

Entre le rêve et la réalité L'implantation du réseau ferroviaire mauricien

René Verrette

Numéro 54, été 1998

Un monde fascinant : les chemins de fer

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7946ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Verrette, R. (1998). Entre le rêve et la réalité : l'implantation du réseau ferroviaire mauricien. *Cap-aux-Diamants*, (54), 18–23.

ENTRE LE RÊVE ET LA RÉALITÉ L'IMPLANTATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE MAURICIEN

PAR RENÉ VERRETTE

L'implantation du réseau ferroviaire en Mauricie s'est effectuée entre 1877 et 1927, soit en un demi-siècle seulement. Elle est néanmoins à l'origine de plusieurs processus de construction régionale, tant sur le plan écono-

exploitation. Des hommes d'affaires de Québec mettent sur pied en 1853 une société afin d'établir un lien ferroviaire avec Montréal passant par la rive nord, donc par Trois-Rivières. Toutefois, le projet piétine durant un quart de siècle et ne devient réalité qu'après de multiples déboires et tergiversations. Les notables trifluviens échafaudent également des projets. En plus du



La gare du Canadien Pacifique à Trois-Rivières, inaugurée en 1878 et démolie en 1924. (Archives du Séminaire de Trois-Rivières).

mique (développement industriel) que sur le plan symbolique (l'affirmation du milieu d'affaires trifluvien). Le réseau mauricien apparaît au moment où l'industrialisation et l'urbanisation progressent avec une vigueur remarquable. Les secteurs des pâtes et papiers, de l'électrochimie, de l'électrometallurgie, de la sidérurgie et des textiles se développent rapidement. En 1901, les comtés de Maskinongé, de Saint-Maurice et de Champlain comptent 76 000 habitants dont 10 000 à Trois-Rivières. Trente ans plus tard, la population est passée à 145 000 avec cinq centres urbains regroupant 78 000 habitants.

La plus ancienne ligne existant à proximité du district trifluvien est celle qui joint Montréal au littoral atlantique. Portland, le terminus américain, voit arriver les premiers trains en 1853 ; deux ans plus tard, la voie ferrée reliant Richmond à Lévis, en face de Québec, est mise en

lien avec Québec et Montréal, ils réclament deux voies, l'une vers le nord, qui longerait le Saint-Maurice et permettrait de contourner les chutes de La Gabelle, de Shawinigan et de Grand-Mère. On veut aussi un lien avec la voie la plus proche sur la rive sud, à Arthabaska.

Joseph-Édouard Turcotte, député, maire et directeur du *Journal des Trois-Rivières*, promeut vigoureusement les « embranchements » des Piles et d'Arthabaska. Il y met des fonds, aménage un quai donnant sur le fleuve et construit un hôtel près des chutes Shawinigan. En 1857, Turcotte met sur pied la St. Maurice Railway & Steam Navigation qui fusionne avec la North Shore l'année suivante. Le projet comprend une ligne de navigation sur le Saint-Maurice entre Les Piles et La Tuque. Mais tous ses rêves s'écroulent. Il meurt en 1864, juste au moment où le Grand Tronc inaugure la ligne d'Arthabaska. Les notables

trifluviens voient les trains arriver au quai de la Doucet's Landing : un village se forme, il prendra le nom de Sainte-Angèle de Laval. Le chef-lieu de la vallée du Saint-Maurice se trouve désormais à quelques heures de Montréal et de Québec.

Toutefois, ce n'est qu'en 1879 que les trains en provenance de Montréal et de Québec entrent en gare à Trois-Rivières. Des fluctuations économiques, des spéculations, des interventions politiques et l'obstruction du Grand Tronc en avaient retardé la construction. Le Québec, Montréal, Ottawa & Occidental avait réussi à surmonter tous les obstacles qui empêchaient la réalisation tant attendue. Mais finalement le Canadien Pacifique acquiert la ligne en 1885 et en demeure propriétaire jusqu'à tout récemment.

De son côté, la construction de la *Loop Line* qui relie le port trifluvien à la voie principale située au pied du coteau fait l'objet d'un scandale relié à la spéculation. Les journaux trifluviens en font leur pâture en 1879. Une feuille locale éphémère et une taverne porteront même le nom de *Loop Line*! En outre, la ligne des Piles, ouverte la même année, donne accès à la tête de navigation vers La Tuque et dessert les Forges Radnor, dans la municipalité de Saint-Maurice, leur donnant ainsi un avantage indéniable sur les Forges du Saint-Maurice, localisées sur l'autre rive du Saint-Maurice.

LA FIÈVRE DES CHEMINS DE FER

Sitôt la voie Montréal-Trois-Rivières-Québec mise en service, la fièvre des chemins de fer s'empare des hommes d'affaires locaux. Le vaste territoire au nord de la plaine du Saint-Laurent, avec son ouverture sur l'immensité du Bouclier canadien, suscite des rêves grandioses. En 1878, la St. Lawrence, Lower Laurentian & Saguenay obtient l'autorisation de construire une voie entre Trois-Rivières et le Saguenay-Lac-Saint-Jean par Saint-Tite. Des notables comme Téléphore-Eusèbe Normand et Philippe-Élisée Panneton en sont les principaux promoteurs. Ramenée à de plus modestes proportions, la société triflu-

viennne devient la Lower Laurentian dix ans plus tard et parvient à construire un tronçon entre Harvey et la ligne des Piles, rejointe à Garneau. Le chemin de fer des Basses-Laurentides, comme les journaux trifluviens le nomment, est l'objet d'une grande fierté. Toutefois, le projet de relier Trois-Rivières du côté de Shawinigan ne se réalise pas. La Québec & Lake St. John acquiert le tronçon existant en 1895 et est intégrée à la Great Northern (le Grand-Nord des journaux) cinq ans plus tard.

En 1882, la Three Rivers & North Western, promue par Napoléon Bureau, maire de Trois-Rivières, entrevoit la construction d'un chemin de fer vers la Matawinie au nord de Joliette, puis vise l'Outaouais et, finalement, la baie Georgienne. Les promoteurs de la Maskinongé & Nipissing se proposent, quant à eux, de relier Louiseville à la baie Georgienne en 1886 et, pour sa part, la Three Rivers & Western Co. Ry. se propose de joindre la baie James en 1889; Vivian Burrill est l'un des promoteurs. Cependant, comme on pouvait s'y attendre, les trois projets font long feu.

En revanche, Charles Armstrong, homme d'affaires de Montréal, fort de son expérience dans le domaine des chemins de fer, obtient de la Législature, en 1883, une loi constitutive pour une voie de St. Andrew's sur l'Outaouais jusqu'au Saint-Maurice, au pied des contreforts laurentiens. La firme d'Armstrong complète la voie entre Joliette et Grand-Mère en 1898 avec le concours de généreuses subventions gouvernementales. Le Saint-Maurice est franchi peu après, ce qui rend possible l'intégration avec le chemin de fer des Basses-Laurentides des entrepreneurs trifluviens. À la fin de 1903, les trains circulent de Joliette à partir du Great Northern jusqu'à Montréal sur la voie du Châteauguay & Northern. En 1909 est ouvert un tronçon de Garneau à Donnacona via Saint-Stanislas. Cette voie constitue la seule réalisation d'un vaste projet développé par la Québec, New Brunswick & Nova Scotia proposant de joindre les Maritimes au Canadian Northern.

Un cas curieux est celui de la Cap de la Madeleine Railway qui relie le sanctuaire marial près

La classe de physique du Séminaire de Trois-Rivières devant une locomotive du Canadien Pacifique, Trois-Rivières, 1892. (Archives du Séminaire de Trois-Rivières).



du fleuve à la ligne Trois-Rivières-Québec. Il est mentionné dans un journal trifluvien de 1896 que la ligne est construite «exclusivement» pour les pèlerins. Mais le Canadien Pacifique qui acquiert la ligne en 1912, dessert aussitôt deux papetières établies respectivement dans une île du Saint-Maurice et sur la rive du fleuve, près du sanctuaire. La voie portera localement le nom de «ligne du Rosaire»!

Les derniers éléments du réseau ferroviaire mauricien se mettent en place. La voie ferrée reliant la ville naissante de La Tuque au chemin de fer du Lac-Saint-Jean, à Linton, est construite par la papetière Brown en 1907. Cette ligne est abandonnée quelques années

viaire. Il s'exprime avec vigueur durant les années 1850 au moment où l'on souhaite rattacher le district aux voies nationales. Les éditorialistes soutiennent à maintes reprises que les ressources industrielles, agricoles, forestières ainsi que les mines tireront profit de la présence d'un chemin de fer. Bref, comme écrit *L'Ère Nouvelle* en 1858, une époque s'ouvrira qui, «en deux ou trois ans, fera prospérer la cité de Trois-Rivières plus qu'elle ne l'a fait depuis un siècle.»

Une idée qui ressort également est celle de l'intégration spatiale de la Mauricie. «Ouvrir le territoire du Saint-Maurice» à l'exploitation forestière, «donner accès au *back country* de Trois-Rivières», voilà sur quoi l'on insiste quand il s'agit de promouvoir



La gare du Canadien Pacifique à Trois-Rivières reconstruite en 1924, symbole de la prospérité trifluvienne. (Archives du Séminaire de Trois-Rivières).

plus tard lorsque le tronçon de la National Transcontinental entre Hervey et Weymontachingue est mis en service deux ans plus tard. Mais l'inauguration la plus attendue est celle de la ligne Trois-Rivières-Shawinigan en 1906. La ligne de la St. Maurice Valley Railway est prolongée à Grand-Mère trois ans après. Ce sera le projet de deux hommes d'affaires anglophones associés au développement de Shawinigan, Vivian Burrill et Julian C. Smith, qui deviendra réalité en 1906. Smith est l'un des cofondateurs de la Shawinigan Water & Power et Burrill, maire de Shawinigan, est très proche de la direction de la nouvelle société électrique. Grand soupir de soulagement à Trois-Rivières : le chef-lieu est enfin relié aux centres industriels naissants de l'arrière-pays mauricien. Une touche finale est apportée en 1927 lorsque la voie du Canadien National entre Saint-Boniface et Grand-Mère est déplacée vers le sud, plus près de la rivière Saint-Maurice, afin de desservir les usines de Shawinigan.

DE MULTIPLES ARGUMENTS

La mise en place du réseau ferroviaire de la Mauricie a donné lieu à un discours de développement très riche dont la presse trifluvienne témoigne avec éclat. Le thème du Progrès revient comme un leitmotiv dans la promotion ferro-

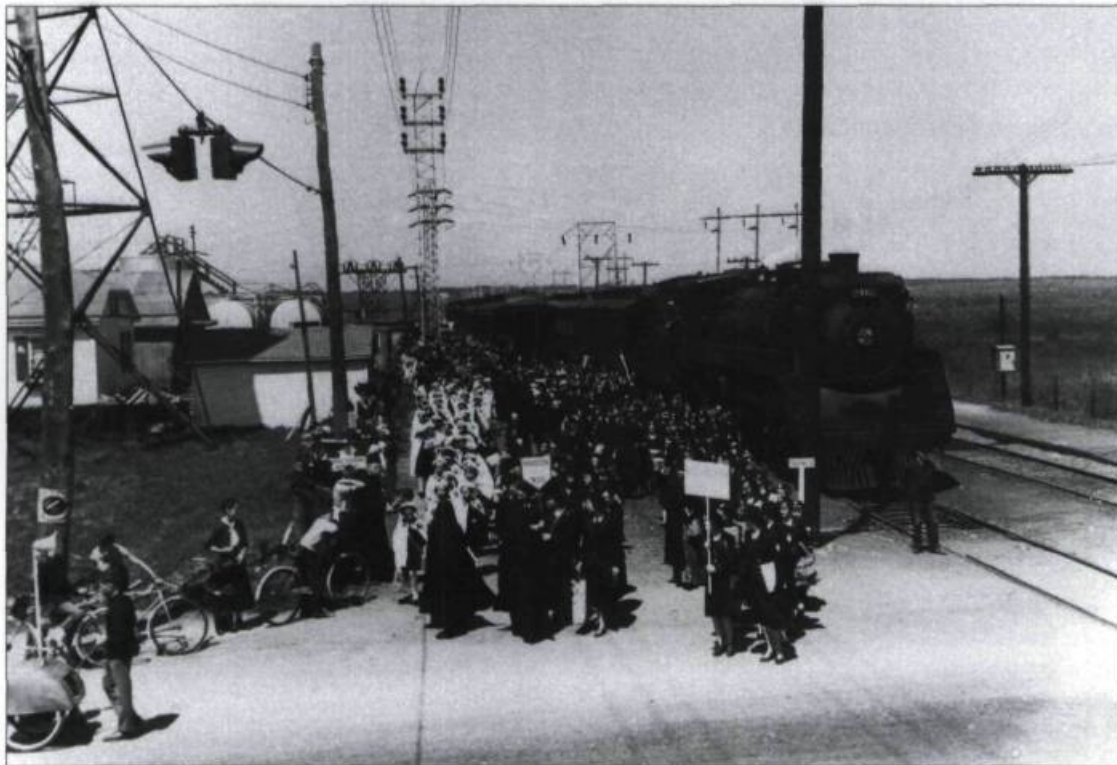
le chemin de fer des Piles. À partir de 1886, quand naissent divers projets relatifs au piémont laurentien, les collectivités locales se mobilisent. Des assemblées politiques sont tenues et des pétitions circulent en faveur de la construction de nouvelles lignes ou de l'amélioration de celles qui existent déjà.

Plusieurs municipalités revendiquent un chemin de fer local, notamment au moyen de résolutions votées par leur conseil municipal, comme à Saint-Tite en 1879. Cette volonté manifestée clairement de tisser un réseau régional est accompagnée d'une préoccupation, de plus en plus insistante avec les ans, de faire du pôle trifluvien le centre économique régional, Trois-Rivières devenant ainsi un nœud ferroviaire adéquatement relié au réseau national. Les hommes d'affaires trifluviens tiennent ce discours à partir du moment où, au début du siècle, Grand-Mère, Shawinigan et La Tuque prennent un essor rapide. L'éditorialiste du *Trifluvien* écrit en 1902 : «Quant à l'importance pour notre ville d'être reliée directement à ses deux voisins du nord, personne n'en doute et il me semble que tout Trifluvien devrait sentir le rouge lui monter quand il entend, comme cela m'est arrivé dernièrement, les Québécois (*sic*) appeler notre région du St-Maurice leur *back country*.»

Le même éditorialiste écrit, trois ans plus tard, que la solution au problème du développement de la région dépend «de l'étendue du territoire qui a toujours formé le district des Trois-Rivières». En 1906, à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer de La Tuque, il note, non sans amertume, que la Compagnie de Québec et Lac-Saint-Jean a lieu d'être fière de ce que, après avoir rendu tributaires de Québec le Saguenay et le Lac-Saint-Jean, elle assure également à Québec l'accès au territoire boisé du Saint-Maurice. Il en coûte plus cher pour un habitant de Saint-Tite d'envoyer quelque chose à Trois-Rivières en passant par Shawinigan que par Québec! Les pro-

importe plus d'avoir accès à la richesse du sud et de la Nouvelle-Angleterre.

Une assemblée publique, tenue à Drummondville en 1853, propose la construction d'un chemin de fer à partir d'un point situé en face de Trois-Rivières jusqu'à Acton Vale qui permettrait, selon les résolutions adoptées, d'ouvrir Trois-Rivières et les environs «aux principaux marchés maritimes des États-Unis» reliés au commerce du bois. De son côté, Georges Balcer (*The City of Three Rivers as a Sea-Port and her Net-Work of Rail-roads (sic)*, Trois-Rivières, Imprimerie du Journal des Trois-Rivières, 1880) s'enthousiasme



Le tronçon de chemin de fer «Ligne du Rosaire» en 1954. Cette ligne était presque exclusivement dédiée à la foule qui envahissait chaque année le Sanctuaire Notre-Dame du Cap. (Archives du Séminaire de Trois-Rivières).

pos du *Trifluvien* sont sans équivoque : «Situés, comme nous le sommes entre Montréal et Québec, nous avons eu énormément à souffrir de ce voisinage d'accapareurs qui, au détriment de notre ville ont enlevé à leur profit un trafic qui aurait dû nous rester [...]» Le chemin de fer Trois-Rivières-Shawinigan, lisons-nous par ailleurs, «contribuera à faire de Trois-Rivières le chef-lieu de cette région.»

La Mauricie n'échappe pas aux effets du continentalisme : ses élites économiques emboîtent le pas aux grands projets de chemins de fer nationaux. Des liens avec le puissant voisin du Sud sont évoqués dès les débuts. Ainsi, en 1853, on appuie le projet de Joseph-Édouard Turcotte d'attirer les touristes américains aux chutes Shawinigan par la construction d'un hôtel et d'une voie ferrée. Mais certains articles accordent leur préférence au chemin de fer d'Arthabaska plutôt qu'à celui de la rive nord ; il leur

pour un projet ambitieux, voulant relier le lac Champlain à un point situé en face de Trois-Rivières.

Le mythe de l'Ouest séduit les entrepreneurs locaux lorsque la voie transcontinentale du Canadien Pacifique est projetée. En 1880, 300 travailleurs partent de Trois-Rivières pour le chantier du Pacifique au Manitoba. Dans ce contexte, les journaux ne parlent que de projets de chemins de fer et de la progression des travaux en cours. Alors le milieu d'affaires mauricien, saisi de vertige, échafaude de vastes projets. Par exemple, le titre du prospectus de la Maskinongé & Nipissing est : *Le chemin de fer Maskinongé et Nipissing. Le chemin le plus important du Dominion après le Pacifique Canadien et le Grand-Tronc*, ([s.l.s.é.], [1886], 21 p.).

Si l'Ouest fait naître des convoitises, il en va de même pour le Nord. Même si seulement 50 kilo-

mètres de voies sont posées dans le secteur de Saint-Tite, *Le Journal des Trois-Rivières* écrit que «dans un avenir prochain, nous aurons vers le nord une des artères commerciales les plus importantes du pays». Une requête des municipalités concernées voit dans sa réalisation «la possibilité d'exploiter les immenses ressources minières, forestières et agricoles enfouies dans cette vaste région du nord». En 1910, la Chambre de commerce trifluvienne et les deux députés locaux



Locomotive (punaise électrique) de la Shawinigan Falls Terminal Railway sur le pont enjambant le canal d'aménée à Shawinigan, en 1910. (Archives Hydro-Québec, Montréal).

accordent leur appui à un projet vers la baie James. Deux ans plus tard, *Le Bien Public* propose que Trois-Rivières devienne le débouché d'un projet semblable. De plus, il est question d'un projet entre Roberval et le Saint-Maurice en 1915. Aucune de ces vastes entreprises ne verra le jour mais on peut retenir que l'élite locale n'a pas échappé à l'engouement pour les chemins de fer et qu'elle a échafaudé ses rêves dans un contexte d'affirmation territoriale et de progrès économique régional accéléré.

DES TRAINS ÉLECTRIQUES

L'effervescence atteint son point culminant avec les projets de chemins de fer électriques. Entre 1897 et 1905, *Le Trifluvien* consacre 30 articles ou éditoriaux à divers projets engendrés par une véritable fièvre de l'électricité. Celle-ci est particulièrement vive en Mauricie, où est inaugurée la centrale hydroélectrique de Saint-Narcisse en 1897 et où débute l'année suivante l'épopée de la Shawinigan Water & Power qui exploite le potentiel hydraulique de la rivière Saint-Maurice.

Les Trifliviens sont très attentifs aux technologies nouvelles, particulièrement le milieu d'affaires local représenté au Conseil municipal, à la Chambre de commerce et à la Commission du havre. Par exemple, deux Trifliviens, Onésime Cargnan et Nagénius Mailhot, obtiennent une loi

constitutive pour aménager la chute de Shawinigan, en 1895, l'année même où la centrale hydroélectrique de Niagara commence sa production.

Toujours au même moment, Philippe-Élisée Panneton, banquier, maire de la ville et entrepreneur, propose l'aménagement d'un chemin de fer électrique entre Trois-Rivières et Shawinigan. Un an plus tard, la Three Rivers Water Power Electric projette d'étendre la ligne jusqu'à Montréal par la route nationale. Les promoteurs obtiennent un appui de taille lorsque le maire Arthur Olivier fait campagne en faveur du projet. Cependant, les dirigeants de la Shawinigan Water & Power font savoir que le projet n'est pas viable à cause des coûts de construction. En dépit de cet avertissement, Panneton et le maire Louis-Dosithée Paquin, rêvent maintenant de relier tous les villages de la rive nord.

En 1901, le tracé du tronçon Trois-Rivières-Shawinigan est arrêté et des relevés sont effectués. Le projet tombe mais, en 1903, la Rural Light, Heat & Power projette à son tour de relier Trois-Rivières à Montréal et de fournir l'électricité pour les usines et les silos. Des maires, des députés et des sénateurs de la région s'engagent à fond dans l'aventure. Le bureau «provisoire» se compose notamment de Jacques Bureau et Richard-Stanislas Cooke, députés de Trois-Rivières, d'Hector Caron, député de Maskinongé, et des maires de Sorel et de L'Assomption. En 1905, un autre projet, celui de la Compagnie de chemin de fer électrique de Trois-Rivières, Saint-Maurice et Maskinongé, est promu par Jacques Bureau, Louis-Philippe Normand, futur maire, et Philippe-Élisée Panneton. Il fait long feu comme les précédents. Finalement, un projet de tramway entre Shawinigan et Grand-Mère est envisagé en 1918, mais aucune suite ne lui est donnée.

Tout de même, deux sociétés de chemins de fer électrique réussissent à établir des lignes en Mauricie. Elles sont contrôlées majoritairement ou en entier par la Shawinigan Water & Power. La Three Rivers Traction obtient une loi constitutive provinciale en 1914 avec l'autorisation de joindre Trois-Rivières et Louiseville. Des lignes sont aménagées dans les rues principales de Trois-Rivières en 1915 puis jusqu'à la ville naissante de Cap-de-la-Madeleine l'année suivante. Les tramways circulent dans les rues des deux villes jusqu'en 1933, année où les autobus prennent le relais. De son côté, la Shawinigan Falls Terminal exploite un réseau électrifié qui dessert les usines de Shawinigan à partir de 1901. De petites locomotives, les «punaises», comme on les appelle, dirigent les wagons vers les cours de triage. En 1950, la Shawinigan Terminal passe aux mains de CNR et de CPR qui l'exploitent conjointement. À partir de ce moment, les punaises électriques sont remplacées par des locomotives Diesel.

En somme, la mise en place du réseau de chemins de fer en Mauricie, entre 1877 et 1927, a constitué un élément crucial du développement industriel, en offrant un mode d'accès à l'arrière-pays et une ouverture sur l'espace économique nord-américain. De plus, elle a joué un rôle de premier plan dans l'intégration spatiale des divers éléments constituant la région : la plaine agricole du Saint-Laurent avec le pôle trifluvien, l'agglomération industrielle Shawinigan-Grand-Mère, et l'hinterland avec La Tuque. Chez les élites trifluviennes, la promotion ferroviaire allait de pair avec l'affirmation de leur identité collective. Cependant bien peu de leurs projets ont vu le jour. Ils n'avaient ni les contacts avec les milieux d'affaires comme Armstrong, ni la puissance économique des grandes sociétés ferroviaires comme le Grand Tronc ou le Canadien Pacifique.

De nos jours, la ligne entre Cap-de-la-Madeleine, Garneau et Les Piles a été abandonnée, de même que la ligne Garneau-Deschambault ; la survie de la ligne La Tuque-Abitibi est en danger. La demande n'est plus ce qu'elle était, aux beaux jours du chemin de fer. Néanmoins, je crois en la nécessité de maintenir le réseau actuel, car il est en mesure de contribuer à l'économie régionale tout en apportant un choix écologique supérieur au transport par camion. ♦

Pour en savoir plus :

Bellavance, Claude. *Shawinigan Water and Power 1898-1963. Formation et déclin d'un groupe industriel au Québec*. Montréal, Boréal, 1994, 448 p.

Hardy, René et Normand Séguin. *Forêt et société en Mauricie. La formation de la région de Trois-Rivières 1830-1930*. Montréal et Ottawa, Boréal Express et Musée de l'Homme, 1984, 223 p.

LaRochelle, Fabien. *Shawinigan depuis 75 ans (1900-1975)*. Shawinigan, [s.é.], 1975, 747 p.

MacKay, Donald. *L'histoire du CN*. Montréal, Éditions de l'Homme, 1992, 473 p.

Stevens, George Roy. *Canadian National Railways*. Toronto : Clarke Irwin Co. Ltd, vol. 1 : *Sixty Years of Trial and Error, 1836-1896* (1960), 514 p.; vol. 2 : *Towards the Inevitable, 1896-1922* (1962), 547 p.

Verrette, René. *Les idéologies de développement régional. Le cas de la Mauricie (1850-1950)*. Thèse de doctorat en études québécoises. Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, xi-472 f., 1998. Les sources pour le développement ferroviaire sont tirées du dépouillement des journaux et des documents officiels du gouvernement fédéral et de la province de Québec.

Young, Brian. *Promoters and Politicians. The North Shore Railways in the History of Quebec, 1854-1885*. Toronto, University of Toronto Press, 1978, xviii-193 p.

René Verrette enseigne l'histoire au département des sciences humaines de l'Université du Québec à Trois-Rivières.

« LA PAROISSE RURALE D'AUTREFOIS »

Musée François-Pilote

ETHNOLOGIE QUÉBÉCOISE, AGRICULTURE, MÉTIERS ET HABITATION (SUR 4 ÉTAGES)

LA POCATIÈRE, SORTIE 439 (À L'ARRIÈRE DU COLLÈGE). OUVERT DE 9 H À 17 H.



☎ (418) 856-3145

AVIS

Dans le numéro hors-série de Cap-aux-Diamants publié en mai 1998 (L'Institut Canadien de Québec), les renseignements à la page 24 concernant la Société canadienne d'études littéraires et scientifiques et la Société de discussion, dans l'article « Remonter aux sources » de M. Maurice Lemire, ont été tirés d'un texte à paraître de M. Marc Lebel, sans son autorisation. L'absence de notes infrapaginales ou d'une bibliographie ne permettait point de connaître l'origine de ces renseignements. Les soussignés s'excusent sincèrement des torts causés à M. Marc Lebel, historien, Ottawa.

Kenneth Landry, Maurice Lemire, Jean-Marie Lebel

MUSÉE STEWART AU FORT

DE L'ÎLE SAINTE-HELENE


Découvrez un site unique à Montréal et revivez l'aventure de la conquête du Nouveau Monde. Un monde vieux de quatre siècles, à quelques minutes du centre-ville de Montréal.

Assistez aux manœuvres du 18^e siècle exécutées par les soldats de La Compagnie franche de la Marine et du 78th Fraser Highlanders au son des fifres, tambours et cornemuses.

Exposition

- Tenir feu et lieu
- Jusqu'au 31 août 1998

www.mlink.net/~stewart



Ouvert tous les jours (sauf les mardis) 10 h à 17 h
À compter du 21 juin, ouvert tous les jours 10 h à 18 h
Droits d'entrée • Tarifs de groupe • Stationnement gratuit

RENSEIGNEMENTS (514) 861-6701