

APBQ



**GUIDE
DES PILOTES
D'HYDRAVIONS**

1ère édition
Août 2013

Me Gilles W. Pinard, avocat

APBQ

GUIDE

DES PILOTES D'HYDRAVIONS

Table des matières

1	LE MOT DU PRÉSIDENT	3
1.1	L'objectif du Guide.....	3
1.2	Dégagement de responsabilité	3
2	LE DROIT DE VOLER	4
2.1	L'hydravion est un aéronef.....	4
2.2	L'hydravion n'est pas un navire	4
2.3	La gestion des ports	5
2.4	La protection des eaux navigables.....	6
2.5	Les aires marines de conservation et les parcs nationaux.....	6
	AU FÉDÉRAL.....	7
	ENTENTE CANADA-QUÉBEC	7
	AU QUÉBEC.....	7
3	LE COMPORTEMENT DE L'AVIATEUR AU QUÉBEC.....	9
3.1	L'eau - un bien commun.....	9
3.2	L'environnement - c'est l'affaire de tous	9
3.3	Le bruit – une question de bon voisinage	10
4	LA FOIRE AUX QUESTIONS	11
4.1	Un de vos voisins au lac vous indique que vous n'avez pas le droit de circuler sur le lac autant pour décoller qu'amerrir parce que les embarcations motorisées sont interdites sur notre lac.	11
4.2	« Monsieur le pilote, on ne veut pas d'hydravions sur notre lac. Vous êtes bruyants, vous polluez, vous êtes dangereux, vous décoller à toute heure du jour, etc. On va prendre tous les moyens légaux nécessaires pour vous sortir du lac. » Le peuvent-ils?.....	12
4.3	Peuvent-ils empêcher les hydravions d'accéder au lac parce que c'est dangereux?.....	12
4.4	Peuvent-ils vous empêcher de décoller à toute heure du jour ou encore dans toute direction afin de réduire le bruit?.....	13
4.5	Peuvent-ils empêcher les hydravions d'accéder au lac parce qu'ils polluent ?.....	14
4.6	Peuvent-ils empêcher les gens d'accéder au lac en hydravion pour chasser ou pêcher?	15

APBQ

GUIDE

DES PILOTES D'HYDRAVIONS

1 LE MOT DU PRÉSIDENT

1.1 L'objectif du Guide

L'APBQ veut informer ses membres sur leurs droits et leurs devoirs en tant que pilotes et propriétaires d'aéronefs.

Le Guide s'adresse en particulier aux propriétaires d'hydravions et aussi dans une certaine mesure, aux propriétaires d'hélicoptères dont les activités sont régies par de multiples lois et règlements. Ils sont parfois la cible de critiques de la part des riverains des cours d'eau qu'ils fréquentent et même du public en général.

Nous avons demandé à un pilote, homme de loi, de partager avec la communauté des pilotes d'hydravions ses connaissances et réflexions sur les considérations légales qui affectent les activités des propriétaires d'hydravions et d'hélicoptères.

L'APBQ préconise que tout aviateur doit se comporter en citoyen prudent, adopter une approche de personne raisonnable et respecter les règles de bon voisinage.

1.2 Dégagement de responsabilité

Ce Guide présente des informations d'ordre général et ne peut être considéré comme un document définitif sur les renseignements présentés. L'utilisation de ce Guide ne rend pas l'APBQ ou son auteur responsable de toute action que vous pourriez choisir d'effectuer ou démarche qui pourrait être intentée contre vous. Consultez un avocat pour obtenir une opinion concernant votre situation particulière.

Les renseignements présentés dans ce Guide sont à jour en date du 4 mars 2013.

Gilles Lapierre
Président APBQ

2 LE DROIT DE VOLER

2.1 L'hydravion est un aéronef

C'est la *Loi fédérale sur l'aéronautique et ses règlements* qui protègent notre droit de **décoller, de voler et d'amerrir** en hydravion au Québec. Le règlement principal qui découle de la *Loi sur l'Aéronautique* et qui nous gouverne est le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

En effet, Transports Canada est l'autorité gouvernementale chargée d'administrer et de voir à l'application de la *Loi sur l'Aéronautique* et ses règlements partout au Canada.

Il est reconnu qu'aucune législation provinciale ou municipale ne peut empêcher un pilote de **survoler** un plan d'eau par hydravion, d'y **amerrir** ou d'y **décoller** parce que ces activités ne peuvent être règlementées que par le Parlement fédéral. Ce droit a été maintes fois confirmé par la Cour Suprême du Canada.

Naturellement, il existe des **restrictions et des modalités d'applications** à ce principe fondamental.

Le principe fondamental du droit de voler ne libère aucunement les pilotes d'hydravions de l'obligation de se familiariser et de se conformer à toutes les lois et tous les règlements en vigueur dans les provinces canadiennes et/ou les pays qu'ils visitent.

2.2 L'hydravion n'est pas un navire

L'hydravion, de par sa vocation marine, doit se conformer à certaines règles de navigation qui régissent les opérations sur l'eau telles que le prévoit le *RAC* à son article 602.20 qui spécifie les règles de priorité de passage des aéronefs manœuvrant à la surface de l'eau.

De plus, contrairement à la perception de plusieurs, la *Loi fédérale de 2001 sur la marine marchande* (LMM) **ne s'applique pas aux hydravions**. Les hydravions ne sont pas inclus à la définition de « **bâtiment** » ou « **d'embarcation de plaisance** » aux termes de la *LMM*.

Il est difficile de penser que les règlements qui découlent de cette loi s'appliquent aux hydravions. Pensez aux règlements forçant l'enregistrement ou l'inspection des bâtiments ou encore à celui exigeant des cours de formation pour les plaisanciers. Les pilotes d'hydravions n'ont pas à immatriculer leurs hydravions au *Registre maritime* ou à suivre les cours obligatoires pour obtenir le permis délivré à l'égard des embarcations de plaisance.

D'autre part, certains invoquent le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation de bâtiments* qui découle de la *LMM* pour tenter de restreindre l'usage des hydravions sur certains cours d'eaux. Ce Règlement permet de restreindre la circulation des bateaux, de limiter la vitesse des embarcations ou même la force des moteurs sur les plans d'eaux listés à l'une ou l'autre de ses annexes. **Cependant, ce règlement ne s'applique pas non plus aux hydravions.** Si le législateur avait voulu rendre la *LMM* et ses règlements applicables aux hydravions, la définition de « bâtiment » aurait été énoncée autrement à la *LMM*.

Par contre, notez que la définition de « bâtiment » applicable spécifiquement à l'article 146 de la *LMM* sur le **sauvetage** et à l'article 153 de la même loi sur la récupération des **épaves** inclut les hydravions. Les hydravions sont spécifiquement énoncés dans la définition des bâtiments marins auxquels ces articles s'adressent. Ainsi, il est assuré que nous pouvons compter sur l'assistance requise lors de sauvetage mais demeurons responsables de la récupération de tout hydravion dont nous sommes propriétaire qui se serait abîmé dans les eaux canadiennes.

2.3 La gestion des ports

Les causes relevant des tribunaux confirment l'exclusivité de la compétence fédérale sur la navigation dans un souci d'assurer l'uniformité du droit maritime canadien.

Le gouvernement **fédéral** encadre donc la gestion des activités portuaires canadiennes en vertu de la *Loi maritime du Canada (LMC)*, dont celles de Montréal, de Québec, du Saguenay, de Saint-Jean, de Sept-Îles et de Trois-Rivières.

Ainsi, dans le cas de la gestion des ports, la *LMC* **s'applique spécifiquement aux hydravions**. Tout pilote d'hydravion doit prendre connaissance de la *LMC* et des *règlements* érigés par les autorités portuaires pertinentes afin de s'y conformer.

Ces administrations portuaires indépendantes ont la latitude de réglementer et d'imposer des restrictions de circulation sur les plans d'eaux relevant de leur juridiction. Ces règlements fédéraux varient d'un port à l'autre et peuvent aller jusqu'à interdire l'amerrissage des hydravions dans certaines zones circonscrites ou exiger une permission spéciale avant d'amerrir et/ou de « naviguer » dans les eaux portuaires.

Il serait donc important de communiquer avec les administrations portuaires pertinentes afin de planifier tout déplacement vers leurs installations.

2.4 La protection des eaux navigables

Le gouvernement fédéral exerce aussi sa compétence exclusive sur la navigation par le biais de la *Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN)*. Cette loi vise essentiellement à assurer la **fluidité de la navigation** partout au Canada en exigeant l'approbation de Transport Canada pour construire un « ouvrage » dans les eaux navigables et le signalement de tout obstacle ou obstruction susceptible de nuire à la navigation.

La *LPEN* stipule que le mot « **ouvrage** » comprend « les constructions, dispositifs ou autres objets d'origine humaine, qu'ils soient temporaires ou permanents, **susceptibles de nuire à la navigation** ». Les **quais** utilisés pour les hydravions ou d'autres aéronefs munis de flotteurs sont soumis à l'approbation de Transport Canada qui doit s'assurer que l'infrastructure rencontre tous les critères de sécurité et n'entrave pas la navigation.

De plus, les **épaves d'hydravions** font partie des obstacles ou obstructions soumis à la *LPEN*.

En date du 4 mars 2013, les « **eaux navigables** » comprenaient tous les cours d'eau et tous les plans d'eau naturels sur lesquels peuvent naviguer des embarcations de quelque type que ce soit à des fins de transport, de loisir ou de commerce.

2.5 Les aires marines de conservation et les parcs nationaux

Les pilotes doivent prendre conscience de l'importance de **la conservation de la faune**, se familiariser avec les lois en vigueur tant au niveau fédéral qu'au provincial et coopérer avec les autorités afin de prévenir toute perturbation ou risque de danger pour la faune et son habitat.

Plusieurs aires sont assujetties aux lois et règlements des gouvernements **fédéral et provincial** (telles par exemple les aires marines, les parcs, les ZECs, les réserves fauniques et les refuges fauniques), ou même assujetties à des règlements d'associations, de pourvoiries à droits exclusifs ou d'autres organismes qui régissent **l'accès et l'usage** de ces territoires, surtout pour les activités de chasse et de pêche.

Or, l'hydravion et l'hélicoptère rendent possible l'accès direct à ces territoires sans avoir à passer par les postes d'accès.

Dans tous les cas où un pilote désire accéder à ces territoires pour y pratiquer des activités de chasse, de pêche ou de villégiature, **il est suggéré de contacter à l'avance les organismes concernés pour s'enquérir des règles à suivre et acquitter au besoin les droits et permis requis.**

De plus, compte tenu que les activités motorisées sont interdites dans les parcs nationaux, il est de la responsabilité du pilote de s'assurer de ne pas s'y poser, sauf en cas d'urgence.

Voici l'adresse d'un site internet utile au Québec : <http://www.sepaq.com/carte/>
S.V.P. communiquez avec le gestionnaire des lieux de votre destination.

AU FÉDÉRAL

Au fédéral, la *Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada (LAMNC)* permet au gouverneur en conseil, sur recommandation des ministres de l'Environnement et des Transports, d'édicter des *règlements* touchant les aires marines de conservation (communément connues comme « parcs »), dont ceux pouvant restreindre **le vol des aéronefs**. **De plus, les règlements prévus aux termes de cette loi ont préséance et l'emportent sur les règlements incompatibles avec la *Loi sur l'aéronautique*.**

Ainsi, le **gouvernement fédéral** interdit **l'accès aux aéronefs** dans les parcs nationaux canadiens (44) à l'exception de 14 d'entre eux (dont Banff et Jasper) pour lesquels l'accès est autorisé sous certaines conditions et avec l'obtention d'un permis. Le permis s'obtient en communiquant directement avec l'administrateur du parc en question.

Cependant, l'amerrissage d'urgence est permis en tout temps.

ENTENTE CANADA-QUÉBEC

D'autre part, en 1990, une entente entre les gouvernements du Canada et du Québec a identifié le **Parc marin du Saguenay/Saint-Laurent** comme une aire marine de conservation. L'article 17 de la *Loi sur le parc marin du Saguenay/Saint-Laurent* permet de fixer les conditions de décollage, de vol et d'amerrissage des aéronefs dans le parc. Ainsi, le *règlement* de fonctionnement de cette loi stipule qu'il est « **interdit au pilote d'un aéronef de survoler le parc** à une altitude de moins de 2 000 pieds (609,6 m) de la surface de l'eau ou de décoller ou d'amerrir dans le parc, sauf autorisation du ministre de l'environnement fédéral délivré en vertu du paragraphe 10(1) de la Loi ».

AU QUÉBEC

Au Québec, la *Loi sur les parcs (LSP)* permet au gouvernement d'adopter des règlements pour prohiber ou réglementer **l'utilisation d'aéronefs** dans ses 25 parcs nationaux.

Le **gouvernement provincial** limite ainsi **l'accès par aéronef** à moins d'une autorisation ou d'une exemption. Le *Règlement sur les parcs* qui découle de la *LSP* interdit l'accès et le séjour aux parcs à toute personne n'étant pas **titulaire d'une autorisation** et interdit

toute activité ou mode d'accès non autorisé par les directeurs des parcs. Les plans directeurs des parcs sont développés en conformité avec *La politique sur les parcs* qui encadre l'offre des activités permises. **L'utilisation d'un aéronef** n'est pas une activité permise (au mieux, le deltaplane et le parapente sont permis sous certaines conditions strictes).

De plus, **au Québec**, la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (LCMVF)* permet au gouvernement d'adopter des règlements pour la conservation de la faune et de son habitat. Ainsi, il interdit à quiconque de pourchasser, mutiler ou tuer volontairement un animal avec un véhicule, un **aéronef** ou une embarcation motorisée et ce, dans toutes les zones, territoires ou endroits qu'il identifie par règlement et ce, entre autres dans les ZECs, les réserves fauniques et les refuges fauniques.

Notez qu'au chapitre des *Dispositions pénales* de la *LCMVF* (art. 165 et ss), la loi définit les pénalités pour quiconque contrevient à cette disposition.

Cependant, l'amerrissage d'urgence est permis en tout temps.

En somme, Le *Manuel d'information aéronautique (MIA –AIM)* et le *Supplément de vol Canada* reflètent bien l'esprit des diverses lois dans ce domaine en précisant que les pilotes doivent éviter de survoler à moins de **2 000 pieds AGL**, les zones de nidification des oiseaux, les fermes d'élevages de volailles et d'animaux de fourrures, les troupeaux de rennes, caribous, orignaux et bœufs musqués ainsi que les parcs, réserves et refuges nationaux, provinciaux et municipaux, le tout, afin de prévenir toute perturbation ou risque de danger pour la faune et son habitat.

3 LE COMPORTEMENT DE L'AVIATEUR AU QUÉBEC

3.1 L'eau - un bien commun

Le Code civil du Québec reconnaît le statut de l'eau comme **bien commun**, définit les droits, pour toute personne, d'accéder et de circuler sur l'eau en plus de spécifier les droits et les limites d'utilisation de l'eau des propriétaires riverains.

Ainsi, selon l'art. 920 C.c.Q. :

« 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. » [1991, c.64, a. 920].

3.2 L'environnement - c'est l'affaire de tous

Autant les gouvernements fédéral et provincial peuvent légiférer en matière d'environnement.

En plus, les décisions de la Cour suprême du Canada en cette matière favorisent un **fédéralisme plus souple** visant à établir un équilibre entre les intérêts locaux et nationaux. La **mauvaise foi** des élus municipaux et la **contestation de la validité constitutionnelle** sont les deux seules exceptions au principe reconnu selon lequel les tribunaux respectent les décisions prises par les élus municipaux en matière d'environnement.

Par contre, les décisions des tribunaux traitant de **validité constitutionnelle** nous permettent **de déduire** qu'un règlement municipal visant la protection de l'environnement serait **inapplicable**, en raison de l'exclusivité de la compétence fédérale en matière d'aéronautique, si elle a pour effet d'**empêcher les hydravions de décoller, d'amerrir et de circuler** sur les lacs régis par cette réglementation.

Ce principe ne libère aucunement les pilotes d'hydravions du besoin de respecter, en tout temps, les aspects environnementaux des lacs et cours d'eaux sur lesquels ils circulent.

3.3 Le bruit – une question de bon voisinage

L'ensemble de la jurisprudence confirme que la *Loi fédérale sur l'aéronautique* confère au ministre responsable de Transport Canada la **prérogative exclusive de réglementer le bruit** provenant des aérodromes et des aéronefs.

Sachez que le **bruit n'est pas une nuisance en soi** mais le devient en raison des caractéristiques d'intensité et de nature des sons ainsi que de l'environnement dans lequel ils s'insèrent.

À titre d'exemple, dans la cause de *Lavoie c. St-Mathieu-de-Beloeil*, en 2002, un recours collectif fut rejeté alors que le juge a estimé que le bruit et le risque élevé inhérent à l'activité de l'aéronautique ne font pas en sorte que le bruit qui se dégage de l'exploitation d'un aéroport soit nécessairement abusif ni que la présence d'écoles de pilotage augmente significativement le risque d'accidents.

Mais encore une fois, ce principe ne libère aucunement les pilotes d'hydravions du besoin d'adopter un comportement attendu de toute personne raisonnable cherchant à respecter les règles de bon voisinage.

4 LA FOIRE AUX QUESTIONS

4.1 Un de vos voisins au lac vous indique que vous n'avez pas le droit de circuler sur le lac autant pour décoller qu'amerrir parce que les embarcations motorisées sont interdites sur notre lac.

La réponse suggérée : Je comprends vos préoccupations, cependant LA LOI exclut les hydravions de cette interdiction et me permet d'y amerrir et d'y naviguer. Naturellement, nous nous efforçons d'agir en bon voisin.

NOTA : C'est le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation de bâtiments* qui permet aux municipalités/autorités compétentes de se voir accorder la permission de restreindre la circulation des bateaux, de limiter la vitesse des embarcations ou même la force des moteurs sur les plans d'eaux dans leur juridiction, sauf que ce *Règlement* ne s'applique pas aux hydravions.

Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation de bâtiments* découle de la *Loi fédérale de 2001 sur la marine marchande (LMM)*.

La LMM ne s'applique pas aux hydravions. Le règlement qui en découle **ne s'applique pas non plus aux hydravions.**

Si l'intention du législateur avait été de restreindre l'utilisation des hydravions par le biais de cette loi ou de ses règlements, il l'aurait fait. Cette loi et ses règlements ne peuvent empêcher d'amerrir ni de naviguer sur un lac.

Vous devez donc gentiment expliquer à votre voisin que vous comprenez ses préoccupations et vous vous efforcerez d'agir en bon voisin en limitant l'usage de l'hydravion durant des heures et à une fréquence qui semble raisonnable bien que tous doivent comprendre que cette restriction ne s'applique pas aux hydravions.

4.2 « Monsieur le pilote, on ne veut pas d'hydravions sur notre lac. Vous êtes bruyants, vous polluez, vous êtes dangereux, vous décollez à toute heure du jour, etc. On va prendre tous les moyens légaux nécessaires pour vous sortir du lac. » Le peuvent-ils?

4.3 Peuvent-ils empêcher les hydravions d'accéder au lac parce que c'est dangereux?

La réponse suggérée : Je comprends vos préoccupations, cependant il existe des activités aussi dangereuses, sinon plus dangereuses que les hydravions et rien dans LA LOI n'interdit cette activité. Les pilotes demeurent prudents et font preuve d'un comportement sécuritaire aux commandes de leurs appareils.

NOTA : C'est la *Loi fédérale sur l'aéronautique et ses règlements* qui protègent notre droit de **décoller, de voler et d'amerrir** en hydravion au Québec.

Il est reconnu qu'aucune législation provinciale ou municipale ne peut empêcher un pilote de **survoler**, à une altitude sécuritaire, un plan d'eau par hydravion, d'y **amerrir** ou d'y **décoller** parce que ces activités ne peuvent être réglementées que par le Parlement fédéral. Ce droit a été maintes fois confirmé par la Cour Suprême du Canada.

À titre d'exemple, dans la cause de *Lavoie c. St-Mathieu-de-Beloeil*, en 2002, un recours collectif fut rejeté alors que le juge a estimé que le bruit et le **risque élevé inhérent** à l'activité de l'aéronautique ne font pas en sorte que le bruit qui se dégage de l'exploitation d'un aéroport soit nécessairement abusive ni que la présence d'écoles de pilotage augmente significativement le risque d'accidents.

Naturellement, il existe des **restrictions** à ce principe fondamental.

4.4 Peuvent-ils vous empêcher de décoller à toute heure du jour ou encore dans toute direction afin de réduire le bruit?

La réponse suggérée : Je comprends vos préoccupations et je verrai à vous accommoder d'une façon raisonnable, cependant je vous rappelle que le bruit du moteur est inhérent à l'activité de voler et cette activité est permise par LA LOI. L'hydravion doit être à pleine puissance pour décoller et avoir le vent de face. En montée, le pilote utilise les vents ascendants là où le relief est montagneux. Dès qu'il est sorti du relief, sa puissance peut être diminuée et le bruit diminue d'autant.

NOTA : Le principe fondamental du droit de voler ne libère aucunement les pilotes d'hydravions du besoin d'adopter un comportement attendu de toute personne raisonnable cherchant à **respecter les règles de bon voisinage.**

Sachez que le **bruit n'est pas une nuisance en soi** mais le devient en raison des caractéristiques de **fréquences, d'intensité et de nature des sons** ainsi que de **l'environnement dans lequel ils s'insèrent.**

De plus, vous avez la responsabilité, comme propriétaire, de vous assurer que votre hydravion est conforme aux conditions de sécurité et en bon état de fonctionnement avant d'être utilisé.

Notez que vous pouvez volontairement adopter une procédure d'atténuation de bruit lors de vos décollages bien que tout décollage doit se faire en toute sécurité.

4.5 Peuvent-ils empêcher les hydravions d'accéder au lac parce qu'ils polluent ?

La réponse suggérée : Je comprends vos préoccupations, cependant je vous rappelle que mon hydravion est propre et entretenu selon ce qu'exige LA LOI. Les pratiques des pilotes d'hydravions rendent très peu probable le transport d'algues, moules ou autres espèces nuisibles. Nous sommes sensibilisés à cette situation et faisons le nécessaire pour l'éviter.

NOTA : Autant les gouvernements fédéral et provincial peuvent légiférer en matière d'environnement. En plus, les décisions de la Cour suprême du Canada en cette matière favorisent un **fédéralisme plus souple** visant à établir un équilibre entre les intérêts locaux et nationaux. La **mauvaise foi** des élus municipaux et la **contestation de la validité constitutionnelle** sont les deux seules exceptions au principe reconnu selon lequel les tribunaux respectent les décisions prises par les élus municipaux en matière d'environnement.

Par contre, les décisions des tribunaux traitant de **validité constitutionnelle** nous permettent **de déduire** qu'un règlement municipal visant la protection de l'environnement serait **inapplicable**, en raison de l'exclusivité de la compétence fédérale en matière d'aéronautique, si elle a pour effet d'**empêcher les hydravions de décoller, d'amerrir et de circuler** sur les lacs régis par cette réglementation.

Le principe fondamental du droit de voler ne libère aucunement les pilotes d'hydravions du besoin de tenir compte des considérations environnementales des lacs et cours d'eaux sur lesquels ils circulent.

4.6 Peuvent-ils empêcher les gens d'accéder au lac en hydravion pour chasser ou pêcher?

La réponse suggérée : Je vous rappelle que les pilotes sont sujets aux mêmes lois et règlements que tous les autres chasseurs et pêcheurs et si un pilote d'hydravion s'y conforme, il peut accéder au lac pour chasser ou pêcher.

NOTA : Les pilotes doivent prendre conscience de l'importance de se familiariser avec les lois en vigueur tant au niveau fédéral qu'au provincial et coopérer avec les autorités afin **d'éviter toute pêche ou chasse illégale et de prévenir toute perturbation dans les parcs et réserves** ou risque de **danger pour la faune et son habitat**.

Tout pilote d'hydravion ayant commis une infraction à la *Loi sur les Pêches* ou à la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, par exemple, peut se voir reprocher cet acte illégal et imposer les pénalités pertinentes.

Le principe fondamental du droit de voler ne libère aucunement les pilotes d'hydravions du besoin de se familiariser et de se conformer à toutes les lois et tous les règlements en vigueur dans les provinces canadiennes et/ou les pays qu'ils visitent.

Tous droits réservés APBQ – 2013.