

Deux ans après la mort de Mariia



Il faut un Protecteur en sécurité routière

Le 13 décembre 2022, la petite Mariia, 7 ans, est morte, fauchée par un automobiliste sur le chemin de l'école. Des parents de partout au Québec se sont mobilisés et ont créé *Pas une mort de plus*, un mouvement national réclamant des autorités la fin de l'insécurité routière sur les trajets scolaires.

Depuis, les mobilisations citoyennes ont contribué à améliorer la sécurité des trajectoires scolaires dans plusieurs communautés où la volonté politique était au rendez-vous et à l'adoption de la loi 48. Celle-ci exige que les abords immédiats des écoles soient « sécuritaires », sans toutefois définir ce terme.

En analysant les récents [bilans routiers préoccupants](#), nous avons toutes les raisons de croire que ça ne sera pas suffisant.

Nous estimons qu'un Protecteur des usagers de la route est nécessaire. Nul besoin d'aller chercher loin pour s'inspirer. Nous avons un modèle, fièrement québécois, qui a fait ses preuves pour sauver des vies par la prévention : la CNESST.

Celle-ci est responsable d'assurer la prise en charge de la sécurité des travailleurs grâce à une hiérarchie de mesures *commençant* par l'élimination du danger à la source. Pour ce faire, elle peut exiger des correctifs de la part des employeurs fautifs. Elle a permis au Québec de faire des **avancées significatives** en matière de santé et sécurité au travail dans les dernières décennies.

Or, aucune loi ni institution n'encadre la sécurité routière de cette manière. Nous savons pourtant comment réduire les risques à la source dans ce domaine. L'approche Vision zéro, adoptée par le Gouvernement dans son Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, est claire sur la démarche systémique à adopter pour que les rues, les véhicules, les vitesses et les comportements préviennent les collisions graves et mortelles.

Il ne manque qu'une loi et un Protecteur qui la fait appliquer. C'est pourquoi nous réclamons que le Québec s'inspire de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* (LSST) pour adopter une **Loi sur**

la sécurité des usagers de la route et qu'il nomme un **Protecteur des usagers de la route** pour veiller à son application.

La loi imposerait aux pouvoirs publics de se conformer à un règlement qui définirait avec précision les caractéristiques de sécurité minimales des différents milieux de vie, par exemple, la longueur maximale des traversées, ou la manière de séparer les piétons de la circulation motorisée.

Cette mesure permettrait de prévenir des décès d'enfants, comme ce garçon de 13 ans, [tué à Amos](#) à la sortie de son autobus scolaire après avoir dû traverser une route affichée à 90 km/h. Étonnamment, la traversée d'une telle route est imposée à des enfants dans leurs trajectoires scolaires, alors qu'elle n'est pas autorisée aux éboueurs, puisque jugée trop dangereuse par la CNESST.

Des piétons et cyclistes de tous âges sont tués, gravement blessés ou victimes de collisions à un rythme qui donne le vertige. Ces collisions ont couramment lieu à des endroits où [la communauté](#), des experts et des coroners avaient, en vain, signalé le danger aux autorités. Prenons l'exemple de ce garçon de 11 ans [mort dans le Mile-End](#) alors qu'il traversait une intersection signalée à plusieurs reprises par les [résidents du coin](#), théâtre de multiples collisions et où sont installés deux vélos blancs.

Le rôle du Protecteur sera de recevoir les [plaintes des citoyens](#) et les rapports de coroners au sujet de la sécurité routière et d'assurer le suivi. Il pourra aussi déployer des inspecteurs et exiger des correctifs de la part des gestionnaires des chemins publics. En outre, il tiendra des statistiques sur les causes des collisions graves en incluant les aménagements déficients et la conception des véhicules comme causes possibles.

En 2024, nous avons toutes les connaissances pour prévenir les décès évitables, mais l'absence d'une loi aussi forte que la LSST au niveau de la sécurité routière empêche que ces mesures soient appliquées systématiquement. Quelqu'un doit être responsable d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route, jeunes et moins jeunes.

[liste des signataires]