



FCMQ

LA FÉDÉRATION DES CLUBS DE
MOTONEIGISTES DU QUÉBEC

Consultations particulières sur le projet de loi no. 71

« *Loi sur les véhicules hors route* »

Mémoire de la
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec (FCMQ)

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement
Assemblée nationale du Québec



10 novembre 2020

TABLE DES MATIÈRES

Présentation.....	3
La pratique de la motoneige.....	4
Recommandations.....	6
Conclusion	13

Présentation

Monsieur le ministre des Transports,
Monsieur le président et chers parlementaires de la commission,

Nous souhaitons tout d'abord vous remercier de nous accorder l'opportunité de nous exprimer lors de ces consultations particulières à propos du projet de loi no. 71.

Au nom de nos 4500 bénévoles et de nos plus de 100 000 membres, nous sommes heureux de participer à cette consultation qui sera sans nul doute constructive. Nous tenons à souligner également que notre Fédération est consciente que le monde de la motoneige réunit de nombreux partenaires et intervenants et que même si nous ne sommes pas officiellement leur porte-parole, nous avons à cœur leurs préoccupations et les enjeux auxquels ils font face.

Notre Fédération est très honorée d'avoir participé à l'élaboration de la refonte de la *Loi des véhicules hors routes* (LVHR) au même titre que de nombreux partenaires que vous avez consultés le long de ce processus laborieux. Nous accueillons donc très favorablement ce projet de loi dans sa globalité.

La pratique de la motoneige

C'est avec une grande fierté que nous reconnaissons la naissance de la motoneige moderne ici au Québec, celle-ci issue de l'atelier d'un certain Joseph-Armand Bombardier, à Valcourt, en Estrie, à la fin des années 50. S'appuyant sur ce patrimoine, le Québec a été un des pionniers de la motoneige structurée qui est aujourd'hui le modèle universel dans pratiquement tous les coins enneigés de l'Amérique du Nord et de la Scandinavie. Aujourd'hui le Québec est universellement reconnu pour son rôle de leadership dans le monde de la motoneige. Cela est d'autant plus vrai depuis 2008, alors que la FCMQ a amorcé son virage vert en respect avec les orientations édictées par la *Loi sur le développement durable* et la *Stratégie gouvernementale de développement durable*. La mise en place de ce plan d'actions en développement durable a permis la réalisation de nombreuses initiatives dont la plus récente est l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de certification environnemental de sentiers de motoneige écoSentier.

Permettez-nous maintenant de vous éclairer sur les énormes progrès réalisés au niveau de chacun des trois piliers de cette philosophie. Dans le cas du premier pilier du développement durable, soit le **volet économique**, l'industrie motoneige au Québec est aujourd'hui un important moteur économique. Celle-ci, qui se déroule sur une période d'entre 12 et 18 semaines chaque hiver, génère des retombées économiques directes qui se chiffrent à 3,27 milliards de dollars par année, tout en générant plus de 14 000 emplois annuellement¹. Une enquête plus récente auprès des motoneigistes élaborée par le ministère du Tourisme en collaboration avec la FCMQ, estime que le total des nuitées liées à l'activité motoneige se chiffre à 1 297 335. De plus, il est important de préciser que son impact positif est davantage perçu dans les régions les plus éloignées du Québec, où la pratique de la motoneige permet de maintenir en vie des services et des emplois dans ces régions et villages éloignés qui, sans cet apport, connaîtraient d'importantes difficultés économiques et sociales.

Passant ensuite au **volet environnemental**, notre industrie a évolué de façon très favorable depuis plusieurs années. Aujourd'hui, les motoneiges vendues au Québec sont soumises à des normes de gaz d'échappement administrées par Environnement Canada. Cela fait en sorte que celles-ci sont nettement plus propres et silencieuses que celles du passé. On parle aujourd'hui de motoneiges à motorisation moderne et performante sur le plan des émanations et du bruit, celles-ci propulsées par des moteurs à quatre-temps, ou à moteurs deux-temps à admission par injection directe ou semi-directe. De plus, le

¹ CCOM mai 2016

renouvellement rapide de la flotte de motoneiges au Québec assure un rajeunissement continu des modèles circulant dans les sentiers de la province.

Les bonnes nouvelles ne s'arrêtent pas là, les véhicules d'entretien ont également évolué. Les surfaceuses modernes respectent les normes d'échappement du groupe 4 d'Environnement Canada, une norme qui réduit de beaucoup leur empreinte environnementale. De façon concrète, on nous indique que celles-ci émettent un dixième des émanations polluantes des anciens modèles, une amélioration majeure!

L'aménagement des sentiers a un impact important sur l'environnement, et voilà justement pourquoi la FCMQ s'est dotée de ressources professionnelles régionales, les agents de liaison (dont 4 ingénieurs forestiers) qui ont un lien direct avec nos clubs. Leur mandat est de conseiller et d'appuyer les clubs dans leurs travaux terrains (installation d'infrastructures : ponts, ponceaux...) et démarches auprès des ministères et différentes institutions (municipalités, UPA, tables GIR, ...). Dans la même lancée et suite à l'avènement du *Règlement sur l'aménagement durable des forêts du domaine de l'État* (RADF), nos agents de liaison ont reçu de nombreuses formations pour s'approprier ce nouveau règlement.

Enfin, le **volet social** est probablement celui qui a l'impact le plus important et direct sur nos citoyens. De nombreuses études ont démontré les bienfaits de la pratique de la motoneige sur la santé des usagers. Une récente recherche, élaborée par l'Université de Guelph, a démontré que la pratique de la motoneige est une activité physique d'intensité modérée qui a des effets bénéfiques autant sur la santé physique que morale. Elle est en mesure d'améliorer la santé physique du motoneigiste qui prend du temps en plein air, dans la nature seul ou en compagnie de ses amis. Cette recherche a démontré que l'énergie dépensée lors de la pratique de la motoneige en sentiers est comparable à celle dépensée lors de la pratique du vélo, du volleyball ou lors de la marche à vive allure.

Il va sans dire que la question de la sécurité des adeptes est un élément fondamental à la question sociale du développement durable. Voilà que la FCMQ compte plus de 1200 bénévoles dans les rangs de ses agents de surveillance de sentiers. Parlons aussi d'une étroite collaboration avec la Sûreté du Québec et de nombreuses campagnes de sensibilisations dans divers médias, parmi autres. Alors que le bilan d'accidents et de décès laisse place à l'amélioration, un accident ou un décès étant un de trop, les statistiques démontrent néanmoins clairement une diminution historique et continue dans le taux de ceux-ci relativement au nombre d'adeptes.

Recommandations

Composée de citoyens et d'acteurs sociaux responsables, la communauté motoneigiste appuie les initiatives visant à améliorer le bilan sécurité de l'activité et à accélérer davantage la tendance positive dans la diminution du taux d'accidents. Rappelons que la sécurité est au cœur même des préoccupations et des activités de la FCMQ et, dans les faits, cette priorité fut le facteur incitatif principal menant à la création de la Fédération il y a plus de 45 ans déjà. Comme l'histoire l'a si bien confirmé depuis, les sentiers sont incontestablement l'endroit le plus sécuritaire où pratiquer ce loisir hivernal. Voilà qu'il incombe à la communauté motoneigiste de préserver nos sentiers et, tout aussi important, d'encadrer la circulation des motoneiges sur ceux-ci de sorte à assurer la sécurité des utilisateurs. À cette fin, permettez-nous de partager quelques recommandations avec vous :

1- Sécurité des utilisateurs

RECOMMANDATION 1

Nous vous recommandons de retirer le mot « concessionnaire » à la fin du premier paragraphe du premier alinéa de l'article 4 du projet de loi 71.

Le fait que les concessionnaires puissent se soustraire des exigences de la nouvelle loi lors d'une démonstration ou d'un essai est problématique pour nous. Plus précisément, cela ouvre la porte à des pratiques, incluant la circulation de véhicules non autorisés ou non assurés dans nos sentiers, qui pourraient s'avérer dangereuses pour les utilisateurs des sentiers. Les démonstrations et essais doivent se faire en plein respect de l'encadrement légal prévu, et ce pour assurer la sécurité de tous et toutes.

RECOMMANDATION 2

Nous vous recommandons de statuer la largeur maximale d'une motoneige afin qu'elle soit limitée à 1,28 m.

Dans le premier paragraphe du premier alinéa de l'article 54, on indique que « la largeur maximale d'un véhicule hors route ne doit pas excéder 1,62 mètre », une mesure qui est nettement supérieure à la limite actuelle de 1,28 m. Nos sentiers étant aménagés en fonction de la limite actuelle, la possibilité de permettre la circulation de véhicules d'une largeur nettement supérieure, comme le rendrait possible le libellé actuel du projet de loi, s'avérerait dangereuse pour les utilisateurs des sentiers de motoneige. Il est à noter qu'actuellement, toutes les motoneiges produites respectent une largeur maximale de 1,22 m (ou 48 pouces).

RECOMMANDATION 3

Nous vous recommandons de statuer que la largeur maximale d'un véhicule d'entretien soit haussée légèrement à 3,7 m.

Dans le premier paragraphe du premier alinéa de l'article 54, on stipule que la largeur maximale permise pour un véhicule d'entretien soit 3,6 m. Actuellement, certains de nos clubs utilisent des grattes d'une largeur de 12 pi, ou 3,66 m. Afin d'éviter des problèmes, notamment des infractions pour nos clubs, nous souhaiterions une légère hausse dans la largeur permise, celle-ci permettant d'accueillir nos équipements actuels.

RECOMMANDATION 4

Nous vous recommandons de faire des « snowbikes » une catégorie unique de VHR.

Dans le projet de loi actuel, aucune précision quant aux classifications des types de véhicules n'est élaborée. Ceci soulève une préoccupation particulière pour notre Fédération et les utilisateurs de nos sentiers en raison d'un type de véhicule communément connu sous le nom *snowbike*. Présentement, les snowbikes sont des motos hors route munies d'un ensemble de chenille et de ski, l'ajout dudit ensemble les rendant utilisables en terrain enneigé. Conçus principalement pour une utilisation hors-piste, leurs caractéristiques de conduite font en sorte qu'ils ne sont pas compatibles au partage des sentiers avec des motoneiges. Aujourd'hui, puisque ceux-ci sont immatriculés en tant que moto, nous pouvons leur refuser l'accès aux sentiers. Toutefois, si un fabricant réussissait à en faire homologuer un en tant que motoneige (comme ce fut le cas avec le *Snow Hawk* construit par le fabricant AD Boivin il y a plusieurs années), cela aurait pour effet de nous retirer la possibilité de les interdire, avec tous les problèmes de sécurité que cela occasionnerait. La popularité des *snowbikes* étant en forte hausse actuellement, le problème de sécurité des utilisateurs passerait du théorique au concret en un rien de temps, avec comme effet de mettre la sécurité de tous les utilisateurs des sentiers à risque. Il s'agit d'une situation qui est à éviter à tout prix.

RECOMMANDATION 5

Nous recommandons de mettre en place un règlement qui permettrait de limiter le type de véhicules circulant sur les sentiers de motoneige localisés dans les emprises des chemins multiusages.

L'article 67 du projet de loi spécifie que sur les terres publiques, la circulation des VHR est permise, sous réserve des conditions et restrictions imposées par un ensemble de lois. Dans le cas particulier, l'objet de cette recommandation est basé sur la *Loi sur*

l'aménagement durable du territoire forestier. Plus précisément, le premier alinéa de l'article 42 de celle-ci stipule que : « Toute personne peut circuler sur un chemin multiusage en se conformant aux normes prescrites par le gouvernement par voie réglementaire pour la sécurité des utilisateurs et la protection des chemins. » Cela a pour effet de permettre la circulation de tout type de véhicules (routiers ou hors route) sur le chemin multiusage, dans l'ensemble de son emprise. Il est important de noter que lesdits chemins multiusages représentent plus de 95% des chemins en terres publiques. L'article 42 se poursuit avec l'alinéa suivant qui indique que « le ministre peut, pour des raisons d'intérêt public, restreindre, aux conditions qu'il détermine, l'accès à un chemin multiusage ou en interdire l'accès ». À des fins de sécurité, et fidèle au 2^e alinéa, nous souhaiterions que le gouvernement mette en place un règlement qui permettrait de limiter le type de véhicules circulant sur les sentiers localisés dans l'emprise des chemins multiusages, en dehors de la chaussée. À titre d'information, selon les données qui nous ont été fournies par le Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), il s'agit actuellement de plus de 10 500 km de sentiers de motoneige localisés dans l'emprise de chemins multiusages. Nos sentiers sont aménagés en fonction de pouvoir accueillir deux motoneiges circulant en sens inverse. La possibilité que nous y retrouvions un véhicule d'une largeur supérieure, ou encore aux caractéristiques de conduite dramatiquement différente, met la sécurité de tous les utilisateurs en danger. Une collision entre une motoneige et un véhicule de largeur et de poids nettement supérieurs pourrait facilement être fatale pour les motoneigistes.

2- Sécurité du réseau

Tel qu'indiqué précédemment, les sentiers demeurent l'endroit le plus sécuritaire pour la pratique de la motoneige, fait qui est appuyé par les statistiques. Voilà que pour assurer la sécurité des motoneigistes, il faut donc être en mesure de pouvoir continuer à offrir un réseau de sentiers qui est sécuritairement aménagé, signalisé et entretenu. Pour ce faire, il faut prévoir un niveau de financement adéquat pour son entretien et, tout aussi important, son maintien. Nous parlons ainsi d'investissements en infrastructures, tels des ponts et des ponceaux, entre autres.

RECOMMANDATION 6

Nous recommandons que seuls les « programmes d'aide financière visant l'assistance des clubs d'utilisateurs de véhicules hors route, le développement et l'entretien des infrastructures pour ces véhicules ou la protection de la faune et des habitats fauniques » soient financés par le Fonds des réseaux de transport terrestre, et ce dans les proportions actuelles.

Le projet de loi reconduit le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), chose que nous accueillons très favorablement. L'article 15 du projet identifie de nombreux programmes liés à ce dernier et, dans son ensemble, nous appuyons ceux-ci. Toutefois, les coûts associés à l'aménagement et à l'entretien de notre réseau de plus de 33 000 km de sentiers sont énormes. Parmi les dépenses que le FORT permet de combler actuellement on y retrouve l'entretien et la construction d'infrastructures (ponts, passerelles et ponceaux entre autres), l'achat et la maintenance de véhicules d'entretien (le coût moyen d'une nouvelle surfaceuse s'élevant à environ 300 000 \$!) et le besoin de se conformer aux nombreuses exigences réglementaires. Malheureusement, toute sortie de fonds de cette enveloppe fixe à des utilisations autres aura pour effet de créer un problème de sous-financement de ces éléments critiques. Le résultat, des sentiers moins bien aménagés et/ou entretenus, pourrait compromettre la sécurité des utilisateurs.

RECOMMANDATION 7

Nous recommandons que les « programmes d'aide financière à l'abandon de véhicules hors route non performants sur le plan environnemental ou encourageant leur remplacement et l'acquisition de véhicules plus performants sur le plan environnemental » soient financés par le Fonds d'électrification et de changements climatiques (FECC).

Nous appuyons l'initiative qui mise sur le retrait des véhicules non performants sur le plan environnemental de la flotte des VHR du Québec (Article 15, premier alinéa, 2^e paragraphe). Toutefois, tel qu'énoncé précédemment, le financement de ce programme par le FORT mènerait inévitablement à une baisse dans le financement des programmes énumérés à l'article 15, premier alinéa, 1^{er} paragraphe. Nous croyons que le programme de retrait des véhicules non performants sur le plan environnemental devrait être financé par le FECC, notamment puisque ce dernier est un fonds « réservé exclusivement au financement de mesures de réduction des émissions de GES, d'adaptation aux impacts des changements climatiques et d'électrification de l'économie. »

RECOMMANDATION 8

Nous recommandons que les deux programmes nommés aux 3^e et 4^e paragraphes du premier alinéa de l'article 15 devraient être financés par une majoration sur la ponction faite sur les droits perçus pour l'immatriculation des véhicules hors route.

Nous appuyons les deux programmes cités ci-dessus (soit 3^e paragraphe : « les programmes de formation et d'autres mesures favorisant la sécurité et l'application des

dispositions du présent projet de loi » et, 4^e paragraphe : « les programmes d'aide financière pour les mesures mises en place par des municipalités ou par des associations ou fédérations visant à favoriser la consultation, la médiation ou l'arbitrage pour prévenir des conflits multiusages ou de voisinage, ou pour faciliter leur résolution »). Toutefois, pour les raisons indiquées précédemment, le financement de ceux-ci ne doit pas, à notre avis, compromettre les investissements dans les éléments que l'on retrouve à l'article 15, premier alinéa, 1^{er} paragraphe. Une majoration sur la ponction permettrait de financer lesdits programmes par une nouvelle entrée d'argent.

Enfin, pour revenir brièvement à la problématique liée au premier alinéa de l'article 42 de la *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier*, l'accès universel à un chemin multiusage garanti par ladite loi a pour effet d'empêcher les clubs de tarifier les utilisateurs des sentiers qui s'y retrouvent. Rappelons que les coûts d'aménagement et d'entretien de ces sentiers sont importants et que ceux-ci représentent des dépenses majeures pour les clubs en question, le tout sans en retirer un bénéfice financier qui aiderait à contribuer à alléger le fardeau. En outre, dans de nombreux cas, si l'entretien de certains chemins forestiers n'était pas assuré par les clubs (les chemins en question étant historiquement non-déneigés), l'accès pour les autres utilisateurs serait difficile, sinon impossible. Nous souhaitons souligner qu'un important travail a été fait par le MFFP ces deux dernières années en collaboration avec la FCMQ et la Fédération Québécoise des Clubs Quads afin de permettre de tarifier sur certains chemins multiusages en fonction de leur classe et pour cela nous sommes très reconnaissants. Toutefois, malgré ceci, nous comptons actuellement plus de 2600 km de sentiers motoneige sur lesquels nous ne pouvons pas tarifier les motoneigistes qui les utilisent.

RECOMMANDATION 9

Nous recommandons que la prochaine *Loi sur les véhicules hors route* fournisse tous les outils nécessaires à nos agents de surveillance et aux agents de la paix afin d'assurer que les systèmes d'échappement modifiés puissent être éliminés de nos sentiers.

La sécurité à long terme de notre réseau comporte également des éléments moins purement monétaires. Nous parlons ici de la préservation des droits de passage qui sont accordés par des propriétaires fonciers généreux, lesdites permissions nous permettant d'y aménager des sentiers durant la saison hivernale. Avec environ 50% de notre réseau de plus de 33 000 km de sentiers situé sur des terres privées, le maintien de ces droits de passage est un élément critique à la pérennité de notre réseau et, ainsi, de notre industrie. Depuis de nombreuses années maintenant, la rétention et l'obtention de droits de passage sont de plus en plus difficiles et problématiques, et ce en grande partie due à

la nuisance causée par les sonores excessifs produits par certaines motoneiges. La source du problème est l'utilisation, par certains propriétaires irresponsables, de systèmes d'échappement modifiés. Les systèmes en question, n'ayant pas à respecter des normes sonores comme c'est le cas avec les systèmes d'origine, sont bruyants à un tel point qu'ils briment la qualité de vie des propriétaires fonciers et autres riverains. Il faudra donc prévoir la mise en place d'un encadrement légal qui est à la fois efficace et assez simple pour être utilisé sur le terrain. En absence d'une résolution positive de cet enjeu par l'élimination desdits systèmes, la pérennité à long terme de notre réseau est vouée à l'échec. Tout aussi important, la qualité de vie et la quiétude des citoyens continueront à être brimées.

3- Sécurité de l'environnement

La sécurité de l'environnement, soit de la faune et de la flore, est un autre enjeu qui préoccupe notre communauté. Dans les faits, la superbe opportunité d'interagir de façon intime et personnelle avec l'environnement motive bon nombre de motoneigistes à pratiquer ce loisir qu'est la motoneige. Il va de soi que la préservation de notre faune et flore est l'un des éléments que nous aimerions voir renforcer davantage dans le présent projet de loi.

RECOMMANDATION 10

Nous recommandons que la sanction liée à la contravention du premier paragraphe du 2^e alinéa de l'article 47 soit augmentée.

Nous sommes d'avis que quiconque choisit « d'effrayer, de pourchasser, de mutiler ou de tuer un animal, avec le véhicule ou autrement » mérite une sanction maximale. Au minimum, la sanction prévue à l'article 113 devrait passer à l'article 111, ayant pour effet de hausser la pénalité minimale de 250 \$ à 450 \$. Dans les faits, une amende encore plus imposante serait tout à fait justifiée et, à notre avis, souhaitable.

RECOMMANDATION 11

Nous recommandons que les sanctions pénales monétaires que l'on retrouve dans le projet de loi, notamment dans les articles 111 à 113, soient transférées aux règlements.

Ceci donnerait la flexibilité au gouvernement de revoir les pénalités au besoin sans devoir réouvrir la loi. Cela permettrait également de cibler certaines pratiques particulièrement déplorables, par exemple l'utilisation des échappements modifiés ou le harcèlement de la faune, avec des amendes plus salées afin d'augmenter l'effet dissuasif.

4- Sécurité de l'industrie touristique

Chaque hiver, des milliers de touristes motoneigistes viennent chez nous pour profiter de notre superbe réseau de sentiers et des services incomparables qui y sont rattachés. Toutefois, la présence de ces visiteurs ne doit pas être prise pour acquis, notamment dans un monde où nos juridictions voisines redoublent leurs efforts visant à améliorer leur offre, cela dans le but d'attirer cette clientèle prisée.

RECOMMANDATION 12

Nous recommandons que l'expression « qu'elle porte les plaques d'immatriculation valides de ce lieu » soit retirée du 4^e paragraphe du premier alinéa de l'article 14 du *Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers*.

Actuellement, de nombreux motoneigistes ontariens venus profiter de nos sentiers se voient émettre des constats d'infraction en raison d'une différente réglementation sur l'immatriculation qui existe chez eux. Plus particulièrement, la FCMQ a reçu des plaintes à ce sujet et la question fait l'objet de nombreuses discussions sur les médias sociaux et les forums de discussion. La recommandation précédente permettrait de maintenir l'intégrité de l'intention sous-jacente du Règlement, soit d'assurer que toute motoneige circulant au Québec soit « immatriculée conformément à la loi du lieu de la résidence de son propriétaire ou de son établissement ». Il est important de noter qu'il y a 39 juridictions en Amérique du Nord où se pratique la motoneige et qu'il n'y existe actuellement aucune uniformité quant à la représentation de l'immatriculation parmi celles-ci, certaines utilisant des plaques, comme nous au Québec, alors que d'autres exigent des autocollants, par exemple. La solution proposée est simple et respecterait la réglementation des différentes juridictions, et ce sans compromettre la sécurité des utilisateurs de nos sentiers. À titre d'information, durant l'hiver 2019-2020, 8300 motoneigistes ontariens ont acheté un droit d'accès FCMQ et plus de 2700 d'eux se sont inscrits à l'événement Portes ouvertes sur les sentiers de motoneige. La FCMQ ne peut se permettre de perdre ces membres, tout comme les nombreux commerçants n'ont pas le luxe de perdre les milliers, voire les millions, de dollars de retombées économiques liées à leurs séjours chez nous. À nous d'agir avant qu'il soit trop tard et que nous perdions à jamais ces touristes, frustrés par un enjeu administratif.

Conclusion

Beaucoup d'efforts ont été consentis de part et d'autre afin de permettre à la pratique de la motoneige de perdurer, de faire le bonheur de nombreux adeptes et de faire vivre des régions qui, sans la motoneige, auraient des difficultés à garder leur population sur place, par temps normal.

Cela sera d'autant plus vrai dans la situation sanitaire exceptionnelle que nous vivons actuellement. La pratique de la motoneige va jouer un rôle particulier cette année dans la relance du tourisme hivernal au Québec. Comme les déplacements entre pays et même entre provinces risquent d'être limités, parfois même interdits, nos concitoyens motoneigistes seraient les seuls touristes qui vont sillonner le réseau de motoneige et permettre ainsi, si les mesures sont favorables, de faire vivre nos services (hébergement, restauration, location ...).

Certains indices confirment nos prévisions tels que les ventes records de motoneiges, le retour à la motoneige des *snowbirds* et tous les efforts promotionnels faits par la FCMQ, l'Alliance de l'industrie touristique du Québec et les associations touristiques pour faire valoir la motoneige comme produit touristique par excellence.

Bien sûr, la portée et la durée de la nouvelle *Loi sur les véhicules hors route* se joueront bien au-delà de l'hiver 2020-2021. Toutefois, avant de penser à envisager les hivers à venir, il faut tout d'abord franchir celui qui approche à grands pas.

Enfin, nous savons que le travail est loin d'être fini pour continuer à faire fleurir notre activité dans un climat soucieux de la sécurité de tous les usagers, et pour ce faire, nous souhaitons offrir notre collaboration pour l'élaboration de tous les règlements qui seront initiés à la suite de l'adoption de la présente loi.