

**CONSULTATIONS PARTICULIÈRES ET
AUDITIONS PUBLIQUES
ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC**

Projet de loi n° 48

Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière

Mémoire remis à la Commission des transports et de l'environnement

Par le collectif **Pas une mort de plus:
Mettons fin à l'insécurité routière
sur le trajet scolaire**

Février 2024



PRÉSENTATION

Pas une mort de plus

Pas une mort de plus est une coalition non-partisane de parents et de citoyen-nés qui, depuis la marche en mémoire de Mariia Legenkovska, 7 ans, décédée le 13 décembre 2022 après avoir été happée sur le chemin de l'école par un automobiliste, lance un cri du cœur pour réclamer la fin de l'insécurité routière sur le trajet scolaire. Le 24 janvier et le 15 mars 2023, à l'appel notre coalition, des centaines de parents et de citoyen.es à travers le Québec manifestent pour cette cause aux abords des écoles. Ces deux grandes manifestations nationales historiques sont largement médiatisées et des élus municipaux et provinciaux y assistent.

Au printemps 2023, une cinquantaine de municipalités et MRC, représentant plus de 50% de la population québécoise, adoptent notre résolution intitulée : *Demande au gouvernement du Québec d'accélérer la mise en place d'actions permettant d'accroître la sécurité des piétons, des cyclistes et de toutes les usagères et de tous les usagers de la route* - la résolution ainsi que la liste des villes l'ayant adopté est disponible à l'annexe A. Dans la foulée, plusieurs municipalités à travers le Québec annoncent des consultations publiques et des plans municipaux novateurs pour sécuriser les secteurs scolaires contre l'insécurité routière.

Le 21 avril 2023, les partis d'opposition interpellent la ministre des Transports et de la mobilité durable, Mme Geneviève Guilbault, au sujet de l'insécurité routière sur les trajets scolaire. Lors d'un point de presse tenu à l'Assemblée nationale en marge de l'évènement, notre groupe émet des demandes visant l'établissement de normes appliquées à l'aménagement sécuritaire des cheminements scolaire. Suivant cette interpellation, notre coalition collaborera avec la Ministre Guilbault ainsi que son cabinet afin d'élaborer un plan de sécurité routière sur les trajets scolaires.

Ainsi, en quelque sorte, le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, présenté le 22 août 2023 par la ministre Geneviève Guilbault, constitue une réponse aux manifestations de l'hiver 2023 et aux problématiques identifiées par les parents du collectifs *Pas une mort de plus*.

Nous présentons ce mémoire dans le but de soumettre nos recommandations en lien avec le projet de loi 48 qui découle du Plan d'action en sécurité routière, tel que présenté le 8 décembre 2023.



PAS UNE MORT DE PLUS EN IMAGES...



Le collectif *Pas une mort de plus* est né de l'indignation citoyenne face à l'insécurité routière vécue quotidiennement par nos enfants dans leur déplacement vers l'école.



EXPOSÉ GÉNÉRAL

Pour une imputabilité en matière d'aménagements

L'ébullition ayant suivi le décès tragique — et évitable — de la petite Mariia nous révéla notre multitude : nous étions des dizaines de groupes de parents inquiets à la grandeur du Québec à signaler des trajectoires scolaires dangereuses dans nos quartiers; nous étions nombreux à être empêtrés dans les interminables et complexes démarches devant mener à la mise en place des plus simples correctifs; nous étions tout autant à essuyer des refus ou contraints à se satisfaire de demies-mesure, tant l'absence de normes encadrant la sécurité des trajectoires scolaires mène, au Québec, à une inertie et un laisser aller dans ce domaine. Indignés, inquiets, mais résolus, nous avons alors uni nos forces **afin que plus jamais nos écoles ne soient le théâtre d'une telle tragédie**. S'ajoutant aux voix des experts de l'urbanisme et des transports actifs, nos campagnes menées aux abords des écoles ont permis de faire résonner dans la sphère publique les préoccupations de parents inquiétés par les dangers au potentiel funeste accompagnant les enfants sur leur trajet scolaire ainsi que le deuil bien réel de parents frappés par l'incurie tragique de notre société à cet égard.

En août 2023, lors d'une rencontre particulière avec notre collectif, la ministre des Transports, Mme Geneviève Guilbault faisait la promesse tant attendue : **l'aménagement sécuritaire des corridors scolaires serait désormais obligatoire**. Cette obligation soulagerait le parent qui, dès lors, n'aurait plus à manifester devant l'école pour un bout de trottoir ou un arrêt supplémentaire ni à engager l'ingagnable bataille contre des municipalités réfractaires; surtout, la loi rendrait définitivement et automatiquement sécuritaire la plus normale et iconique des activités enfantines : marcher vers l'école!

Or, **un seul article du projet de loi 48 renvoie à cette promesse:**

"En outre, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public est tenue d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le ministre des Transports en semblable matière."



Nous saluons cette importante avancée, mais demeurons **sceptiques quant à l'impact qu'aura cet article unique sur le terrain**. Pour rendre les cheminements scolaires réellement sécuritaires, il ne suffira pas de déclarer que les zones scolaires doivent être sécuritaires; il faudra aussi prendre les moyens pour y arriver. Pour ce faire, nous envisageons une loi analogue à la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* et une institution analogue à la CNESST pour veiller à son application. La CNESST, qui est l'assureure unique des travailleurs tout comme la SAAQ l'est pour les usagers de la route, a non seulement le mandat d'indemniser les victimes, mais aussi celui de veiller à la prise en charge de la santé et de la sécurité par les milieux de travail.

Au Québec, ni la SAAQ, ni **aucune institution n'a comme mandat d'assurer la prise en charge de la santé et de la sécurité par les responsables des chemins publics**. Les parents qui tentent des démarches pour sécuriser les trajectoires scolaires de leurs enfants s'adressent à une panoplie d'institutions (municipalités, MTMD, centres de services scolaires, etc.) et se butent éventuellement à l'absence d'obligations de ces instances en ce qui concerne la sécurité des enfants piétons/cyclistes et la légalité des situations dangereuses qu'ils dénoncent. Dès lors, la pression populaire devient l'unique et dernier recours.

Les exemples où les villes et le MTMD refusent de corriger des infrastructures déficientes sont malheureusement nombreux. Couramment, des raisons insatisfaisantes au vu de la lourdeur de conséquence pour les enfants et leurs parents sont énoncées: fluidité automobile, importance des coûts, complexité du déneigement, etc. Malgré l'annonce du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, la situation perdure. (*Voir Annexe B pour une liste non exhaustive de situations où les responsables des aménagements routiers font stagner les dossiers*).

Pourtant les récriminations émergent non seulement des parents, mais aussi des meilleurs experts en urbanisme et en sécurité routière. **Même les recommandations des coroners** issues de l'analyse de collisions mortelles et concernant l'aménagement des chemins publics avec l'objectif explicite d'éviter d'autres collisions sur les trajectoires scolaires **sont appliquées selon le bon vouloir des municipalités**. Par exemple, en contradiction avec la recommandation du coroner, six ans après le décès d'Anaïs Renaud, 11 ans, il n'y a toujours pas de trottoir menant à l'école sur la rue Principale à Saint-Flavien.



En outre, quarante ans après l'implantation du "no-fault", dont l'indéniable vertu consiste à ne pas imposer aux victimes le fardeau des actions judiciaires à intenter à la suite de collisions graves ou mortelles, l'absence de conséquences pour les responsables de fautes ou de négligences — à l'exception d'incidents causés par des gestes de nature criminelle — a créé un climat où l'absence d'imputabilité est totale.

Par exemple, suite au décès de Jules Boutin, 13 ans, happé mortellement par une chauffeuse d'autobus scolaire alors qu'il traversait un passage piétonnier devant l'école à la sortie des classes, aucun blâme n'a été reçu par:

- la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts, qui avait pourtant reçu plusieurs signalements par rapport à la dangerosité de l'endroit et qui avait négligé de repeindre cette traverse piétonne névralgique ou de mitiger le risque relié à la circulation lourde autour de l'école (notamment en raison d'un quartier industriel à proximité),
- la commission scolaire, responsable de la trajectoire et de l'horaire des autobus déterminés sans analyse de risque et qui ont grandement contribué à la collision,
- la chauffeuse de l'autobus, pour qui un "avis de non-responsabilité" a été émis rapidement après l'accident et sans enquête approfondie, malgré qu'elle n'ait incontestablement pas respecté une traverse piétonne. Il s'est agi pour elle de déclarer qu'elle ne l'avait pas vu et l'affaire était réglée.

Et pourtant, cet accident était évitable.

Face au désengagement des autorités concernées, dans le climat d'impunité qui sévit, et dans le contexte de l'augmentation du nombre, de la taille, du poids, et de la largeur des angles morts des véhicules en circulation, nous, les parents, manquons cruellement de moyens pour favoriser les déplacements actifs de nos enfants, si bénéfiques pour leur santé, tout en évitant les accidents mortels sur leurs trajets scolaires. Il nous apparaît impératif de désigner un véritable responsable de la sécurité routière et de lui donner les moyens nécessaires pour remplir sa mission.



RECOMMANDATIONS

Article 52 L'article 294.0.1 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant :

«En outre, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public est tenue d'aménager de façon sécuritaire la zone scolaire, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le ministre des Transports en semblable matière. ».

1. Adopter une *Loi sur la santé et la sécurité des usagers de la route* et désigner une institution pour la mettre en œuvre. Cette institution devra avoir le pouvoir d'agir en prévention et d'exiger des correctifs de la part des gestionnaires des chemins publics.

Afin de prendre en charge le risque inhérent à la circulation des véhicules motorisés dans nos milieux de vie, nous recommandons au MTMD de s'inspirer de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* (LSST) et d'adopter une *Loi sur la santé et la sécurité des usagers de la route*. Une institution analogue à la CNESST, peut-être la SAAQ ou une nouvelle instance créée à cette fin, par exemple un **Protecteur des usagers de la route**, devrait être désignée pour veiller à l'application de la nouvelle loi. Celle-ci permettrait d'agir de manière préventive en établissant des normes contraignantes pour assurer la sécurité des usagers non-protégés dans les différents milieux de vie du Québec (zone scolaire, zone urbanisée, zone rurale, zone industrielle, etc.).

Cette loi donnerait à l'institution désignée le pouvoir d'imposer aux différentes parties prenantes — MTMD, municipalités, centres de services scolaires, transporteurs scolaires, etc. — de se conformer à un **règlement**, similaire au *Règlement sur la santé et la sécurité du travail*, qui **définirait avec précision les caractéristiques de sécurité minimales des différents milieux de vie**. Par exemple, pour les zones scolaires, ce règlement pourrait rendre obligatoire la présence de trottoirs, définir leur largeur minimale et la manière dont ils doivent être séparés de la circulation motorisée, la longueur maximale des traversées piétonnes, les caractéristiques des infrastructures cyclables, le type de circulation permise, les limites de vitesse, etc. Ce règlement devrait être inspiré des meilleures pratiques dans le domaine, notamment du projet Vision Zéro.



En outre, l'institution chargée de la mise en œuvre de cette nouvelle loi devrait:

- **recevoir les plaintes** des citoyens au sujet de la sécurité routière et faire le suivi avec les acteurs concernés
- faire un **suivi systématique des recommandations des coroners** lorsqu'un piéton ou un cycliste est tué sur la route,
- déployer des inspecteurs qui auront tous les pouvoirs nécessaires pour **exiger des correctifs** de la part des responsables des chemins publics, afin qu'ils se conforment à la réglementation.
- tenir des **statistiques sur les causes des accidents graves** (présentement tenues par la SAAQ) en ajoutant aux causes possibles les **aménagements déficients**.

LA CNESST: UN MODÈLE DE PRISE EN CHARGE DU RISQUE

	Sécurité au travail	Sécurité routière
Risque	Inhérent au travail	Inhérent à la circulation de véhicules motorisés dans les milieux de vie
Public à protéger	Travailleurs	Usagers non-protégés
Loi	Loi sur la santé et la sécurité au travail	Loi sur la sécurité des usagers de la route (à faire)
Règlement	Règlement sur la santé et la sécurité du travail	Règlement sur la sécurité des usagers de la route (à faire)
Financement	Générateurs de risque: employeurs	Générateurs de risque: détenteurs de permis de conduire et d'immatriculation
Mise en oeuvre	CNESST	SAAQ? Protecteur des usagers de la route ? Autre?



Les activités de la CNESST reposent sur une hiérarchie des mesures de préventions qui commence avec l'**élimination du risque à la source**. Le deuxième article de la Loi sur la santé et la sécurité de travail se lit d'ailleurs comme suit:

La présente loi a pour objet l'élimination à la source même des dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique et psychique des travailleurs.

La CNESST assure aussi la prise en charge de la sécurité des travailleurs en suivant un cycle d'identification du risque, de correction du risque et de contrôle.

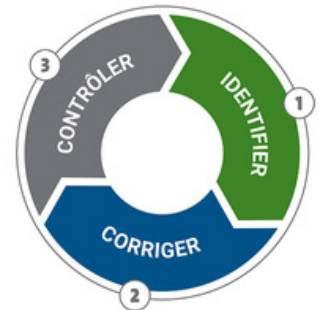
L'ensemble de ces mesures a permis au Québec de faire des **avancées significatives** en matière de santé et sécurité au travail dans les dernières décennies.

En 2024, nous avons grandement besoin d'une loi aussi forte que la LSST au niveau de la sécurité routière! Quelqu'un doit être responsable de la sécurité des usagers de la route.

La révision du Tome I du guide de conception routière pour mieux refléter les bonnes pratiques en milieu urbain est la bienvenue, mais puisque celui-ci ne revêt pas un caractère obligatoire, elle est insuffisante pour garantir des milieux sécuritaires à nos enfants.

Quant à la Table de la sécurité routière que la ministre prévoit créer dans son Plan d'action en sécurité routière, nous craignons qu'elle ne soit qu'une énième joueuse à faire des recommandations aux gestionnaires de chemins publics. Dans bien des cas, les parents mobilisés demandant des changements qui ont déjà été recommandés par plusieurs personnes avant eux : un plan de déplacement fait pour l'école par des spécialistes de Piétons Québec ou Accès Transport Viables, la SAAQ elle-même, qui a identifié une zone comme accidentogène ou même le bureau du coroner. Trop souvent, ces recommandations ne sont pas mises en œuvre par les responsables de l'aménagement, qui n'ont ni l'obligation de les suivre, ni même de justifier leur choix.

La Loi sur la santé et la sécurité des usagers de la route permettrait, dans bien des cas, de transformer ces recommandations en obligations et ainsi à permettre la sécurisation des déplacements scolaires.



2. Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des corridors scolaires et non uniquement de la zone scolaire

La «zone scolaire» est très restreinte et ne concerne que les tronçons de rue directement adjacents à une école. Or les élèves ont besoin que l'ensemble de leur trajectoire soit sécuritaire. Nous suggérons plutôt d'utiliser l'expression « corridors scolaires». On entend par "corridor scolaire" toute route, trottoir ou zone reliant une école à ses zones environnantes et utilisées par les élèves pour se rendre de leur domicile à l'école ou vice versa.

3. Définir précisément ce que signifie l'aménagement "sécuritaire" des corridors scolaires

Les normes devraient être définies dans un règlement et la présente loi devrait référer directement à ce règlement et prescrire son respect.

4. Établir un échéancier quant à l'entrée en vigueur de cette obligation

Selon le paragraphe 6 de l'article 87 du projet de loi, l'article 52 entrera en vigueur "*à la date ou aux dates déterminées par le gouvernement*". Nous recommandons d'établir un échéancier précis et réaliste où l'aménagement sécuritaire des cheminements scolaires devrait être obligatoire dans les zones les plus accidentogènes (les artères urbaines près des écoles, par exemple) à relativement court terme, un an par exemple.

À moyen terme, la zone scolaire pourrait ensuite être élargie à un périmètre de plus en plus large autour des écoles.



Article 55 L'article 328 de ce code est modifié par l'insertion, après le paragraphe 4° du premier alinéa, du paragraphe suivant :

« 4.1° excédant 30 km/h dans une zone scolaire; ».

5. Appliquer cet article aux corridors scolaires et non seulement à la zone scolaire

6. Fixer une date limite pour l'entrée en vigueur

Selon le paragraphe 5 de l'article 87, cet article n'entrera en vigueur qu'après la publication du règlement sur les dérogations. Nous sommes d'avis que limiter la vitesse à 30 km/h est une mesure plutôt simple et rapide à mettre en place. Nous suggérons donc que les gestionnaires des réseaux routiers disposent d'un délai de six (6) mois suivant l'adoption de cette loi pour limiter la vitesse à 30 km/h partout où des zones scolaires ET des corridors scolaires sont déjà définis.



Article 57 L'article 329.1 de ce code est remplacé par le suivant :

«329.1. Dans une zone scolaire, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit installer une signalisation indiquant la limite de vitesse prévue au paragraphe 4.1° du premier alinéa de l'article 328. Elle peut, dans le respect des conditions prescrites par un règlement du gouvernement, fixer une limite de vitesse différente de celle prévue au paragraphe 4.1° du premier alinéa de l'article 328. ».

7. Exiger la tenue de statistiques sur le nombre de cheminements scolaires qui auront une limite de vitesse différente

Puisque nous ne connaissons pas encore la teneur de ce règlement, nous sommes inquiets de la portée qu'il pourrait avoir. C'est pourquoi il devrait être possible de savoir combien d'écoles sont touchées par les conditions prescrites dans le règlement.

8. Fixer une date limite pour l'entrée en vigueur

Voir la recommandation 6 de l'article 55.



RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

- Créer un protecteur de l'utilisateur de la route pour prendre en charge la sécurité des usagers de la route.
- Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des corridors scolaires et non uniquement de la zone scolaire.
- Rendre obligatoire de suivre le guide d'application élaboré par le Ministère, plutôt que de simplement tenir compte du guide.
- Fixer la limite de vitesse à 30km/h dans les corridors scolaires et ce, à l'intérieur d'une limite de six mois après l'adoption du projet de loi.
- Fixer la limite de vitesse à 30km/ dans les corridors scolaires sauf en cas de dérogation en faveur de la santé et de la sécurité de l'utilisateur de la route.



CONCLUSION

sous-titre?

Il y a un an, *Pas une mort de plus* naissait. C'est un cri du cœur que les parents de partout au Québec ont lancé lors de deux manifestations. Plus d'une cinquantaine de villes et de MRC totalisant plus de la moitié des Québécois nous ont appuyé en signant une résolution. La ministre du transport et de la mobilité durable a donc proposé un plan de sécurité routière en août 2023. Nous sommes emballés par le plan. Si les moyens sont mis en place pour atteindre ses objectifs, le plan sera une réussite. Le projet de loi est donc le premier moyen d'observer si, concrètement, les mesures sont mises en place pour améliorer la sécurité de nos enfants sur les trajets scolaires, pour augmenter la part modale de la marche. Après tout, nous souhaitons alimenter le cercle vertueux où, plus c'est sécuritaire, plus les enfants marchent et donc, plus ça devient davantage sécuritaire. C'est la moindre des choses si nous voulons que nos enfants soient en santé, en sécurité et qu'ils apprennent à devenir autonomes.

Est-ce que ce projet de loi fera en sorte qu'il y ait des trottoirs à St-Flavien?

Est-ce que les voitures rouleront encore à 70 km/h sur les boulevards Léger, Crémazie et bien d'autres boulevards urbains à 6 voies que les enfants doivent traverser quotidiennement pour aller à l'école?

Est-ce que le MTMD va encore maintenir la limite de vitesse à 70km/h à Prévost?

Est-ce que les enfants auront enfin le droit d'aller à l'école à pied à Saint-Colomban?

Ces exemples que nous avons répertoriés continuent de s'ajouter depuis l'annonce du mois d'août. Malgré les recommandations des experts, les rapports du coroner et les récriminations des parents, les concepteurs des réseaux routiers n'ont aucune obligation quant à la conception des aménagements ni aucune justification à donner. Est-ce que le projet de loi va réellement changer les choses? C'est la seule question qui nous intéresse. Les plus grandes avancées en matière de sécurité dans les milieux de travail au Québec sont arrivées par la CNESST dont le principal objectif est d'éliminer les risques et dangers à la source. Selon nous, notre recommandation de créer une instance similaire en matière de sécurité routière pour nos milieux de vie permettra d'avoir la certitude que ces changements auront lieu rapidement.

Les besoins des enfants envers un trajet scolaire sécuritaire sont légitimes, désirées et souhaitables.



ANNEXE A

Demande au gouvernement du Québec d'accélérer la mise en place d'actions permettant d'accroître la sécurité des piétons, des cyclistes et de toutes les usagères et de tous les usagers de la route

Considérant que les Québécoises et Québécois ont été profondément ébranlés par le décès tragique de la petite Mariia Legenkivska, survenu à la suite d'une collision le 13 décembre 2022;

Considérant que les enfants piétons ou cyclistes sont plus vulnérables que les adultes piétons et cyclistes, alors que ces modes de transport leur permettent de se déplacer de manière autonome vers l'école ou le parc;

Considérant que la mise en place de mesures structurantes favorisant la sécurité des usagers de la route (rues conviviales, liens cyclables protégés, élargissement des trottoirs, bollards, réduction de la vitesse, dos d'âne, etc.) fait partie des priorités municipales;

Considérant que la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, adoptée en 2018, avec l'objectif de vision zéro accident n'a toujours pas été déployée.

Attendu qu'en 2022, 36 piétons sont morts sur le territoire de la SQ, qu'en moyenne, une personne piétonne meurt tous les 5 jours au Québec et que depuis 10 ans, ce sont plus de 27 000 personnes qui ont été blessées et 650 personnes qui sont décédées, alors qu'elles se déplaçaient à pied;

Attendu que selon l'Institut national de santé publique du Québec entre les années 2017 et 2023, on estime que 81 enfants âgés de 5 à 12 ans ont été blessés par un véhicule motorisé;

Attendu que la promotion des déplacements actifs entre la maison et l'école auprès des jeunes devrait être privilégiée car les déplacements actifs sont bénéfiques et permettent l'interaction, la socialisation et favorisent l'autonomie et la santé physique, en plus, le transport actif ne produit aucune émission polluante.

Il est proposé par _____

Appuyé par _____

Et résolu :

Que la Ville de _____ demande au gouvernement provincial d'augmenter rapidement et significativement le budget accordé à l'aménagement de mesures de sécurisation prouvées et efficaces autour des écoles du Québec.

Que la Ville de _____ demande au gouvernement provincial de revoir son processus d'accompagnement et de gestion des demandes municipales à ce sujet.

Que la ville de _____ demande au gouvernement provincial de mettre en oeuvre la stratégie de prévention en sécurité routière.



ANNEXE A (suite)

Liste des villes ayant signé notre résolution ou une résolution semblable:

St-Etienne-de-Bolton	St-Charles-Borromée
Magog	Prévost
Eastman	St Hyppolite
Frelighsburg	Ste-Agathe-des-Monts
Saint-Armand	Otterburn Park
Bolton-Est	Port-Cartier
St-Agapit	Val-David
Sainte Croix	Carleton sur mer
Saint-Flavien	St-Mathieu
Leclerville	Nouvelle
Montréal	St-Valérien
Québec	Amqui
Gatineau	Delson
Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville
Sherbrooke	Joliette
Lévis	Maria
Trois-Rivières	Mascouche
Brossard	Rimouski
Chambly	Hampstead
Saint-Lambert	Ange-Gardien
St-Colomban	

Liste des MRC ayant signé notre résolution ou une résolution semblable

Acton
Brome-Missisquoi
Drummond
Les Appalaches
Lotbinière
La Nouvelle-Beauce
Memphrémagog
L'Érable
Les Pays-d'en-Haut
Pierre-De Saurel
Matawinie
Rouville
Témiscamingue
Caniapiscau
Abitibi
Coaticook
La Haute-Gaspésie



Problèmes dans les villes et villages avec le MTMD

Endroits	Problèmes	Source
Prévost	Le MTQ refuse d'abaisser la limite de vitesse disant que les automobilistes ne la respecteraient pas de toute façon. Histoire complexe ensuite avec projet-pilote.	Laurentides Collision avec des enfants évitée de justesse sur la 117 La Presse
Roberval	Le MTQ refuse d'abaisser la limite de vitesse parce qu'il n'y a pas eu de mort et parce que la voie est assez large!	Le MTQ refuse un projet de réduction de la vitesse à Roberval (lequotidien.com)
Saint-Damien	L'environnement actuel de la route ne rend pas possible une réduction de la vitesse permise puisque celle-ci entraînerait son non-respect de la part des usagers de route.	Saint-Damien essuie un revers du MTQ (laction.com)
Eastman	Ils ont dit qu'une étude de circulation devrait être menée avant de pouvoir voir si le 30 km/h était possible.	Route dangereuse à Eastman Des enfants dans le trafic La Presse
Nouvelle	Ce n'est qu'après avoir observé le comportement des automobilistes et analysé les relevés de vitesse réalisés à l'été 2020 qui ont démontré que la vitesse moyenne pratiquée était de 76km/h, les fonctionnaires sont venus à la conclusion qu'une diminution de la limite de vitesse à 50 km/h sur ce tronçon n'était pas justifiée et risquerait d'engendrer un faux sentiment de sécurité, puisqu'elle ne serait que très peu respectée.	Le MTQ n'abaissera pas la limite de vitesse à Nouvelle - TVA CIMT CHAU
Marieville	La Ville de Marieville, en Montérégie, a demandé en 2021 au ministère des Transports que soit sécurisée la route 227 à l'intersection de la rue Girouard-Jeannotte, qui n'est pas munie d'arrêt. Longs délais.	Marieville : sécuriser l'intersection Girouard-Jeannotte sur la route 227 - Le journal de Chambly



Problèmes dans les villes et villages avec le MTMD

Endroits	Problèmes	Source
Longueuil	À la suite de l'accident au cours duquel un piéton a été blessé, le 13 avril, à l'angle de la route 112/116 et de la rue Saint-Georges, dans le secteur Le Moyne de l'arr. du Vieux-Longueuil, le ministère des Transports du Québec (MTQ) analysera l'intersection afin de s'assurer qu'elle soit sécuritaire pour les automobilistes. Les vérifications ne s'attarderont pas à la sécurité des piétons, car il se trouve que les aménagements actuels pour ceux-ci sont adéquats, selon le MTQ.	Le Courrier du Sud Intersection R112/116 et rue Saint-Georges: le MTQ fera une analyse... de la sécurité automobile
Joliette	«Aucun autre plan d'aménagements ou de travaux comportant un échancier ne m'a été communiqué», souligne la coroner Sarrazin.	Piétonne heurtée mortellement : le maire de Joliette dénonce l'incompétence du MTQ JDM (journaldemontreal.com)
Saint-Colomban	Les enfants se font interdire d'aller à l'école à pied ou à vélo.	https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1963266/securite-pietons-ecoles-municipalites-gouvernement-legault
Fossambault	«Au cours des dernières années, il dit avoir demandé au Ministère d'ajouter des lumières à deux intersections et de réduire les limites de vitesse entre la rue des Érables et le centre-ville. À part nous dire qu'ils ont des statistiques qui font que ne peuvent pas faire ceci ou cela, on n'a rien de concret avec eux-autres», se désole-t-il.	Route de Fossambault : des citoyens dénoncent l'inaction du MTQ Radio-Canada.ca
Rigaud	Dans la pétition qui compte à ce jour 654 signatures, l'instigatrice, Évelyne Lafleur explique que le tronçon appartient au ministère des Transports du Québec, mais que ce dernier ne collabore pas diligemment avec la Ville de Rigaud pour lui accorder cette juridiction	Une pétition afin d'assurer la sécurité routière à Rigaud VIVA MÉDIA (viva-media.ca)



Problèmes dans les villes et villages avec le MTMD

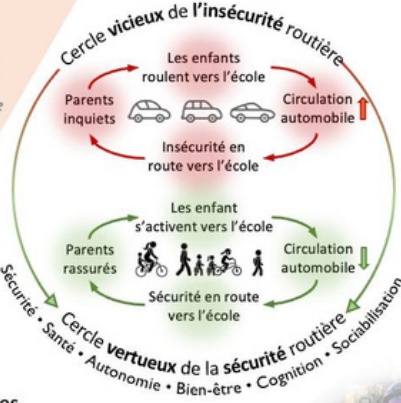
Endroits	Problèmes	Source
Sainte-Agathe-des-Monts	À ce jour, Mme Ricard s’explique encore très mal la réaction du CSSL dans ce dossier. « Le lendemain de la mort de mon fils, l’ancien directeur général, Bernard Dufourd, s’est empressé de dire qu’il s’agissait d’un accident imprévisible et que le Centre n’avait aucune lacune de son côté	« Pour Jules, c’est trop tard » - Catherine Ricard L’info du Nord Sainte-Agathe (infodunordsainteagathe.ca)
Sherbrooke	Cinq ans plus tard, lui et ses complices se voient plutôt comme Astérix et Obélix qui se démènent dans la maison qui rend fou. « On s’est fait dire souvent : “La balle est dans notre camp, soyez patients”.	Le combat pour une rue partagée à Sherbrooke Le Devoir
Saint-Jérôme	« Il n’y a pas de trottoirs ici, il n’y a pas de véritable accotement. Pourtant, il y a plein d’enfants. Et ça roule parfois très vite, 60 km/h, 70 km/h », dit Cynthia Bourgoïn, qui habite sur le boulevard de La Salette. « Ces deux demandes ont été refusées par le Ministère en novembre 2023 », dit-elle. Au MTMD, le porte-parole Martin Girard précise à ce sujet que la demande a été refusée parce que « la portion ciblée du boulevard de La Salette, à proximité de l’école, n’est pas incluse dans la zone scolaire ».	Saint-Jérôme « Marcher ici, c’est impossible » La Presse
Partout		
Partout		
Partout		





Pas une mort de plus

Groupe de parents mobilisés pour mettre fin à l'insécurité routière sur les cheminements scolaires à la GRANDEUR du Québec.




Aujourd'hui, moins de 20 % des écoliers québécois se déplacent activement alors que 80 % le faisaient dans les années '80.¹



Le sentiment d'insécurité est généralisé chez les parents québécois.

Nous déplorons que ...

- ... les cheminements scolaires ne soient pas adéquatement protégés, générant de l'insécurité, des blessés, et des morts.
- ... les mesures déployées pour y remédier se limitent trop souvent à des campagnes peu efficaces ou temporaires de signalisation, de répression, ou de sensibilisation.
- ... l'absence de responsable et de normes devant assurer la sécurité des enfants en route vers l'école ait engendré la mise en place et le maintien d'aménagements dangereux à travers le Québec.

Quoi faire pour améliorer la sécurité :

ÉLIMINER LE DANGER À LA SOURCE *tendance mondiale* 

À privilégier	À éviter
 <p>Aménagements contraignants</p> 	 <p>Faire porter la responsabilité aux usagers non-protégés</p>
 <p>Signalisation Répression Sensibilisation</p>	

Territoire impossible à surveiller en entier • Contournable • Peu d'effet sur le sentiment de sécurité² • Ne contrôle pas l'erreur humaine • Intervient trop tard • Inefficace seule³ • N'élimine pas le danger • Non-respectée⁴ • Plafonnement de ses effets⁵.

→ La sensibilisation constitue souvent la seule option d'intervention de plusieurs intervenants (Piétons Québec, Vélo Québec, CAA, CSS, écoles, etc.) Les autres leviers demeurent l'apanage des gouvernements.

Nos demandes

Attendu que le gouvernement provincial est le seul habilité à édicter des normes, à les financer, et à s'assurer de leur réalisation à la grandeur de la province, nous lui demandons* :

*En collaboration avec le milieu et les partenaires municipaux

l'établissement de normes contraignantes qui :

- Respectent le principe selon lequel la responsabilité de la sécurité des enfants se déplaçant activement incombe principalement aux responsables des infrastructures,
- S'appliquent au périmètre des trajets scolaires de toutes les écoles du Québec tant sur les routes municipales que sur celles sous la responsabilité du MTMD,
- Protègent effectivement les enfants se déplaçant activement vers l'école au moyen d'aménagements sécurisant l'environnement routier et démontrés efficaces.

Nos attentes envers le gouvernement

Excellence
Leadership
Imputabilité
Financement

** Trajet scolaire : La zone avoisinant l'école au sein de laquelle des déplacements actifs vers l'école sont envisageables.

Références : 1) Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie. 2016. Transport actif à l'école. 2) Torres et coll. 2019. Children's Geographies. 3) MTQ. 2015. Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain. 4) CAAQ. 2022. La vitesse dans les zones scolaires... ça fait peur! 5) Association québécoise des transports. 2023. Franchir un cap en sécurité routière au Québec.

