

StreetPeace Ep3

[Début de l'enregistrement à 00:00:00]

Ken Evans : Notre écosystème routier, y compris l'infrastructure, les comportements et la technologie, continue d'évoluer. Alors que nous nous tournons vers l'avenir, tout particulièrement à la suite d'une année parmi les plus funestes pour ce qui est des blessures et des décès de piétons dans les rues de Toronto, nous devons considérer quelle incidence cette évolution aura sur les chiffres et la sécurité pour tous les usagers de la route l'an prochain et pour les années à venir. Dans des épisodes précédents de StreetPeace (HarmonieRoutière), nous avons parlé de l'empathie et de la sensibilisation en tant que conditions essentielles pour assurer la sécurité de nos rues. Oui, la conception et l'infrastructure sont très, très importantes, mais entre-temps, nous devons tous traiter les autres avec plus de courtoisie et d'empathie. Nous ferons maintenant un bond en avant de 5, 10 ou 15 années, pour voir quelles conséquences l'arrivée inévitable de la technologie intelligente, des véhicules autonomes, etc. aura sur les routes et sur leurs utilisateurs. Au premier abord, l'avenir de la sécurité dans les rues et de la réduction des blessures et des décès semble très prometteur.

Vous écoutez StreetPeace (HarmonieRoutière), un nouveau balado de TrêveRoutière et de la RSA du Canada. Cette émission préconise une approche tous azimuts pour améliorer la sécurité dans les rues de Toronto. Les collisions impliquant des piétons, des cyclistes et des automobilistes sont en hausse, et il est maintenant temps de débattre du rôle que chacun de nous, bien franchement, joue dans la sécurité de nos rues et la réduction du nombre d'accidents tragiques sur nos routes. Je suis Ken Evans, représentant du Service à la clientèle de la RSA du Canada, et je serai votre guide dans cette série de baladodiffusions. Pour cet épisode, deux invités de choix se joignent à moi : comme d'habitude, Donna Ince, vice-présidente principale, Assurance des particuliers à la RSA du Canada, et Sasha Sud, directeur, Villes intelligentes, chez MaRS Discovery District. Bienvenue. Et merci beaucoup d'être des nôtres aujourd'hui.

Donna Ince : Merci.

Ken Evans : Allons-y. Dans le dernier épisode, nous avons mis l'accent sur la sensibilisation. Nous avons également beaucoup parlé des changements sur nos routes depuis plusieurs décennies. Nous avons des bandes cyclables, une infrastructure, de nouveaux bâtiments, et tout et tout. Nous devons donc nous attendre à... cela a évidemment contribué aux blessures et aux décès qui se sont produits dans nos rues, en particulier pour les piétons. Si nous pensons aux 10 à 20 prochaines années, nous avons une bonne idée de ce que nous y trouverons et nous pouvons déjà anticiper beaucoup plus de changements. Alors, M. Sud, vous êtes responsable de l'élaboration du programme de transport et de mobilité urbaine de MaRS. Vous êtes évidemment au courant de ce qui se passe en matière d'innovations, vous savez, le concept de la ville intelligente. La ville est bien sûr... et Waterfront Toronto, en discussion avec Sidewalk Labs. Alors

quand vous pensez à l'avenir de Toronto, plus précisément... Parlez-nous-en, donnez-nous une petite idée de ce que nous pouvons anticiper, mettez-y un peu de couleur.

Sasha Sud : Excellent. Donc je dirige l'équipe Villes intelligentes à MaRS Discovery District. MaRS est un centre d'innovation axé sur le soutien aux entreprises et aux entreprises en démarrage qui les aide à croître et à se mettre à l'échelle ici à Toronto et, plus généralement, en Ontario, et à demeurer concurrentielles. Dans les faits, je travaille sur le plan des systèmes qui permettent aux innovations d'être adoptées au sein des villes intelligentes. Autrement dit, quand vous regardez les technologies complexes et nouvelles et émergentes, souvent, il s'agit d'un environnement hautement réglementé, hautement complexe et multi-intervenant. Dans le secteur du transport, on lance de nouveaux produits et services; mais il y a aussi les modes traditionnels, comme les sociétés de transport en commun, les taxis et de nouvelles entreprises de voiturage. Le secteur de l'assurance souhaite en quelque sorte veiller à ce que tout cela se fasse de façon sécuritaire et qu'un certain nombre d'intervenants ou d'acteurs différents aident à faciliter une mobilité harmonieuse d'une zone à une autre. Metro Links est un organisme qui joue ce rôle dans la région du Grand Toronto.

Alors, je crois que certains des changements importants que nous allons observer en milieu urbain sont liés aux prévisions démographiques. La tendance à l'urbanisation est marquée partout dans le monde; même dans la région du Grand Toronto, on s'attend à ce que la population augmente de 30 % d'ici 2040. Cela signifie que beaucoup plus de gens vivent dans le même espace, utilisent la même infrastructure. Ce que l'on observe, c'est que les gens cherchent d'autres moyens de se déplacer, parce que le temps qu'ils passent sur la route augmente en raison de la congestion, de l'incapacité de notre infrastructure de croître au même rythme que la population. Alors cela donne lieu à plusieurs des tendances liées aux collisions et aux décès, parce que plus de gens cherchent d'autres façons de se déplacer. Et cela a pour effet... les gens s'impatientent. Ils sont pris dans un embouteillage, ils essaient d'aller chercher leurs enfants. Certaines personnes n'arrivent pas à voir leurs enfants le soir avant l'heure du coucher simplement à cause des bouchons de circulation. Cela crée donc beaucoup des tendances en matière de sécurité que l'on observe dans les rues.

En même temps, force est de reconnaître que le marché présente une lacune dans la façon dont les gens se déplacent en ville. On commence également à voir de nouveaux systèmes, comme le voiturage, initialement, qui est maintenant devenu une forme de transport coopératif, ce qui signifie qu'on est en mesure de déplacer les gens plus efficacement. Plutôt que d'avoir 40 véhicules sur la route à l'heure de pointe, vous pouvez avoir 10 voitures qui transportent le même nombre de passagers qui prendraient, vous savez, la place de 40 voitures. Donc, on réalise des gains d'efficacité. Les technologies émergentes comme les véhicules autonomes commencent aussi à arriver sur le marché, tout d'abord comme véhicules semi-autonomes. Je crois qu'il y a là des occasions énormes, déterminées par les

façons dont on ciblera ces technologies; dont on en fera la coordination avec les gens, la sensibilisation et la sécurité; dont elles seront programmées pour fonctionner susceptibles de réduire le nombre de décès et d'accidents qui se produisent dans les rues. Mais elles peuvent aussi aider à régler les problèmes actuels de congestion et de durée des trajets que l'on observe dans les grands centres urbains.

Ken Evans : M^{me} Ince, quand vous pensez aux 10 prochaines années dans l'optique des nouvelles technologies, des villes intelligentes, des véhicules autonomes et ainsi de suite, d'autres modes de mobilité qui permettent aux gens de se déplacer, qu'est-ce qui vous rend optimiste et quels sont les aspects du développement futur qui vous font hésiter?

Donna Ince : J'aimerais probablement établir un lien avec TrêveRoutière, où on parle principalement de piétons, d'automobilistes et de cyclistes. Maintenant, on ajoute un autre élément dans cet environnement, soit les véhicules autonomes, qui, je crois, au niveau le plus avancé, ne seront plus conduits par personne. C'est donc un autre élément à prendre en compte. Bien évidemment, on s'attend à ce que, vous savez, comme M. Sud l'a mentionné, ces véhicules autonomes doivent être construits de A à Z; il faut tenir compte de toutes ces parties prenantes, aussi. On a évidemment entendu parler des cas tragiques où le véhicule n'a pas su quoi faire et a pris une mauvaise décision, ce qui a causé des blessures. Je crois que les véhicules autonomes suscitent un grand enthousiasme, évidemment, parce que, vous savez, pour le secteur de l'assurance, moins il y a de gens qui sont blessés, moins il y a de véhicules qui entrent en collision et causent des dommages, mieux c'est.

Mais je pense qu'on est encore bien loin de ce jour, bien sûr, où tous les véhicules seront autonomes, alors il faudra du temps. D'ici là, il s'est fait des progrès extraordinaires dans la technologie automobile, et on en découvre un avantage, soit qu'il y a peut-être moins de collisions. On n'a pas encore confirmé qu'il y a moins de blessures; cela reste à confirmer. Le problème de ces véhicules, c'est qu'ils coûtent très cher à réparer et, vous savez, cela annule certains des autres avantages. Un autre problème est la distraction au volant. Les gens commencent à se fier beaucoup à ces véhicules et à la technologie qu'ils utilisent pour prévenir ces incidents, et la distraction au volant est certainement un côté négatif. Elle infirme certains des avantages dont on pensait bénéficier avec les véhicules autonomes.

Ken Evans : M. Sud, si on revient encore une fois sur le travail, la recherche et la coordination que vous faites à MaRS, quand vous pensez à l'avenir des villes, quand vous pensez aux villes intelligentes, prévoyez-vous des rues plus sécuritaires? Prévoyez-vous des expériences plus civilisées dans nos rues et une plus grande courtoisie entre les différents participants? Parlez-nous un peu de l'influence que la technologie, d'après vous, aura non seulement sur les statistiques, mais aussi sur les comportements.

Sasha Sud : Je crois que beaucoup de... je crois que la technologie peut avoir deux types de conséquences. On peut l'utiliser en combinaison avec les bons cadres

stratégiques, les bonnes mesures d'incitation, les bons éléments dissuasifs, pour influencer favorablement le comportement des gens dans les rues ou sur les routes; pour augmenter la sécurité des gens qui empruntent les routes et les nombreux modes de transport. Mais à l'inverse, si on n'offre pas les bonnes mesures d'incitation ou si le marché ne reçoit pas les bons signaux, sur le plan réglementaire ou économique, il est possible qu'on se retrouve avec les conséquences diamétralement opposées et néfastes que les technologies nouvelles ou émergentes peuvent aussi avoir. Un exemple qui me vient en tête, et les villes sont en train d'y réagir, je crois, c'est l'effet des entreprises de voiturage sur la congestion dans les grands centres urbains. Un exemple dont les médias ont parlé très récemment est la décision de la ville de New York de limiter le nombre de sociétés autorisées à fournir de tels services au centre-ville.

Ken Evans : Mais la ville fixe-t-elle aussi une limite au nombre de voitures qui peuvent être, j'imagine, embauchées ou exploitées par une société? Ce que j'en comprends, c'est que, par exemple, Uber peut engager autant de conducteurs qu'il le veut et a tout avantage à le faire. N'est-ce pas le cas? Le nombre de conducteurs, à tout le moins, ne devrait-il pas être plafonné?

Sasha Sud : Désolé, je pense que cela dépend vraiment de l'objectif que l'on tente d'atteindre. Si on essaie de réduire la congestion au centre-ville, la solution n'est pas nécessairement de mettre une limite absolue sur le nombre de conducteurs qui sont inscrits dans un programme. On veut faire en sorte que les conducteurs qui sont inscrits ne sont pas tous là en même temps aux heures de pointe, quand tout le monde essaie de retourner à la maison en utilisant plusieurs modes de transport, que ce soit le transport en commun ou leur propre véhicule ou un mode de mobilité partagée. Et je crois que prendre le temps de comprendre les implications potentielles des technologies émergentes est la responsabilité non seulement de l'utilisateur final, mais aussi des autres usagers et citoyens. Quels sont les effets de ces nouvelles technologies et de ces modèles d'affaires sur le plan social? Comprendre quel type de formation doit accompagner l'introduction de ces modèles d'affaires; et offrir au marché les bonnes mesures d'incitation pour qu'il se comporte de manière précise, vous savez, cela pourrait au bout du compte réduire la nécessité de corriger rétroactivement des problèmes de congestion et de sécurité routière qui vont en empirant.

Par exemple, en ce qui concerne les véhicules autonomes ou semi-autonomes, les véhicules actuels offrent déjà différentes caractéristiques d'autonomie. Et même si ces véhicules sont prêts à être commercialisés et que des gens achètent des voitures dotées de ces caractéristiques, le processus d'obtention d'un permis de conduire pour les jeunes ou les nouveaux conducteurs n'a pas changé du tout; et il n'existe aucun programme de recyclage pour les automobilistes qui ont appris à conduire il y a 40 ans dans un environnement complètement différent.

Donna Ince : C'est un excellent point, oui. C'est un excellent point.

Sasha Sud : Je crois que nous avons l'occasion de commencer à intégrer ce type de recyclage, de reprogrammation pour les gens qu'il faut former et

sensibiliser, mais aussi des exigences similaires pour les constructeurs d'automobiles qui conçoivent ces technologies. Un exemple d'approche différente intéressante qui me vient en tête porte sur Cadillac. Je viens de lire dans la presse aujourd'hui que Cadillac a un nouveau véhicule autonome doté d'une caméra infrarouge qui surveille vos yeux et vous alerte si vous ne portez pas attention à ce qui se passe sur la route. La caméra s'assure que vous ne regardez pas votre téléphone, que vous gardez les yeux sur la route, même si le véhicule est en mode autonome. Donc, on a des lumières clignotantes, on a un siège qui vibre, pour s'assurer que les gens continuent de porter attention quand des caractéristiques de ce genre sont introduites. On doit penser proactivement aux implications de nouvelles technologies, élargir le prisme, en quelque sorte, collaborer avec tous les intervenants engagés dans cet écosystème, que ce soit une compagnie d'assurance, une société de transport en commun ou une entreprise de taxi privée traditionnelle. Je pense que ce sont tous des intervenants clés qui doivent participer un peu plus globalement et tenir aussi compte des piétons et des cyclistes.

Ken Evans : M^{me} Ince, nous avons beaucoup parlé du volet sensibilisation dans le dernier épisode et M. Sud soulève un très, très bon point en ce qui concerne le besoin d'instruction, le besoin de formation, surtout quand ces nouvelles technologies sont intégrées, n'est-ce pas?

Donna Ince : Je crois que c'est un excellent point. J'ai acheté un nouveau véhicule l'an dernier et le manuel est si épais que je ne l'ai pas lu en entier. Et je pense que je n'ai probablement pas encore tiré profit de toutes les caractéristiques. Alors vous parlez de cette Cadillac avec caméra infrarouge, qui est probablement capable de voir si vous fermez vos yeux aussi. On sait qu'une des principales causes d'accident dans le domaine du camionnage est que les chauffeurs s'endorment au volant. Mais savent-ils comment activer cette fonction? Est-ce une caractéristique qui peut s'activer automatiquement? S'active-t-elle quand on fait démarrer la voiture? Ou, encore une fois, si on doit apprendre comment ça fonctionne, doit-on le faire pendant que l'on conduit, ce qui est une source de distraction susceptible de provoquer une collision? Posséder ces voitures, comprendre la technologie, c'est en train de devenir très compliqué. Est-ce qu'on tire pleinement profit des caractéristiques de sécurité ou est-ce qu'on se perd en quelque sorte dans toute cette distraction? Mais je crois que c'est un excellent point. L'éducation sur le fonctionnement des véhicules, sur la façon dont les gens se déplacent dans les rues, comme vous l'avez dit, est certainement une part assez importante de cette notion de respect, de responsabilité, d'obligation de rendre compte sur la route. Que vous soyez un automobiliste, un piéton ou un cycliste, vous devez savoir.

Ken Evans : Quel type de changements... je veux dire, quand vous pensez à ce sujet dans le contexte des véhicules autonomes ou semi-autonomes, tout d'un coup, le sentiment d'être plutôt un conducteur passif... Toute cette notion de... lorsqu'on parle du présent et de TrêveRoutière, on parle de cette notion d'empathie et de considération et de temps consacré à essayer de se mettre à la place du piéton ou du cycliste si on est un conducteur et vice

versa. Quand vous êtes dans ce genre d'état passif, ça change un peu la donne, vous ne trouvez pas?

Donna Ince : Oui, ça change la donne. Tout à fait.

Ken Evans : Oui. Alors M. Sud, dans cet esprit, parlez-nous un peu de... pour ce qui est des rues, on ne veut pas nécessairement changer le plan, mais seulement en ce qui concerne la manière dont on conçoit nos rues et notre façon d'envisager la planification urbaine dans le contexte des nouvelles technologies, dans le contexte de la mobilité... les choses changent-elles ou a-t-on atteint le point de non-retour?

Sasha Sud : Non, je pense qu'on doit en fait commencer la planification, impliquer les bons intervenants dès aujourd'hui, et c'est vraiment un rôle que MaRS se voit en bonne position d'assumer. Nous sommes une tierce partie neutre, nous sommes un organisme à but non lucratif, nous n'avons pas d'opinion préconçue en faveur d'une technologie ou d'un résultat en particulier, nous cherchons à avoir une incidence économique durable et des résultats positifs pour la société suivant l'adoption de l'innovation sur le marché. Pour ce qui est de la mobilité, nous sommes impliqués activement dans ce domaine sur les plans du leadership éclairé, pour déterminer la nécessité de recueillir des ensembles de données qui peuvent aider à prendre des décisions avisées, qui peuvent aider les décideurs à prendre des décisions avisées; et de bonnes analyses, afin de mieux guider le développement de ce marché et des nouvelles technologies. Nous avons également commencé à créer activement ce que nous appelons le centre sur l'avenir de la mobilité, lequel vise à regrouper les divers intervenants tôt dans un projet, avant de lancer vraiment quelque chose sur le marché, pour parler de ce que seront les implications de la création d'une zone réservée aux véhicules autonomes ou d'une zone où les véhicules autonomes interagissent avec les autres modes de mobilité.

Il faut que les sociétés de transport en commun y soient, que les organismes de réglementation, les sociétés qui développent ces technologies, le secteur de l'assurance, qui a beaucoup de données et une bonne perspective des répercussions sur la santé de l'introduction de ces véhicules, y soient. Et avant qu'on puisse vraiment commencer à faire quelque chose sur le marché qui est accessible et concret et peut changer des vies, on doit vraiment réfléchir à ce que certaines de ces conséquences pourraient être, afin de se préparer et de collecter des preuves sur la façon dont ces technologies peuvent être mises en œuvre, sur la façon dont on peut cadrer les modèles d'affaires pour régler des problèmes existants entourant la congestion, l'accès et l'équité des services de transport. Un exemple qui me vient en tête est un algorithme, comme ceux d'Uber et de Lyft, qui récompense les utilisateurs qui se servent plus souvent du service. Ils obtiendraient plus des rabais, un meilleur service, une meilleure cote.

On ne veut pas que ce même système s'applique aux véhicules autonomes s'ils deviennent un moyen de transport privilégié, parce qu'on créerait soudainement une économie de nantis et de démunis où les gens qui ont de l'argent sont automatiquement avantagés et ont un meilleur accès aux

services et aux technologies les plus coûteux, tandis que les personnes qui n'ont pas ces moyens n'auraient pas accès ou auraient un accès limité à ces technologies émergentes, qui seront essentielles aux déplacements des gens dans la ville ou d'une ville à une autre. Alors, en réfléchissant dès le départ à ces implications techniques, sociales et économiques, MaRS se voit bien collecter des données pour prendre des décisions politiques fondées sur des preuves et créer des cadres socioéconomiques pour le lancement de ces initiatives. Nous commençons à établir des partenariats qui rassemblent ces intervenants pour prendre des mesures collectives avec ces entités dès le début de cette discussion.

Ken Evans : M^{me} Ince, quand vous pensez à la situation actuelle en relation avec Vision Zéro... Vision Zéro qui vise évidemment à ramener à zéro le nombre de décès dans les rues d'ici 2021... On s'en va de toute évidence dans la direction opposée, d'après les statistiques de 2018. Considérez-vous les technologies, et les technologies dont on a parlé cet après-midi et aujourd'hui, comme un moyen de faire progresser la mission de Vision Zéro? Pensez-vous que les nouvelles technologies peuvent vraiment nous aider à faire bouger l'aiguille en ce qui concerne les principes et les objectifs de Vision Zéro, notamment?

Donna Ince : Oui, absolument, et nous le ferions dans le contexte de notre modèle d'affaires, qui consiste à assurer les gens, à bien assurer les gens, à assurer les voitures et les autres personnes qui sont blessées par des conducteurs que nous assurons aussi. Nous réfléchissons absolument en tant que l'un de ces intervenants que M. Sud a mentionnés. Qu'est-ce que cela signifie pour l'assurance à l'avenir, étant donné que l'on s'attend à ce qu'il y ait moins de blessures, qu'il y ait moins d'accidents dans la vie et moins de dommages matériels à ces véhicules? Nous constatons tout à fait... quand vous parliez de transformation, je crois, M. Sud, c'est vraiment de cela qu'il s'agit. Cela va transformer le transport en ville et la façon dont les gens se déplacent, mais on peut également s'attendre à ce que le secteur de l'assurance soit aussi transformé. Alors, on aimerait voir, à l'avenir, moins des lésions corporelles, que ce soit, vous savez, pour les piétons ou les automobilistes ou les cyclistes, mais il y aura encore des accidents. Je crois que ce n'est pas une technologie parfaite. Il y a plein de scénarios de la pire éventualité, comme quelqu'un qui prendrait le contrôle du réseau et qui provoquerait toutes sortes de collisions, par exemple. C'est, je crois, le pire des scénarios.

Mais l'assurance a un rôle à jouer, alors je ne m'attends pas à ce que le secteur de l'assurance se retire. Vous savez, on discute beaucoup de la responsabilité qui reviendrait peut-être aux constructeurs d'automobiles, parce que ce sont ceux qui fabriquent les véhicules et installent la technologie, qu'ils ont achetée d'autres sociétés. Je dirais que c'est la vie, qu'il y aura des incidents, qu'il y aura des blessures, mais à une fréquence bien moindre, je dirais. C'est quand on arrivera à ce moment-là : le moment où tout le monde conduit un véhicule autonome, où la possibilité d'erreur humaine est éliminée, ce qui est en fait la cause de 90 % des collisions. Une fois cette probabilité réduite, il reste quand même un risque, et je crois que le secteur de l'assurance a un rôle à jouer. Nous serons là pour aider

les gens dans ce format. Mais nous pensons vraiment que cette partie de nos activités diminuera avec le temps.

Ken Evans : Intéressant. Merci d'avoir été des nôtres aujourd'hui. J'ai apprécié cette conversation très intéressante sur l'avenir de nos villes dans l'optique de la sécurité dans les rues et sur les routes. C'est tout le temps qu'on avait pour cet épisode. Joignez-vous à nous pour le prochain StreetPeace (HarmonieRoutière). Nous retournerons à l'école et discuterons de la pertinence du recyclage des conducteurs.

[End of recorded material 00:23:18]