

Dufresne Hébert Comeau
Avocats

Le contrôle réglementaire des bateaux

Me Jean-François Girard

Saint-Hippolyte

2 octobre 2015



Contenu de la présentation

- 1) Le contrôle des bateaux - une compétence fédérale exclusive
- 2) La procédure fédérale de demande de restrictions à la conduite des bateaux
- 3) Les tentatives provinciales de régler la circulation des bateaux
- 4) La proposition de la Coalition - une approche qui repose sur la science
- 5) Octroyer la responsabilité de régler la circulation des bateaux aux provinces sans modifier la Constitution

Pourquoi le contrôle des bateaux?

Notamment parce que certains types de bateaux ont un effet délétère sur les écosystèmes lacustres

La compétence fédérale sur le contrôle des bateaux

- Le contrôle de la navigation des bateaux relève *exclusivement* de la compétence du gouvernement fédéral.
- C'est le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments** qui s'applique.
 - Ce règlement découle de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

La compétence fédérale sur le contrôle des bateaux

- C'est au *Bureau de la sécurité nautique* (BSN) qu'incombe le mandat de déterminer la pertinence d'une demande de restrictions présentée par une municipalité.
- Le BSN respecte la procédure fédérale prévue dans le *Guide des administrations locales sur les restrictions à la conduite des bateaux**.

Le contrôle de la circulation des bateaux

- En respectant la procédure fédérale, les municipalités locale peuvent notamment régir:
 - Interdire l'utilisation de tous les bateaux à moteur;
 - Limiter la puissance propulsive ou un type de propulsion;
 - Imposer des limites de vitesse;
 - Restreindre les activités de remorquage, comme le ski nautique ou les régates.
- Les restrictions peuvent être appliquées en tout temps ou certaines parties de la journée ou de la semaine, certains mois ou certaines saisons.

Le contrôle de la circulation des bateaux

Procédure applicable

1. Consultation publique - un processus en plusieurs étapes:

A. Identifier les intervenants

B. Informer les intervenant à propos des préoccupations relatives au plan d'eau

C. Consulter les intervenants

- Explorer les mesures alternatives
 - Mesures non réglementaires alternatives
 - Mesures réglementaire alternatives
- Consulter les Autochtones, s'il y a lieu

D. Réunir l'information

Qui sont les intervenants?

- Administrations de parc fédéral ou provincial
- Administrations portuaires locales
- Bâtiments commerciaux, bâtiments d'excursion, traversiers, bâtiments de débarquement, remorqueurs, organisations ou groupes de pêche sportive et commerciale
- Clubs d'aéronautique (hydravions)
- Clubs de ski nautique, regroupements de plaisanciers
- Clubs nautiques, organisations de voile et de plaisance
- Collectivités et peuples des Premières Nations, des Inuits et des Métis
- Conseils consultatifs
- Détenteurs de concessions dans la zone intertidale
- Environnement Canada
- Exploitants de marina
- Gouvernements provinciaux et régionaux ou administrations municipales
- Groupes environnementaux
- Ministère de la Justice du Canada
- Ministère provincial de l'Environnement
- Ministère provincial du Tourisme
- Organismes communautaires et clubs philanthropiques

Qui sont les intervenants?

- Organismes d'application de la loi fédéraux, provinciaux, régionaux ou locaux
- Organisme provincial des transports
- Particuliers qui utilisent le plan d'eau
- Patrimoine canadien
- Pêches et Océans Canada
- Plaisanciers
- Propriétaires et résidents riverains
- Responsables des urgences, de la sécurité et de l'application de la loi
- Santé Canada
- Services de location de bâtiments
- Terres de la Couronne
- Transports Canada

Le contrôle de la circulation des bateaux

Procédure applicable (suite)

2. Demande de restriction (sic)

La demande doit comprendre les éléments suivants :

<input type="checkbox"/>	1. Une description claire et complète du ou des problèmes perçus, une analyse de toutes les causes probables, les rapports de cause à effet du problème et toutes les solutions possibles.
<input type="checkbox"/>	2. Un sommaire des mesures réglementaires et non réglementaires alternatives envisagées et mises à l'essai, les motifs pour lesquels vous avez décidé de poursuivre l'option de la restriction proposée et les raisons pour lesquelles vous avez retenu une restriction particulière (voir ANNEXE 1 et ANNEXE 2).
<input type="checkbox"/>	3. Un sommaire du processus de consultation comprenant les éléments suivants : a) la liste de tous les intervenants principaux (dont ceux touchés par la proposition), un résumé de leur position sur la question et par quel moyen ils ont été contactés; b) les copies des annonces imprimées, incluant la date et le lieu de diffusion ainsi que le titre de la publication; c) les dates de diffusion et stations de radio ou de télévision utilisées; d) les copies des comptes rendus des réunions (incluant la liste des questions soulevées, la proposition pour régler chaque problème ainsi que toute préoccupation de la part des Autochtones); e) le sommaire des courriels, lettres, notes de service et appels téléphoniques en faveur de la proposition et contre celle-ci.
<input type="checkbox"/>	4. Une demande officielle de l'administration locale (copie d'une résolution du conseil municipal, s'il y a lieu, et <i>Liste de contrôle d'une demande en vertu du RRVUB</i> remplie et signée).
<input type="checkbox"/>	5. Une évaluation des répercussions possibles du projet de règlement pour la santé, la sécurité, l'environnement, l'économie, la sécurité publique, les entreprises, le commerce, la société et la culture.
<input type="checkbox"/>	6. Une copie de l'analyse coûts-avantages (incluant une évaluation de l'incidence que pourraient avoir les réductions de coûts administratifs ou de conformité sur les entreprises).
<input type="checkbox"/>	7. Une carte délimitant clairement le secteur visé, avec latitude et longitude (degrés, minutes, secondes).
<input type="checkbox"/>	8. Une description du plan d'eau, notamment son appellation officielle, appellation locale, longueur, largeur, profondeur, types d'activités pratiquées, points d'accès, population, nombre de bâtiments, types de bâtiments, nombre d'utilisateurs et autres activités liées au plan d'eau.

Le contrôle de la circulation des bateaux

<input type="checkbox"/>	9. Une description de la façon dont vous ferez respecter les restrictions, accompagnée d'une lettre de l'organisme local d'application de la loi confirmant qu'il est en mesure de le faire.
<input type="checkbox"/>	10. Un engagement du demandeur à produire, installer et entretenir l'affichage.
<input type="checkbox"/>	11. Une description de la façon dont vous ferez connaître le RRVUB auprès des utilisateurs du plan d'eau (y compris vos stratégies de communication et d'affichage).
<input type="checkbox"/>	12. Une description de la façon dont vous évaluerez l'efficacité de la restriction.

Le contrôle de la circulation des bateaux

Procédure applicable (suite)

3.Évaluation par Transports Canada (TC)

- TC vérifie alors si la demande respecte les exigences de la *Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation (DCGR)*;
- Il existe 3 raisons de refus:
 - la demande ne satisfait pas aux exigences de la DCGR, par exemple lorsque le demandeur n'a pas examiné et mis à l'essai de façon appropriée d'autres mesures réglementaires et non réglementaires alternatives;
 - le demandeur n'a pas bien cerné la cause fondamentale du problème, un aspect crucial pour l'examen d'options ou de solutions;
 - le demandeur peut régler le problème cerné en appliquant les dispositions d'une loi ou d'un règlement existant.

4.Évaluation par le secrétariat du conseil du trésor du Canada

Mardi 8 septembre, 2015

Municipalité Saint-Nérée de Bellechasse
1990 rue Principale
St-Nérée, Qc
G0R 3V0



Objet: Droit aux Bateaux Lac Pierre Paul

Il y a quelques années, les riverains du Lac Pierre Paul ont perdu le droit aux bateaux à moteur et depuis nous constatons que l'état de notre Lac se détériore rapidement. Le bateau à moteur étant identifié comme étant néfaste pour le lac (sans aucune études) plusieurs résidents avaient accepté de remédier aux bateaux mais après plus de 10 ans, nous pensons que les bateaux à moteurs jouait un rôle sur l'oxygénation du lac.

Après consultation auprès de certains riverains, nous vous demandons de lever l'interdiction aux moteurs sur notre lac. Nous considérons que le lac a besoin d'oxygène pour pouvoir éliminer les débris qui s'y accumulent au fil des ans en plus de permettre aux riverains de bénéficier d'un droit d'usage (activités) du lac.

Nous sommes ouvert à une discussion sur des règles afin de préserver notre lac viable et de pratiquer certaines activités nautiques, c'est pourquoi nous vous demandons une nouvelle intervention afin de changer la loi sur l'interdiction des bateaux à moteur.

Dufresne Hébert Comeau

Tentatives ratées de municipalités québécoises

- Historiquement, toutes les tentatives de la législature provinciale et des municipalités québécoises pour réglementer la circulation des bateaux à moteur sur les lacs⁽¹⁾, la vitesse de circulation⁽²⁾ ou l'amarrage des bateaux⁽³⁾ ont été rejetées par les tribunaux qui, à chaque fois, ont confirmé que seul le gouvernement fédéral peut réglementer toute activité qui touche, de près ou de loin, à la navigation.

1) *Saint-Denis-de-Brompton c. Filteau*, [1986] R.J.Q. 240 (C.A.).

2) *McLoed c. Saint-Sauveur (Ville de)*, EYB 2005-86466 (C.S.).

3) *Québec (Procureure générale) c. LaRoche*, REJB 2003-51811 (C.S.). Cette décision annulait un règlement de la Municipalité de Austin.

L'affaire *Chalets St-Adolphe* et la tentative de gérer l'accès aux lacs

- Ceci dit, le 22 janvier 2009, la Cour supérieure a déclaré valide le règlement de la Municipalité de St-Adolphe-d'Howard « concernant les accès, la protection des berges et la sécurité nautique » sur ses lacs.

L'affaire *Chalets St-Adolphe* et la tentative de gérer l'accès aux lacs

- Afin de protéger l'environnement, la municipalité:
 - limite, pour l'accès aux lacs, l'utilisation des débarcadères privés aux seuls propriétaires riverains;
 - toute personne qui n'est pas un propriétaire riverain doit, pour accéder aux lacs, utiliser les débarcadères municipaux;
 - pour pouvoir utiliser ces débarcadères municipaux, la personne doit détenir un permis émis par la municipalité aux seuls résidents de la municipalité;
 - le nettoyage de la coque des bateaux avant la mise à l'eau est obligatoire.

L'affaire *Chalets St-Adolphe* et la tentative de gérer l'accès aux lacs

- Au dire de la Cour, le règlement « n'entrave pas les éléments essentiels et vitaux de la compétence exclusive en matière de navigation ».
- Le juge Jean-Yves Lalonde considère alors que l'objectif du règlement est de protéger les lacs et rivières visés par un contrôle serré de l'accès, la limitation du nombre d'utilisateurs et le nettoyage des coques.
- Le juge précise que la *Loi sur les compétences municipales* attribue une compétence très large en matière d'environnement et permet de faire des distinctions entre les **résidants** et les **non-résidants**.

L'affaire *Chalets St-Adolphe* et la tentative de gérer l'accès aux lacs

- Ce jugement a été *cassé* par la Cour d'appel* pour qui:
 - « Les dispositions du règlement qui interdisent aux non-résidents d'accéder aux lacs concernés avec leur propre embarcation à moteur excèdent les pouvoirs de la municipalité *car elles portent sur la navigation, une matière relevant de la compétence exclusive du Parlement*. Les préoccupations environnementales de la municipalité sont légitimes, mais cela ne change rien au fait que certaines dispositions du règlement affectent directement le droit public de navigation. L'accès aux voies d'eau navigables est au coeur de la compétence fédérale en matière de navigation. » (résumé de l'arrêtiste)

L'affaire *Chalets St-Adolphe* et la tentative de gérer l'accès aux lacs

- Jusqu'à tout récemment, ceci anéantissait la dernière tentative d'une municipalité de réglementer la circulation des bateaux sur les lacs et cours d'eau sur son territoire.
- Bref, selon toute vraisemblance, il faut irrémédiablement s'en remettre à la procédure fédérale.
- Mais...

Une nouvelle tentative municipale
en faisant appel à la «doctrine des
pouvoirs accessoires»...?

Saint-Charles-de-Bellechasse interdit la circulation des bateaux

- Dans un jugement du 17 mars 2014*, la Cour municipale de la MRC de Bellechasse a reconnu à la municipalité de Saint-Charles-de-Bellechasse le pouvoir de réglementer et interdire la circulation de bateaux sur 2 lacs de son territoire (Beaumont et St-Charles).
- Par son règlement, la municipalité:
 - autorise seulement les bateaux à moteur électrique de 3 kW ou 4 hp;
 - interdit les bateaux munis d'un moteur à combustion interne «considérant leur puissance et la perturbation de l'eau en profondeur qui s'ensuit».

Saint-Charles-de-Bellechasse interdit la circulation des bateaux

- Sur le lac Beaumont, tous les propriétaires (entre 20 et 25) ont signé un contrat comportant une servitude y prohibant l'usage de bateaux.
 - Il n'y a pas de contestation sur ce lac.
- Le lac St-Charles est
 - de forme ronde,
 - d'environ 1 km de diamètre et
 - d'une profondeur moyenne de 2 m.
 - Il y circulait environ une vingtaine de bateaux.
 - Le lac est devenu navigable suite à la construction d'un barrage.
- Les citoyens contestent les constats d'infractions qu'ils ont reçu au motif que ces dispositions réglementaires sont *ultra vires* des pouvoirs de la municipalité.

Saint-Charles-de-Bellechasse interdit la circulation des bateaux

- Devant le vieillissement accéléré du lac St-Charles, la municipalité a adopté une série de mesures correctives:
 - traitement adéquat des eaux usées;
 - revitalisation et renaturalisation des rives;
 - limitation du développement domiciliaire;
 - contrôle des engrais chimiques; et
 - limitation des inconvénients liés à la navigation.
- Estimant le processus «trop lent», la municipalité n'a pas suivi la procédure fédérale du BSN (par. 29).

Saint-Charles-de-Bellechasse interdit la circulation des bateaux

- Le conseil municipal fait notamment reposer sa décision de réglementer sur deux expertises scientifiques qui font la démonstration de la fragilité du lac.
- Parmi les recommandations de ces expertises, on trouve la suivante:
 - «interdire les véhicules à moteur ou limiter la vitesse des embarcations sur le lac ainsi que la force des moteurs pouvant s’y déplacer, par réglementation municipale, car le brassage des sédiments occasionné par le passage des bateaux remet en suspension le phosphore trappé dans les sédiments et le rend disponible à la prolifération de plantes aquatiques, une eau trouble se réchauffe davantage et l’érosion causée aux rives est non moins dommageable.» (par. 44)

Saint-Charles-de-Bellechasse interdit la circulation des bateaux

- La table est mise pour un débat sur la constitutionnalité du règlement.
- De l'avis du Tribunal, le caractère véritable des dispositions concernées du règlement porte sur la navigation qui est de compétence fédérale.
 - Le Tribunal constate cependant qu'en raison de l'absence de relation navigable avec un autre cours d'eau, il s'agit d'une *navigation de plaisance* et non pas commerciale. (par. 96).
 - De plus, bien que le caractère véritable du règlement concerne un certain contrôle de la navigation, le but recherché du règlement est la protection de l'environnement du lac.
 - À ce titre, la municipalité exerce une compétence qui lui est attribuée. (par. 102)

Saint-Charles-de-Bellechasse interdit la circulation des bateaux

- Le Tribunal s'intéresse à la *gravité de l'empiètement* sur la compétence fédérale.
- Il est d'avis que l'empiètement «n'est pas grave», en ce que:
 - les dispositions ne limitent pas l'accès au lac pour la navigation et n'y prohibent pas la navigation;
 - le règlement ne fait que contrôler le type et la puissance des moteurs;
 - le règlement ne vise que la navigation de plaisance;
 - sur un lac de petite dimension;
 - et le règlement n'affecte que les résidants au pourtour de ce lac.

Saint-Charles-de-Bellechasse interdit la circulation des bateaux

- Devant ce constat, le Tribunal poursuit son analyse du règlement selon la «doctrine des pouvoirs accessoires».
- Selon cette doctrine, il sera permis à un ordre de gouvernement d’empiéter sur la compétence de l’autre afin d’établir un cadre réglementaire complet.
- Ainsi, la disposition potentiellement invalide sera sauvegardée si elle constitue un élément important d’un régime législatif plus vaste qui relève de la compétence de l’organisme qui l’adopte.

Saint-Charles-de-Bellechasse interdit la circulation des bateaux

- Le Tribunal revient ensuite sur la décision de la Cour d'appel dans l'affaire *Chalets St-Adolphe* et relève que la Cour d'appel a souligné comment la mesure réglementaire adoptée par St-Adolphe-d'Howard n'était pas cohérente avec l'objectif recherché.
- En effet, au motif de limiter l'*utilisation intensive* de ses lacs, St-Adolphe prétendait en interdire l'accès aux non-résidents de son territoire.
- Or, dit la Cour d'appel, que dire de l'utilisation intensive par ses propres résidents:
«L'eau polluée par ses propres citoyens ne devient pas pour autant un état de fait acceptable parce que des non-résidents ne participent pas à sa dégradation.»

Saint-Charles-de-Bellechasse interdit la circulation des bateaux

- C'est pourquoi la Cour d'appel dira:

«56. Bref, les prohibitions contenues à cette réglementation ne sont pas en lien avec l'objectif du règlement. En effet, de l'aveu même des représentants de la Municipalité, ce qui est ici souhaité, c'est la diminution du nombre de plaisanciers sur les deux plans d'eau. Le règlement ne répond pas à cette préoccupation dans la mesure où le stress imposé par l'activité humaine à l'environnement est en fonction du nombre d'utilisateurs et non de leur provenance.

57 L'interdiction faite aux non-résidents n'a donc pas un lien rationnel et fonctionnel suffisant avec l'objet principal du règlement que constitue la préservation de la qualité de l'eau et des berges des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie. Elle ne favorise pas de manière concrète l'atteinte de ces objectifs et les dispositions concernées ne renforcent pas davantage son aspect déterminant, en l'occurrence la protection de l'environnement. Malgré les larges pouvoirs conférés aux municipalités par la loi habilitante, j'estime que les dispositions du règlement 535-2 consacrant les prohibitions auxquelles j'ai référé ci-avant ne peuvent être sauvegardées par le biais de l'application de la doctrine des pouvoirs accessoires.»

Saint-Charles-de-Bellechasse interdit la circulation des bateaux

- Le Tribunal estime qu'à la différence de St-Adolphe-d'Howard, la décision de St-Charles n'était pas basée sur le «gros bon sens», mais sur une évaluation scientifique.
- Il y a lieu de souligner que sans une intervention rapide, la qualité de l'eau et la survie du lac étaient et sont mis en péril. (par. 119)
- C'est pourquoi, il conclut que la municipalité a agi à l'intérieur de sa compétence en matière **d'environnement** et qu'il y a lieu d'appliquer la doctrine des pouvoirs accessoire.
- Le Tribunal valide donc les articles attaqués.
- Cette décision est actuellement contestée en appel.

La Cour d'appel montre-t-elle une certaine
ouverture envers un fédéralisme plus
“coopératif”?

La tendance actuelle au fédéralisme coopératif

- Dans une récente décision (30 mai 2014), la Cour d'appel semble ouvrir davantage la porte à une interprétation moins rigide du partage constitutionnel des compétences.
- Ainsi, dans une affaire concernant le contrôle des antennes de télécommunications sur le territoire de la Ville de Châteauguay, la Cour d'appel souligne «la tendance actuelle au fédéralisme coopératif qui est caractérisée par la coordination des régimes législatifs, particulièrement lorsqu'il s'agit de favoriser l'intérêt public».*

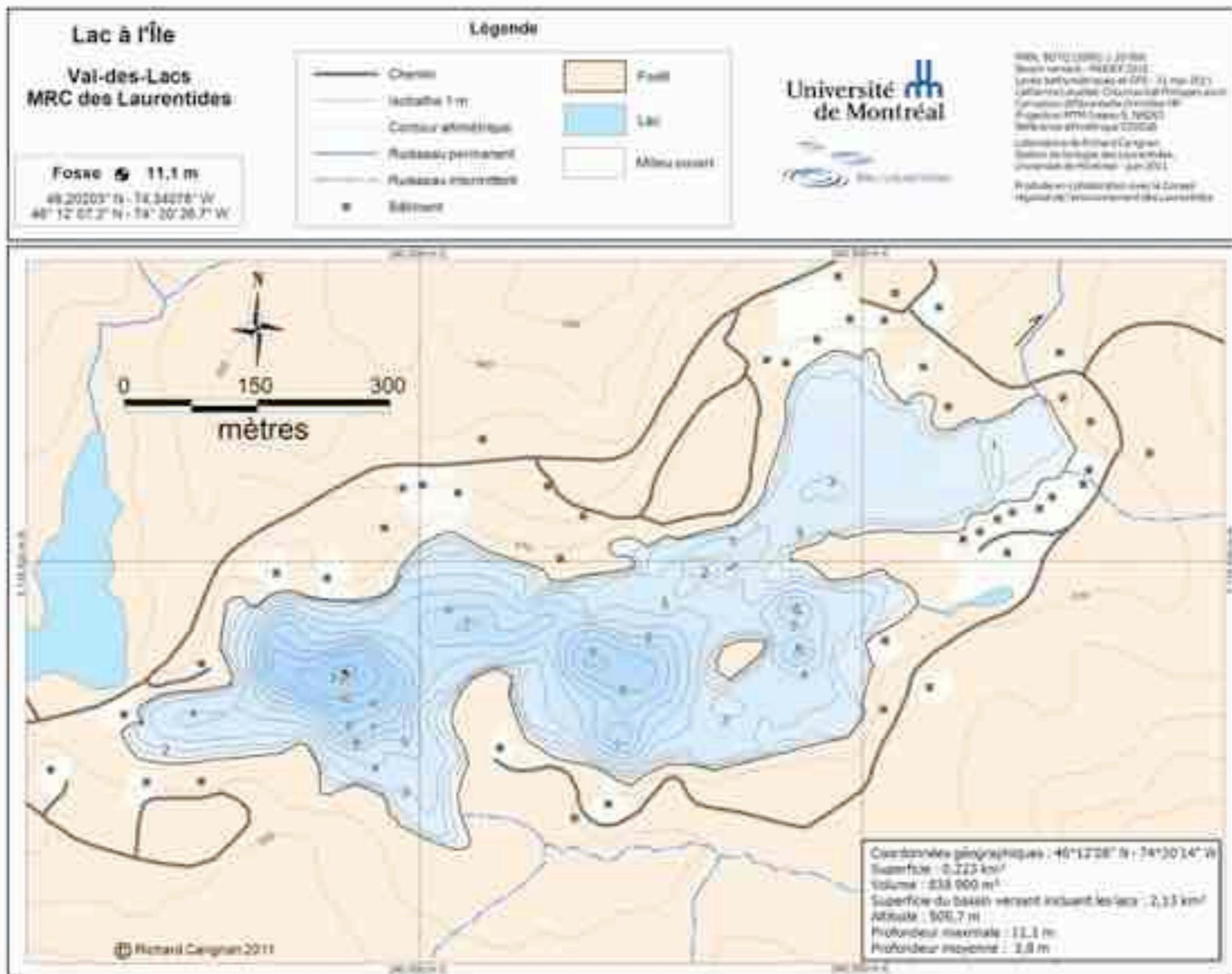
La tendance actuelle au fédéralisme coopératif

- On observe en effet une tendance dans les plus récents jugements de la Cour suprême du Canada qui a souligné que la tendance moderne est de trouver un juste équilibre entre les deux ordres de gouvernements.
- On peut croire que ces tendances jurisprudentielles nouvelles pourraient avoir une incidence sur la validité de règlements municipaux concernant le contrôle des bateaux dans un contexte comme celui de Saint-Charles-de-Bellechasse.

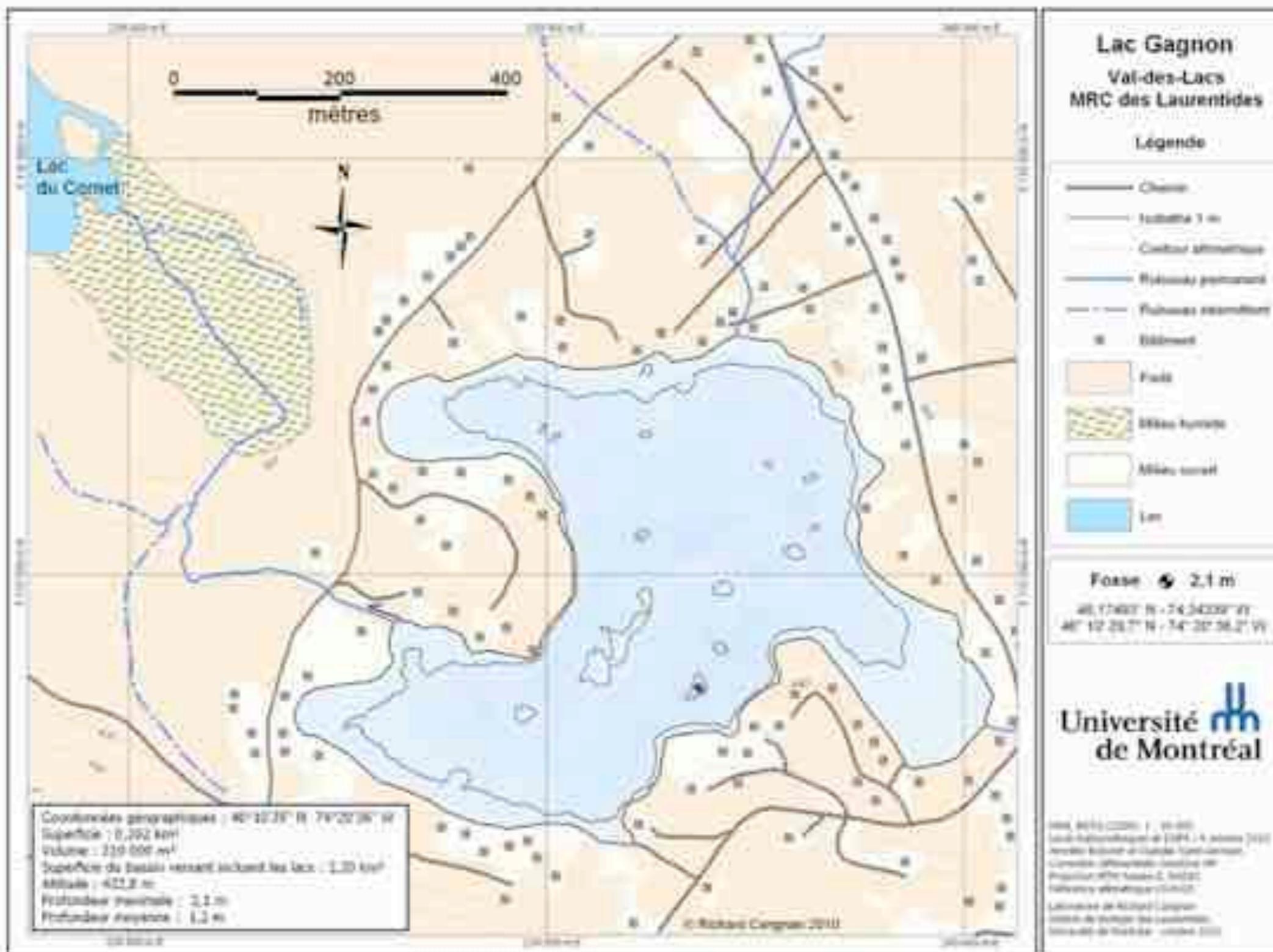
La proposition de la Coalition

- Pour la Coalition, «toutes les communautés devraient pouvoir obtenir le plein contrôle des mesures nécessaires à l'établissement d'une navigation responsable et durable sur leurs plans d'eau respectifs»*.
- La Coalition propose d'adopter des normes nationales basées sur la bathymétrie des lacs en fonction de l'impact réel des bateaux sur les lacs.
 - L'approche de la Coalition repose sur la connaissance scientifique et fait reposer la pertinence de la réglementation sur la 'capacité de support' des plans d'eau à supporter réellement une activité nautique.

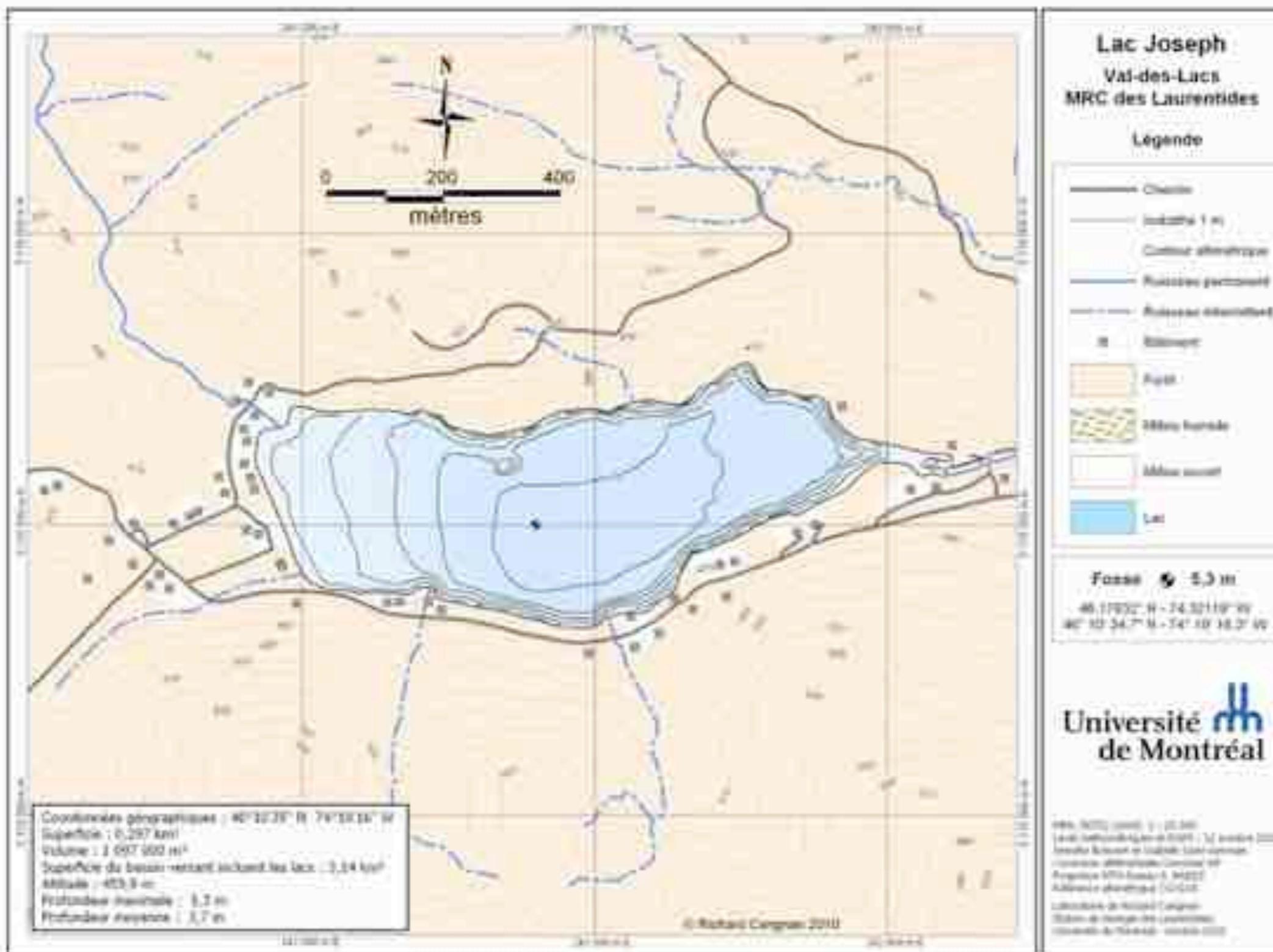
Les lacs de Val-des-Lacs



Les lacs de Val-des-Lacs



Les lacs de Val-des-Lacs



Le contrôle de la navigation sans modifier la Constitution

- Est-il nécessaire de modifier la Constitution pour attribuer aux provinces la capacité de régler la circulation des bateaux?
 - Non, il suffit de revenir à l'*essence (pith and substance)* de la compétence fédérale sur la navigation.
 - Y a-t-il des distinctions à faire entre le droit de *circuler* sur l'eau et la *navigation commerciale* ou *de plaisance*?

Le contrôle de la navigation sans modifier la Constitution

- Dans l'affaire *Tellier c. Sa Majesté la Reine*, en 1967, la Cour supérieure avait déclaré :
 - « Considérant que la Cour suprême, confirmée par le Conseil privé, a, d'ailleurs, déjà restreint la juridiction fédérale sur la navigation aux rivières navigables, en décrétant que le Parlement fédéral a le droit de déclarer ce qui peut constituer une obstruction à la navigation;
 - Considérant que, a contrario, il ne semble pas que le Parlement fédéral puisse étendre son emprise législative sur des eaux non navigables, non utilisables commercialement pour le profit, le transport, la spéculation et les affaires en général;
 - Considérant [...] que le titre même de la *Loi sur la marine marchande du Canada* apporte une confirmation que les matières qui y sont traitées ne peuvent se rapporter qu'à l'idée d'une navigation pratiquée avec l'élément de commercialité;
 - Considérant que les critères ci-dessus doivent s'appliquer aux lacs comme aux rivières;»*

Le contrôle de la navigation sans modifier la Constitution

- Dans un ouvrage de doctrine publié en 1976, Dominique Alhéritière expliquait en quoi consiste la compétence fédérale sur la navigation :
 - « La compétence fédérale énumérée à 91(10) ne laisse à l'État central **que les aspects commerciaux** de la navigation et la réglementation de la sécurité de navigation. C'est la conclusion qu'il faut tirer en tenant compte des éléments suivants : la navigation est liée à la navigabilité et cette dernière fut définie **selon le critère d'exploitation commerciale**; »

Le contrôle de la navigation sans modifier la Constitution

- Bref, il appert que la décision dans l'affaire *St-Denis-de-Brompton* aurait pu être différente si la Cour d'appel avait tenu compte de la dimension commerciale qui avait, jusqu'alors, influencé la portée de la compétence fédérale sur la navigation.
- Aussi, la Cour n'a pas tenu compte de la distinction qui existe entre la navigation et le droit de circuler sur l'eau, droit dont il est fait état à l'article 920 du *Code civil du Québec*:
 - « *Toute personne peut circuler sur les cours d'eau et les lacs, à la condition de pouvoir y accéder légalement, de ne pas porter atteinte aux droits des propriétaires riverains, de ne pas prendre pied sur les berges et de respecter les conditions d'utilisation de l'eau.* » [Nos italiques]

Conclusion

- C'est pourquoi nous estimons donc qu'il y aurait lieu de « rapatrier » le pouvoir de contrôler la circulation des bateaux de plaisance sur les lacs et cours d'eau non navigables du Québec dans le giron des compétences du législateur provincial afin de redonner aux collectivités locales, notamment les municipalités, la liberté de déterminer pour elles-mêmes comment réglementer la circulation des bateaux sur les différents lacs et cours d'eau disséminés sur leur territoire.
- Nous ne proposons pas ici de procéder à une modification constitutionnelle, mais bien de négocier une entente fédérale-provinciale qui redonnerait un plus grand pouvoir au Québec en matière de contrôle de la circulation des bateaux de plaisance sur nos lacs et cours d'eau.
- La pertinence de '*taguer*' les lacs...

Pour nous joindre

DUFRESNE HÉBERT COMEAU

Municipal, environnement et conservation

800, Place Victoria

C.P. 391, bureau 4500

Montréal (Québec) H4Z 1J2

Tél: (514) 331-5010

Fax: (514) 331-0514

Courriel: jfgirard@dufresnehebert.ca

Internet: www.dufresnehebert.ca

