



UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

CTE - 5 M
C.P. - VEHICULES
HORS ROUTE

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT ET DES TRANSPORTS

*Consultations particulières dans le cadre du document
d'orientation sur les véhicules hors route
présenté par la ministre déléguée aux Transports*

Le 7 mars 2006

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	ii
PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC.....	iii
INTRODUCTION	1
1. LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX INTERRÉGIONAUX	4
2. LES INCONVÉNIENTS DE VOISINAGE ET L'EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ	7
3. LA CIRCULATION DANS LES SENTIERS URBAINS.....	9
4. LA SURVEILLANCE DES SENTIERS.....	11
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....	13

PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

À la fois expression de la diversité et de la solidarité municipale et interlocutrice privilégiée auprès de ses partenaires, l'Union des municipalités du Québec (UMQ) représente, depuis sa fondation en 1919, les municipalités de toutes tailles dans toutes les régions du Québec. Elle est le seul regroupement municipal qui favorise l'entraide dans l'ensemble du milieu, d'abord en soutenant la prise en charge au niveau régional de son action, via ses dix-sept caucus régionaux, mais aussi en permettant à ses membres de travailler sur la base de leurs affinités et d'avoir une voix sur toutes les instances politiques et dirigeantes.

La structure de l'UMQ, par ses caucus d'affinité, est le reflet de la mosaïque municipale québécoise avec ses communautés métropolitaines, ses grandes villes, ses villes d'agglomération, ses municipalités de centralité, ses municipalités locales et ses MRC.

En plus de contribuer, par des représentations pertinentes et constructives auprès du gouvernement, à l'amélioration continue de la gestion municipale, l'UMQ dispense une gamme variée de services conçus expressément pour ses membres, adaptés à leur réalité et à la spécificité de leurs besoins. Elle se veut également un carrefour de la réflexion municipale québécoise et favorise à cette fin la formation des élus municipaux et la diffusion de l'information, notamment par le biais de son site Internet (www.umq.qc.ca), de son bulletin électronique quotidien *Carrefour Municipal*, de ses *Info Express*, de sa revue *URBA*, de ses Assises annuelles et de son salon *Quartier municipal des affaires*. L'UMQ est de plus un agent privilégié de communication entre les gouvernements et les municipalités.

La mission de l'UMQ consiste à contribuer au progrès et à la promotion de municipalités démocratiques, dynamiques et performantes, dédiées au mieux-être des citoyens.

INTRODUCTION

L'Union des municipalités du Québec (l'UMQ) remercie les membres de la Commission des transports et de l'environnement de lui permettre de présenter son point de vue lors des consultations particulières dans le cadre du document d'orientation sur les véhicules hors route (VHR) présenté par la ministre déléguée aux Transports.

D'entrée de jeu, l'UMQ salue le gouvernement d'avoir respecté son engagement de donner suite rapidement à la consultation publique sur les véhicules hors route qui s'est déroulée en mai et juin 2005 dans les différentes régions du Québec. L'Union a d'ailleurs présenté un mémoire à la ministre déléguée aux Transports lors de la rencontre de consultation du 28 juin à Saint-Jean-sur-Richelieu. Dans son mémoire, l'Union identifiait des pistes de solutions permanentes aux diverses problématiques liées à l'utilisation des véhicules hors route, basées sur une vision d'avenir pour la pratique de cette activité, dans une perspective de développement durable.

L'Union accueille favorablement la majorité des pistes de solutions présentées dans le document d'orientation à l'étude qui permettront d'atteindre une meilleure cohabitation entre les utilisateurs de véhicules hors route et les propriétaires riverains. Plusieurs d'entre elles rejoignent l'esprit des recommandations que nous avons proposées dans notre mémoire et répondent à plusieurs demandes du milieu municipal, notamment en ce qui a trait à la concertation régionale favorisant une approche globale en matière de planification des sentiers, à leur pérennité et à la sensibilisation des différents acteurs.

Les mesures centrées sur la concertation régionale auront le mérite de permettre à tous les intervenants concernés par la pratique de cette activité de mettre en place des solutions adaptées à chaque milieu. Une table de concertation régionale sous la responsabilité des Conférences régionales des élus (CRÉ) ou d'une autre instance régionale désignée par celles-ci permettra d'atteindre cet objectif. L'UMQ considère que la mise en place d'un comité consultatif à l'échelle du Québec est une excellente proposition et s'avère un incontournable afin d'assurer une concertation d'ensemble entre les différentes tables

régionales qui auront, pour mandat principal, de déterminer, d'ici le 1^{er} mai 2009, pour chaque région, un réseau interrégional de sentiers permanents ou semi-permanents pour la motoneige et un autre pour le quad. Bien que l'UMQ aurait souhaité que le tracé des sentiers soit assujéti à des études d'impact, les mesures de concertation et la prise en considération de certains critères dans la planification des réseaux proposés dans le document permettront d'éviter que l'emplacement et l'aménagement des sentiers soient uniquement une opportunité d'affaires entre les associations, les adeptes et les propriétaires des lieux. Les critères proposés permettront de prendre en compte la sensibilité des milieux, la sécurité et la protection de l'environnement.

L'UMQ accueille très favorablement la proposition du gouvernement de remplacer l'obligation pour les municipalités de faire approuver les règlements municipaux sur les VHR, notamment par un devoir d'information. Néanmoins, une de nos principales préoccupations réside dans la gestion des conflits d'usages en milieu urbain. L'UMQ réitère qu'il est essentiel que les municipalités aient les pouvoirs et les outils nécessaires pour gérer correctement la circulation dans les sentiers urbains. Les réalités vécues par les municipalités sur le terrain semblent à cet égard méconnues des autorités gouvernementales.

Enfin, la demande de l'UMQ de modifier le cadre légal et réglementaire actuel n'a pas été abordée dans le document d'orientation. Nous espérons que cela est dû à l'ampleur des travaux et aux délais additionnels que cela impliquerait à court terme ou encore parce que cette question sera abordée dans d'autres contextes. En conséquence, l'UMQ souhaite que les discussions se poursuivent au sein de comités interministériels sur la modification du cadre légal et réglementaire pour le simplifier et le rendre plus sévère au chapitre des distances séparatrices en vertu du principe de précaution et conforme aux objectifs sectoriels du gouvernement, notamment en matière de protection de l'eau et des milieux naturels.

Enfin, l'UMQ s'interroge sur quelques problématiques non résolues ou modalités de mise en œuvre de certaines des orientations proposées, soit :

- Le financement des réseaux interrégionaux;
- Les inconvénients de voisinage et l'exonération de responsabilité;
- La circulation dans les sentiers urbains;
- La surveillance des sentiers.

Les commentaires présentés dans le présent mémoire porteront essentiellement sur ces éléments. Ils se veulent constructifs et reflètent les préoccupations du milieu municipal à l'égard des enjeux qu'ils soulèvent.

Il va sans dire que le document d'orientation ne répond pas à toutes les demandes de l'UMQ, mais il propose des solutions qui permettront à plusieurs municipalités de faire face à leur obligation de concilier le droit à la tranquillité de leurs résidents avec la qualité de l'environnement et les impératifs d'ordre économique qui découlent principalement de l'industrie des VHR dans leur région. À ce titre, les orientations proposées sont un pas dans la bonne direction et leur mise en œuvre devra se faire dans les meilleurs délais.

Néanmoins, l'UMQ est d'avis que ce dossier ne recevra pas facilement l'assentiment des différents intervenants concernés. En conséquence, l'UMQ estime que le soutien des ministères et organismes impliqués est essentiel, et ce, pour quelques années.

Enfin, il reste plusieurs étapes à franchir, et nous offrons notre collaboration au gouvernement pour y parvenir, notamment au sein du comité consultatif provincial.

1. LE FINANCEMENT DES RÉSEAUX INTERRÉGIONAUX

Le document d'orientation précise que le financement actuel pour l'aménagement des sentiers est inadéquat, ce qui entrave le développement d'un réseau sécuritaire et bien intégré dans son milieu.

Le document propose une aide financière pour une durée de trois ans qui sera allouée pour la mise en place des réseaux interrégionaux. Cette aide financière, dont le montant reste à déterminer, n'est pas de l'argent neuf du gouvernement mais proviendrait des programmes déjà existants gérés par le ministère des Affaires municipales et des Régions.

Selon la proposition, l'apport gouvernemental représentera une partie des coûts, dont le pourcentage sera déterminé selon les critères des programmes d'où proviendront les fonds. Le milieu (par exemple les municipalités, les clubs pour la vente de leurs droits d'accès, les entreprises privées) sera invité à financer la différence, qui pourra aussi être complétée par d'autres programmes gouvernementaux applicables comme le volet II du programme de mise en valeur de la forêt, géré par les CRÉ.

Le document d'orientation rapporte que plusieurs groupes ont suggéré que le principe de l'utilisateur payeur soit retenu pour assumer une part des coûts associés à la pratique des VHR et qu'un ajustement des montants prélevés en sus sur les droits d'immatriculation de ces véhicules par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), qui s'élèvent actuellement à 25 \$ pour les motoneiges et à 6 \$ pour les quads, pourrait servir à cette fin. L'UMQ donne son aval à cette proposition.

Toutefois, l'UMQ est préoccupée par le rôle que le gouvernement entend faire jouer aux municipalités à l'égard de leur contribution comme partenaire du milieu au financement des réseaux interrégionaux. L'UMQ tient à rappeler que les municipalités disposent déjà de moyens extrêmement limités pour soutenir et stimuler le développement de leur

communauté et c'est encore plus flagrant en région, là où l'on retrouve la majorité des sentiers. Rappelons que 76 % des revenus municipaux proviennent de l'impôt foncier, lequel a été mis en place pour les services à la propriété traditionnellement rendus par les municipalités. Cependant, les besoins en services municipaux évoluent; de responsabilités municipales traditionnellement centrées sur des services à la propriété (déneigement, aqueduc, etc.), celles-ci se sont graduellement élargies aux services à la personne (logements sociaux, aide aux personnes âgées, etc.), un volet qui gagne en importance. Dans ce contexte, les municipalités ne peuvent dégager de marge de manœuvre suffisante pour faire face à leurs obligations en constante évolution avec l'impôt foncier pour principale source de revenus.

En conséquence, l'UMQ craint que plusieurs municipalités seront dans l'impossibilité d'apporter leur contribution financière au déploiement des réseaux interrégionaux et préconise leur développement à coût nul pour les municipalités.

Enfin, pour faciliter la mise en place des tables de concertation régionale, la CRÉ pourra obtenir une aide financière du ministère des Transports du Québec pour l'embauche d'une ressource. La durée de l'aide financière sera de trois ans pour compléter la réalisation du plan de développement. L'UMQ est d'avis que le montant de cette aide devrait être d'un minimum de 40 000 \$ par année.

À l'exception de quelques chiffres sur les coûts d'entretien des sentiers au kilomètre, il est pour le moins étonnant de constater que le document d'orientation ne soit pas accompagné d'une enveloppe budgétaire découlant d'une étude rigoureuse sur les coûts de développement et d'aménagement des réseaux interrégionaux de sentiers pour la motoneige et le quad qui seront déployés d'ici 2009 à travers le Québec, y incluant des scénarios d'ajustements de montants prélevés en sus par la SAAQ sur l'immatriculation de ces véhicules comme contribution au financement de ce projet.

Il est donc impératif que le développement des réseaux interrégionaux de sentiers s'accompagne d'un investissement gouvernemental substantiel, de manière à permettre aux mesures proposées dans le document d'orientation d'être viables et crédibles pour les acteurs qui s'impliqueront dans leur réalisation.

2. LES INCONVÉNIENTS DE VOISINAGE ET L'EXONÉRATION DE RESPONSABILITÉ

Dans un contexte où la pratique des VHR sera davantage encadrée pour respecter la quiétude des riverains, le document d'orientation précise qu'une proposition d'amendement législatif sera faite afin de protéger les réseaux interrégionaux reconnus par le gouvernement contre les recours basés sur des inconvénients de voisinage ou sur des préjudices liés au bruit et aux odeurs. Le document énumère une série de critères auxquels les sentiers devront répondre pour bénéficier de cette protection. Il est également précisé qu'aucune protection n'est prévue en cas de faute lourde ou intentionnelle. Cette protection vise à assurer la pérennité des sentiers, car, sans elle, il sera impossible de créer et ensuite de maintenir opérationnel un réseau susceptible de fermer à tout moment.

L'UQM salue l'initiative du gouvernement d'avoir approfondi la réflexion sur cette question. Dans son mémoire de juin 2005 sur les VHR, l'Union recommandait que le gouvernement explore cette problématique et expose les motifs pour lesquels il ne peut y avoir de recours possible en raison des nuisances et du bruit causés par une infrastructure de transport que ce soit un sentier de VHR, une route ou une autoroute, une piste d'atterrissage ou une voie ferrée. Il s'agit là d'un pas dans la bonne direction.

L'UMQ se préoccupe toutefois de la disposition d'exonération de responsabilité prescrite par le projet de loi n° 90, *Loi modifiant la Loi sur les véhicules hors route*, sanctionnée le 16 décembre 2004, et qui vient à échéance dans deux mois, soit le 1^{er} mai 2006. Rappelons que cette initiative du gouvernement du Québec de modifier la *Loi sur les véhicules hors route* a suspendu temporairement l'exercice d'actions en justice qui seraient fondées sur des inconvénients de voisinage ou sur un préjudice lié au bruit, aux odeurs ou à d'autres contaminants et qui découlent de l'utilisation des véhicules hors route. Qu'advient-il de cette disposition à son échéance? Le document d'orientation est muet sur ce qu'entend faire le gouvernement à cet égard. Il y a donc lieu d'anticiper certaines poursuites relatives à l'utilisation d'un véhicule hors route après le 1^{er} mai 2006.

Bien qu'elle reconnaisse que la proximité de certains sentiers balisés pour la pratique de la motoneige perturbe encore aujourd'hui la qualité de vie de citoyens, l'UMQ soutient que les intérêts de tous et chacun, dont celui des municipalités et MRC qui bénéficient économiquement de cette industrie, doivent être considérés. Pour l'Union, un sursis additionnel serait justifié dans le contexte de la mise en place des réseaux interrégionaux de sentiers, ce qui permettrait aux municipalités et MRC concernées d'éviter des recours collectifs qui risqueraient de les placer dans une situation financière difficile.

En conséquence, l'UMQ demande au gouvernement de modifier à nouveau la *Loi sur les véhicules hors route* pour prolonger jusqu'au 1^{er} mai 2009, la disposition d'exonération visant à exclure certaines poursuites relatives à l'utilisation d'un véhicule hors route.

3. LA CIRCULATION DANS LES SENTIERS URBAINS

Le document d'orientation indique que, pour soutenir les municipalités dans l'utilisation de leurs pouvoirs réglementaires, notamment pour régir la circulation des VHR sur leurs chemins publics, des guides seront produits pour les aider dans ce processus. Il s'agit d'un soutien technique que l'UMQ accueille favorablement. Cela ne nous apparaît toutefois pas suffisant pour solutionner certaines problématiques en milieu urbanisé.

Dans son mémoire de juin 2005, l'UMQ faisait valoir qu'il est essentiel que les municipalités aient les pouvoirs et les outils nécessaires pour gérer correctement la circulation des VHR, particulièrement dans les sentiers urbains. À cet égard, le document d'orientation ne propose pas de mesures concrètes. L'Union tient à rappeler que, pour bon nombre de municipalités, la problématique de la circulation des VHR en milieu urbanisé est un enjeu de taille, car les utilisateurs circulent partout et de façon anarchique, particulièrement sur le réseau routier et les trottoirs, et ce, en toutes saisons. Les municipalités de villégiature sont particulièrement affectées par cette situation, surtout avec les motoneiges, car il s'agit, pour plusieurs, de destinations fort prisées des motoneigistes d'ici au Québec et d'ailleurs (États-Unis et Europe).

La réalité est que les VHR, les motoneiges plus particulièrement, doivent emprunter des corridors qui passent dans les rues des municipalités en vue d'atteindre un sentier numéroté et entretenu par les clubs de motoneige ou en vue d'atteindre un point de ravitaillement (hébergement, restaurant, station-service). La législation sur les véhicules hors route devrait laisser pleins pouvoirs aux municipalités pour régler de telles situations dans le respect des droits de toutes les parties concernées, notamment la limitation de vitesse, l'imposition de limites quant aux heures où la circulation serait permise ainsi que les distances à respecter, soit entre les résidences ou pour se rendre à un point de service. Le deuxième cas de figure est une situation comparable à la première à la différence que la circulation des motoneiges se fait en milieu urbain mais sur une route numérotée, donc appartenant au ministère des Transports.

Le document d'orientation propose toutefois un amendement législatif pour remplacer l'approbation des règlements municipaux régissant la circulation des VHR sur les chemins publics par un devoir d'information de la part des municipalités. Les règlements municipaux devront aussi inclure un rapport de sécurité de même qu'un plan de signalisation. L'UMQ accueille favorablement cette mesure, mais aurait souhaité que les municipalités obtiennent des compétences municipales claires qui leur donnent plein pouvoir sur la circulation des véhicules hors route sur leur territoire.

Aussi, l'UMQ réitère sa demande au gouvernement de proposer des mesures concrètes pour obliger le ministère des Transports à convenir de certaines modalités avec la municipalité lorsque la circulation des VHR se fait en milieu urbain, sur une route appartenant au ministère des Transports. Il y a là une zone plus ou moins bien définie en matière de partage de responsabilités entre le MTQ et les municipalités, et ces dernières craignent d'être tenues responsables si un accident survenait sur leur territoire. Le MTQ doit être partie prenante dans ce dossier.

4. LA SURVEILLANCE DES SENTIERS

Le document d'orientation propose des mesures relativement à la surveillance des sentiers qui répondent en partie aux demandes de l'UMQ de mettre en place plus de moyens pour effectuer une surveillance accrue des sentiers et mieux outiller les policiers ou les agents de surveillance pour contrôler les contraventions à la réglementation.

Plusieurs questions demeurent toutefois sans réponse. Les agents de surveillance de sentiers ne relèvent actuellement d'aucune autorité publique (procureur général, contentieux du MTQ ou municipalité) ni même d'aucune corporation professionnelle. Il est important que le gouvernement prévoie des mesures d'encadrement à cette fonction. Actuellement, les 3 000 agents de surveillance assermentés sont des bénévoles et ont un niveau de formation variable. L'entente à moyen terme, conclue entre la SQ et les fédérations de VHR pour former les agents de surveillance, comprendrait quelques journées de formation à l'École nationale de police. L'UMQ demande au gouvernement de s'assurer qu'il s'agit là d'une formation adéquate pour permettre aux agents de surveillance d'assumer leurs fonctions pour assurer une meilleure application de la loi. Cette demande s'applique également à la patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentiers qui auront notamment de nouveaux pouvoirs pour émettre des contraventions.

Aussi, l'UMQ demande au gouvernement de préciser par quel tribunal seront traités les constats d'infraction (Cour du Québec, cour municipale). Le document est muet sur cette question.

Le gouvernement propose d'accorder des pouvoirs de remisage et de saisie de véhicule aux agents de surveillance. L'UMQ est d'accord avec cette piste de solution, mais le document n'identifie pas les mesures qui seront mises en place pour que ce pouvoir soit applicable. À ce titre, rappelons que même les agents de la paix, actuellement, sont incapables de saisir les motocyclettes possédant des silencieux non conformes malgré un article du *Code de la sécurité routière* les autorisant à le faire.

En conséquence, l'UMQ recommande que le gouvernement approfondisse la réflexion sur l'applicabilité de ces pouvoirs.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

L'UMQ appuie la majorité des pistes de solution proposées dans le document d'orientation sur les véhicules hors route présenté par la ministre déléguée aux Transports. Dans son ensemble, nous croyons qu'elles auront pour résultat de permettre à plusieurs municipalités de faire face à leur obligation de concilier le droit à la tranquillité de leurs résidents avec la qualité de l'environnement et les impératifs d'ordre économique qui découlent principalement de l'industrie des VHR dans leur région. L'UMQ s'interroge, toutefois, sur quelques problématiques non résolues ou modalités de mise en œuvre de certaines des orientations proposées et à ce titre, recommande :

Le financement des réseaux interrégionaux

Que le développement des réseaux interrégionaux de sentiers permanents et semi-permanents pour la motoneige et pour le quad, qui seront déployés d'ici 2009 à travers le Québec, s'accompagne d'un investissement gouvernemental substantiel, de manière à permettre aux mesures proposées dans le document d'orientation d'être viables et crédibles pour les acteurs qui s'impliqueront dans leur réalisation.

Que cette enveloppe budgétaire découle d'une étude rigoureuse et détaillée sur les coûts de développement et d'aménagement de ces réseaux de sentiers, y incluant des scénarios d'ajustements de montants prélevés en sus par la Société de l'assurance automobile du Québec sur l'immatriculation de ces véhicules comme contribution au financement de ce projet selon le principe de l'utilisateur payeur.

Que le déploiement des réseaux interrégionaux de sentiers se réalise à coût nul pour les municipalités.

Que l'aide financière du ministère des Transports du Québec (MTQ), octroyée pour trois ans aux CRÉ pour l'embauche d'une ressource pour faciliter la mise en place des tables de concertation régionale, soit d'un minimum de 40 000 \$ par année.

Les inconvénients de voisinage et l'exonération de responsabilité

Que le gouvernement modifie la *Loi sur les véhicules hors route* pour prolonger, jusqu'au 1^{er} mai 2009, la disposition actuelle d'exonération de responsabilité prenant fin le 1^{er} mai 2006 et qui vise à exclure certaines poursuites relatives à l'utilisation d'un véhicule hors route. Pour l'Union, ce sursis additionnel est justifié dans le contexte de la mise en place des réseaux interrégionaux de sentiers, ce qui permettrait aux municipalités et MRC concernées d'éviter des recours collectifs qui risqueraient de les placer dans une situation financière difficile.

La circulation dans les sentiers urbains

Que le gouvernement octroie aux municipalités des compétences municipales claires qui leur donnent plein pouvoir sur la circulation des véhicules hors route sur leur territoire.

Que le gouvernement propose des mesures concrètes pour obliger le ministère des Transports du Québec à convenir de certaines modalités avec la municipalité lorsque la circulation des VHR se fait en milieu urbain, sur une route appartenant au ministère des Transports. Il y a là une zone plus ou moins bien définie en matière de partage de responsabilités entre le MTQ et les municipalités, et ces dernières craignent d'être tenues responsables si un accident survenait sur leur territoire. Le MTQ doit être partie prenante dans ce dossier.

La surveillance des sentiers

Que le gouvernement prévoie des mesures d'encadrement à la fonction d'agent de surveillance de sentiers. Les agents de surveillance de sentiers ne relèvent d'aucune autorité publique (procureur général, contentieux du MTQ ou municipalité) ni même d'aucune corporation professionnelle. Actuellement, les 3 000 agents de surveillance assermentés sont des bénévoles et ont un niveau de formation variable.

Que le gouvernement s'assure que la durée de la formation des agents de surveillance soit adéquate pour leur permettre d'assumer leurs fonctions pour assurer une meilleure application de la loi. Cette demande s'applique également à la patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentiers qui auront notamment de nouveaux pouvoirs pour émettre des contraventions. L'entente à moyen terme, conclue entre la Sûreté du Québec et les fédérations de VHR pour former les agents de surveillance, comprendrait quelques journées de formation à l'École nationale de police, mais la durée n'est pas précisée dans le document.

Que le gouvernement précise par quel tribunal seront traités les constats d'infraction (Cour du Québec, cour municipale). Le document est muet sur cette question.

Que le gouvernement approfondisse la réflexion sur l'applicabilité des pouvoirs de remisage et de saisie de véhicule accordés aux agents de surveillance. Actuellement, les agents de la paix sont incapables de saisir les motocyclettes possédant des silencieux non conformes malgré un article du *Code de la sécurité routière* les autorisant à le faire.

Enfin :

Que les discussions se poursuivent au sein de comités interministériels sur la modification du cadre légal et réglementaire pour le simplifier et le rendre plus sévère au chapitre des distances séparatrices en vertu du principe de précaution et conforme aux

objectifs sectoriels du gouvernement, notamment en matière de protection de l'eau et des milieux naturels. L'UMQ aurait souhaité que le document présente les intentions du gouvernement à cet égard.



UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

680, rue Sherbrooke Ouest, bureau 680, Montréal (Québec) H3A 2M7
Téléphone : 514.282.7700 • Télécopieur : 514.282.8893

www.umq.qc.ca