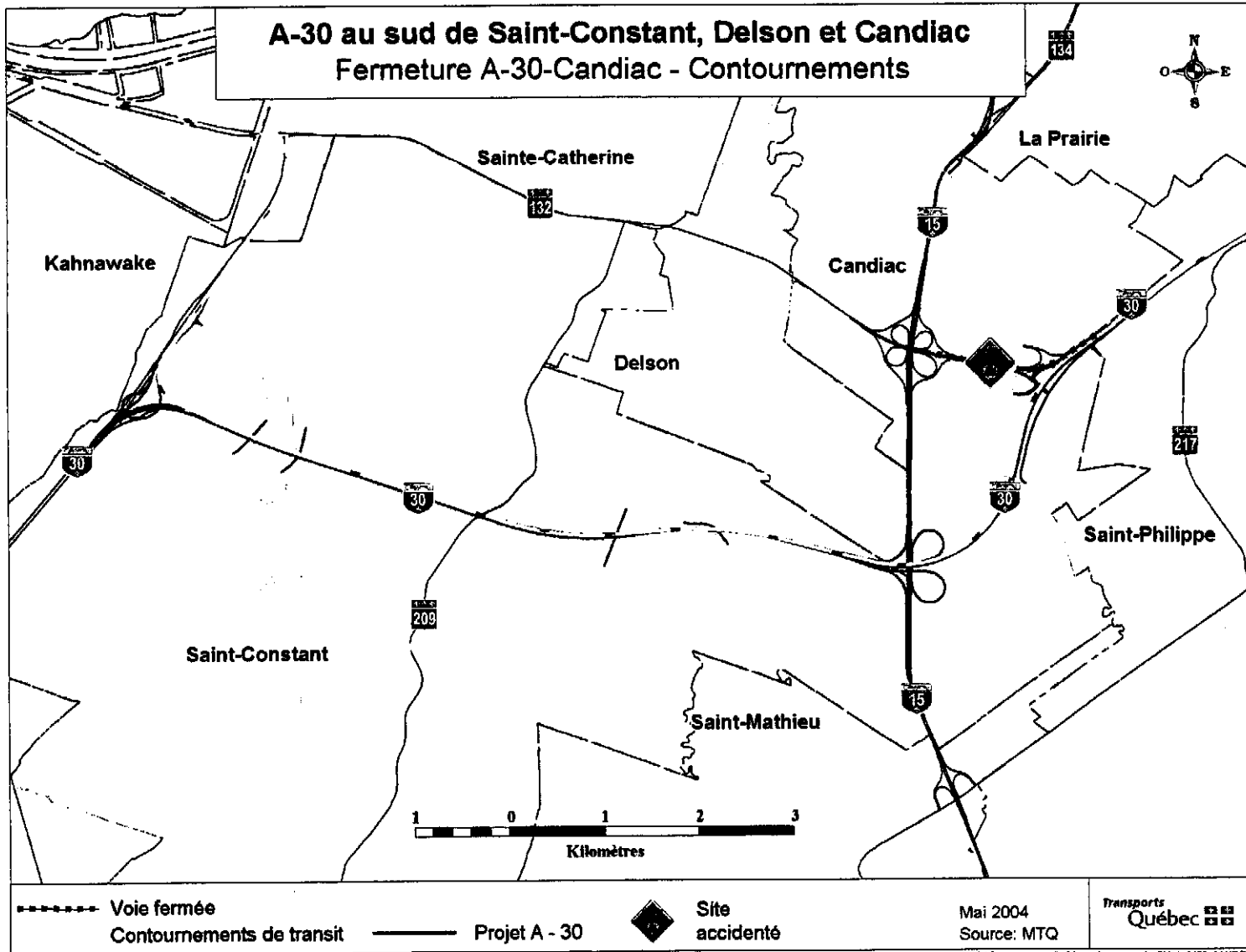
- Lien hiérarchique
- ..... Lien de coordination lors d'un événement en sécurité civile

NOTE : Pour tout type de risque, l'alerte en sécurité civile doit cheminer vers l'un des trois niveaux de coordination du MTQ [shaded box].



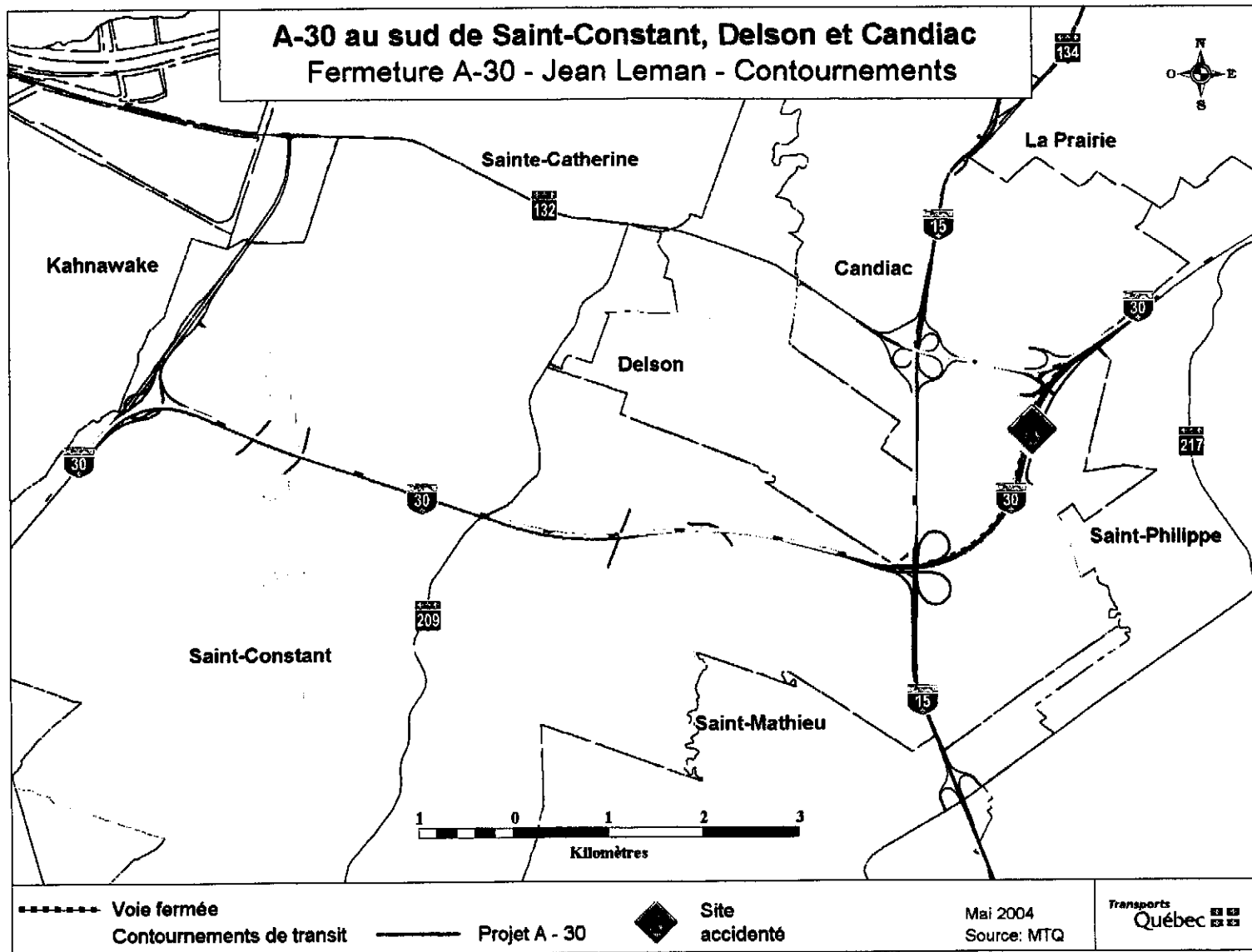
## **ANNEXE B**

**Plans de contournement proposés dans le cadre du projet à l'étude**



Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac)

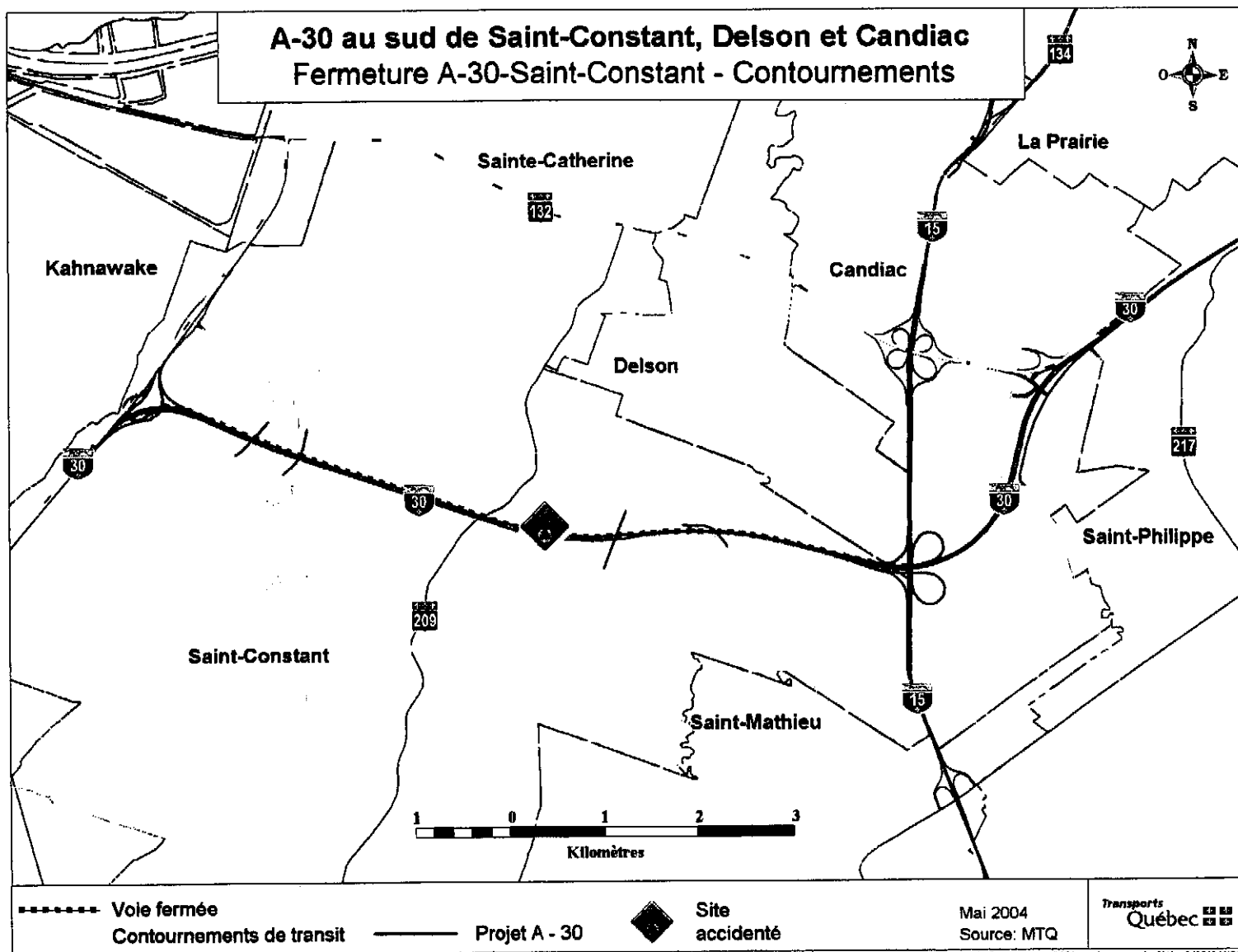
Matières dangereuses



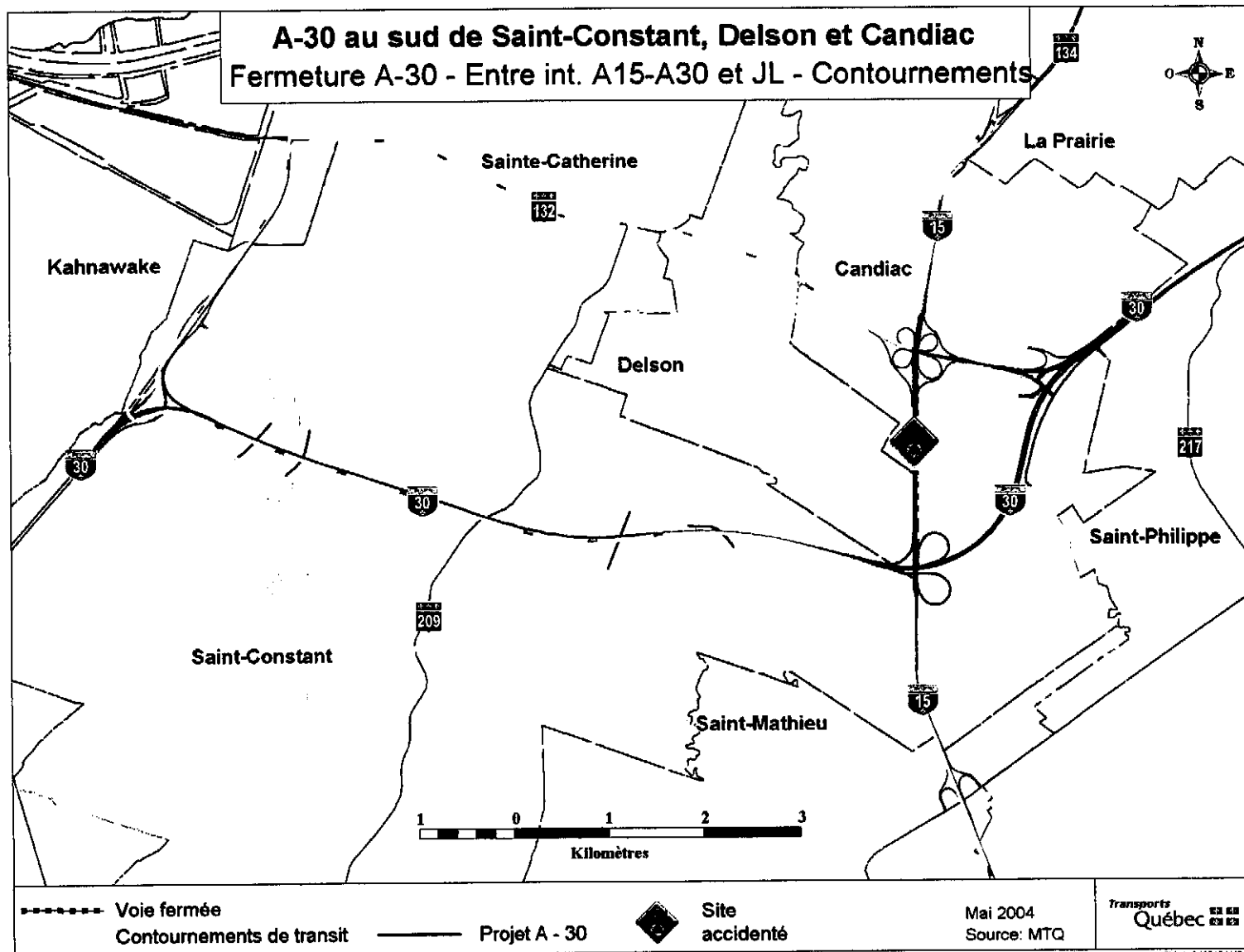
Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac)

Matières dangereuses





Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac)  
 Matières dangereuses



Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac)  
 Matières dangereuses