

StreetPeace – Épisode 4

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

Ken Evans : Personne et aucun moyen de transport n'ont de droit exclusif sur nos rues. Il s'agit d'un espace commun que nous partageons tous. Pourtant, il semble que nous sommes de moins en moins conscients des besoins et des vulnérabilités des autres, qu'il s'agisse de piétons, de cyclistes ou d'automobilistes. En 2018, Toronto a connu 44 décès sur les routes. L'engagement ambitieux de la ville, Vision Zéro, est au neutre.

Une modernisation à long terme des infrastructures sera certainement essentielle pour réduire le nombre de décès. Mais y a-t-il quelque chose que nous puissions faire entre temps? Nous croyons que si.

Vous écoutez StreetPeace, le nouveau balado de Trêve routière et de la RSA du Canada. Il s'agit d'une émission prônant une approche globale pour l'amélioration de la sécurité dans les rues de Toronto. Les collisions impliquant des piétons, des cyclistes et des automobilistes sont en hausse. Il est donc temps de discuter des rôles que nous jouons tous pour assurer la sécurité dans nos rues et réduire le nombre d'incidents tragiques sur nos routes.

Dans l'épisode d'aujourd'hui, nous irons sur la ligne de front, discuterons avec des gens qui utilisent nos rues, aujourd'hui et chaque jour, et qui espèrent y vivre une expérience plus plaisante, sécuritaire, civique et, honnêtement, empathique.

Je suis Ken Evans, le partenaire du service à la clientèle de la RSA du Canada, et je serai votre guide pour cette série de balados. Trois invités très spéciaux se joignent à moi pour l'épisode d'aujourd'hui : Donna Ince, vice-présidente principale, assurance des particuliers à la RSA du Canada, Sarah Climenhaga, ancienne candidate à la mairie de Toronto et citoyenne militante, et son fils, Jacob Meier.

Merci de vous être joints à nous aujourd'hui.

Donna Ince : Merci.

Ken Evans : Comment allez-vous?

Sarah Climenhaga : Merci de nous recevoir.

Jacob Meier : Merci de nous recevoir.

Ken Evans : Bonne année.

Interviewés : Bonne année.

Ken Evans : Avant de plonger au cœur de notre conversation, en ce début de la nouvelle année 2019, nous avons déjà parlé du fait que 2018 a été une

des pires années que nous avons connues en matière de blessures et, tout particulièrement, de décès, dans les rues de Toronto.

Alors, Sarah, à vous la parole. Quelles sont vos résolutions pour 2019 en matière de sécurité dans les rues? Quels sont vos espoirs et vos attentes, si vous regardez dans une boule de cristal?

Sarah Climenhaga : Oui, bien, pour les résolutions, il s'agit toujours d'être sécuritaire sur les routes, d'être respectueux sur les routes et d'être très conscient de ce qui nous entoure. Alors, nous sommes toujours vigilants, et j'enseigne la vigilance à mes enfants. Mon partenaire et moi sommes vigilants. Afin d'être en sécurité, autant que possible, sur la route. Et de faire du vélo, de la marche, profiter de la nature, et se déplacer aussi rapidement que possible, ce qui signifie habituellement le vélo ou la marche.

Puis, en ce qui concerne mes espoirs et mes attentes pour 2019, je crois, j'espère que notre gouvernement commencera à reconnaître que nous ne pouvons pas continuer de la sorte, avec plus de blessures et de décès.

Et je crois que la plus grande difficulté est de reconnaître la direction que nous devons emprunter. Jusqu'à maintenant, la plupart des gens l'ont fait, vous savez, et le gouvernement espère que les gens se comporteront mieux et demande aux gens de mieux se comporter. Malheureusement, nous ne pourrons pas réduire le nombre de décès tant que nos routes ne seront pas conçues de façon à ce que les gens se comportent bien.

Pour 2019, j'espère que nous commencerons à entreprendre des changements significatifs en matière de conception dans notre ville.

Ken Evans : Très bien. Et vous, Jacob? Vous avez seize ans et résidez à Toronto?

Jacob Meier : Oui.

Ken Evans : Que pensez-vous de la sécurité dans les rues, et de la façon dont vous utilisez les rues? Quelles sont vos attentes et vos résolutions pour 2019?

Jacob Meier : Je suis d'accord avec ce que ma mère a dit, mais aussi, à titre personnel, je veux m'assurer d'être toujours vigilant et conscient de ce qui m'entoure lorsque je marche ou fais du vélo. Alors pour moi, ce sera d'être plus conscient et peut-être de visiter des endroits de la ville où je ne suis jamais allé.

Ken Evans : Et comme vous nous disiez plus tôt, vous suivez actuellement un cours auprès de Young Drivers of Canada pour obtenir votre, comment l'appellent-ils, G1?

Jacob Meier : C'est juste en préparation pour le G2 [conversation inintelligible].

Ken Evans : Le permis G2?

Jacob Meier : Oui.

- Ken Evans : Alors, à la fin de 2019, en théorie, vous aurez votre permis?
- Jacob Meier : En théorie, oui, puisqu'il faut respecter une période de huit mois après la complétion.
- Ken Evans : C'est emballant.
- Et vous Donna? Lorsque vous pensez à l'année 2019, à Trêve routière et à la sécurité routière en général, quels sont vos espoirs ou vos résolutions?
- Donna Ince : Je crois que ce qui est vraiment encourageant, c'est qu'il y avait beaucoup de discussion à la fin de 2018, tout particulièrement de la part du maire Tory, à propos du fait que Vision Zéro n'est pas du tout où nous aimerions qu'elle soit.
- Et je crois qu'il s'agit d'une étape importante en matière de sensibilisation que d'aller de l'avant et de dire que nous allons dans la mauvaise direction. C'est ce dont nous avons beaucoup parlé dans la cadre de notre programme.
- Et du fait que nous devons entreprendre des choses significatives. Puis il y a la question de l'engagement. Enfin, je crois qu'il y a un certain niveau d'engagement. De plus, je suis d'accord avec Sarah. Je ne crois pas que les choses soient vraiment déterminées pour l'avenir.
- Mais je crois que la première étape est vraiment de comprendre que ça ne fonctionne pas. Mais il s'agit d'un objectif sur lequel nous devons continuer de nous concentrer. Alors c'est ce que j'espère.
- Tout comme Jacob, en matière de résolution personnelle, je crois que la prise de conscience est importante, et je dirais, pour mes enfants, de s'assurer qu'ils sont toujours conscients de ce qui les entoure. Ils explorent davantage la ville. Ce sont des adolescents, ils doivent être conscients lorsqu'ils sont dans les rues, s'ils marchent ou encore, vous savez, ma fille conduit. Mais, je crois qu'il s'agit de la sensibilisation, parce qu'il est vraiment facile d'être distraits.
- Ken Evans : Oui, tout à fait. Et désormais, nous avons ces nouvelles amendes pour les distractions au volant qui, pour la nouvelle année, sont plutôt intenses, de 1 000 \$ pour une première infraction.
- Donna Ince : C'est très rigide, très sévère.
- Ken Evans : Lorsque vous pensez à cela du point de vue des assureurs, ça doit être très encourageant.
- Donna Ince : Oh oui. Nous en sommes ravis. Lorsqu'il y a un accident, il est parfois très difficile de déterminer la cause, qui est souvent la distraction au volant, mais nous ne pouvons pas voir que c'est ce qui est arrivé. Il peut donc s'agir d'un accident impliquant un seul véhicule, et cetera, s'ils sont distraits.

Alors nous sommes vraiment ravis que cela soit mis en œuvre et nous croyons que cela encouragera les gens à déposer leur téléphone, à ne pas répondre au téléphone. Parce qu'il s'agit certainement d'amendes très sévères.

Ken Evans : Vous l'avez tous mentionné, il s'agit de la sensibilisation dans les rues, et d'être plus conscients, plus attentifs. Être attentif est une tendance que nous pouvons observer, en général. Ce serait bien de pouvoir l'observer dans les rues. Mais Sarah, en tant qu'ancienne candidate à la mairie lors des élections de l'an dernier, en ce qui concerne spécifiquement les nouvelles amendes pour la distraction au volant, de 1 000 \$ pour une première infraction, de 2 000 \$/3 000 \$ pour la deuxième, la troisième, encore une fois, c'est un peu décevant de voir que nous devons mettre en place des moyens de dissuasion, mais en fait, c'est nécessaire, si on se base sur les statistiques de l'année dernière. Que pensez-vous d'une politique de la sorte, qui servira de mesure intérimaire, avant que nous nous penchions sur la conception?

Sarah Climenhaga : Eh bien, je crois, ce qui est bien par rapport à une politique de ce genre, c'est qu'elle envoie un message. « D'accord. L'amende est sévère. » Mais, malheureusement, ce ne sera efficace que si elle est appliquée de façon constante et régulièrement. Et je pèse mes mots, régulièrement. Il ne doit pas s'agir d'une campagne éclair.

Les yeux des gens sont quelque chose de vraiment compliqué, les gens sont pressés, ils ont un million de choses en tête. Si vous demandez à qui que ce soit : « Vous serez pris en flagrant délit et recevrez une amende de 1 000 \$, ou de 10 000 \$, pour votre téléphone », voyez-vous les gens déposer leur téléphone? Ça ne se passe pas comme ça.

Nous devons donc l'appliquer sérieusement et exiger ces amendes. Dans ce cas, certainement, les comportements changeront. Les gens seront fâchés, ils voudront se débarrasser de ces amendes, mais les comportements changeront.

Mais je crois qu'il vaut toujours mieux atteindre une situation où nous n'avons pas besoin de distribuer des amendes aux gens. Où les gens agissent naturellement de la bonne façon. Et c'est ainsi que nous devons concevoir nos rues.

Ken Evans : Tout à fait.

Sarah Climenhaga : Alors, certainement. Mais je ne dirais pas qu'il s'agit d'une mesure intérimaire, pas du tout. C'est seulement le signal que notre gouvernement dit : « D'accord. Nous devons dire ceci et nous devons faire cela ». Mais si ce n'est pas appliqué, et sans les changements qui feront en sorte qu'il soit facile pour les gens d'agir correctement, sa valeur est très très limitée.

Ken Evans : Maintenant, Jacob, nous étions vraiment emballés de savoir que vous alliez vous joindre à nous aujourd'hui puisque vous êtes un jeune

Torontois, qui utilise les rues en tant que piéton et cycliste pour aller à vos activités et à l'école. Comment décririez-vous vos impressions et vos expériences des rues de Toronto? Êtes-vous un cycliste et un piéton confiant, qui se sent en sécurité? Parlez-nous un peu de votre propre expérience sur la ligne de front.

Jacob Meier : Eh bien, oui. Je me déplace à divers endroits dans la ville. Je me promène en vélo dans Forest Hill avec mon équipement de hockey pour aller à des parties. Notre famille fait des balades à vélo sur la promenade BeltLine ou près du lac.

Lorsque je fais du vélo sur BeltLine ou près du lac, tout est tellement beau. C'est si simple.

Ken Evans : Puisqu'il s'agit d'une zone réservée, n'est-ce pas?

Jacob Meier : Oui. Exactement. Je n'ai pas besoin de me soucier des voitures, ou de quoi que ce soit du genre, je peux tout simplement profiter du paysage. Au contraire, pourtant, se rendre à vélo jusqu'à ces endroits peut parfois être compliqué.

Par exemple, sur Davenport ou Bathurst, si vous êtes à côté d'une voiture, elle est à moins d'un mètre de vous, c'est vraiment stressant et ça fait peur lorsque vous essayez de vous rendre quelque part, et vous vous sentez comme si vous étiez poussé hors de la route.

Ken Evans : En ce qui concerne votre utilisation des rues de Toronto et, vous savez, le manque d'homogénéité, et les endroits où vous vous sentez en sécurité et ceux où vous ne vous sentez pas en sécurité, est-ce une conversation que vous avez avec vos amis?

Jacob Meier : En fait, oui. Mes amis et moi empruntons tous la rue Bloor. Mon école se situe près de la station Runnymede. Alors nous faisons parfois du vélo ensemble sur la rue Bloor, lorsque nous voulons faire du vélo ensemble.

Mon ami emprunte la rue Bloor plus souvent que moi. J'emprunte souvent Davenport. Il était donc très motivé, et moi également, à créer une pétition à envoyer à notre école pour allonger les pistes cyclables de la rue Bloor, au-delà de Shaw. Alors, définitivement, tout le monde à l'école aime faire du vélo.

Ken Evans : Échangez-vous des conseils, par exemple quelles routes sont bien et lesquelles ne le sont pas? Ou encore les nouvelles constructions, établissez-vous ensemble des stratégies à ce propos?

Jacob Meier : Oui. Bien, lorsque nous faisons du vélo ensemble pour aller, par exemple, à l'école, j'ai déjà essayé de les convaincre de ne pas emprunter la rue Bloor, mais parfois, c'est la personne qui parle le plus fort, et quiconque veut l'emprunter, l'emprunte.

Ken Evans : Bien sûr. Sarah, la plateforme pour votre élection à la mairie de Toronto traitait beaucoup du vélo, de la conception des routes et de la sécurité

routière en général. Mais cela provient aussi, vous savez, de votre propre expérience, et je suppose, d'une épiphanie, en ce qui concerne les rues et la sécurité routière. Pouvez-vous nous en parler un peu?

Sarah Climenhaga : Oui. Alors, j'ai vécu à Toronto toute ma vie. J'ai fait du vélo, j'ai marché, j'ai conduit, j'ai utilisé la TTC. Au début de ma vingtaine, je faisais du vélo partout. J'étais très frustrée du manque d'accommodations pour les cyclistes, mais ça allait. J'étais très frustrée par les automobilistes, je sentais qu'ils ne me laissaient pas suffisamment d'espace sur la route.

Mais cette frustration s'est transformée en colère. Dans les rues, j'ai commencé à voir les voitures comme mes ennemies. Cela a rendu mes déplacements très stressants. Je n'avais pas une bonne relation avec les personnes avec qui je partageais la route, et cela entraînait souvent plus de conflits.

Et, vous savez, voici un exemple. Si quelqu'un passait trop près de moi, parfois, je devenais tellement fâchée que j'avais l'impression qu'il était mon devoir de les rattraper, de leur dire qu'ils étaient passés trop près de moi et qu'ils devaient être de meilleurs conducteurs.

Et, bien sûr, vous savez, parfois ils s'excusaient, mais ce qui se passait toujours, c'est que j'agissais de façon dangereuse sur la route, parce que j'essayais de les rattraper, parce que je me concentrais uniquement sur eux. Je ne me concentrais pas sur moi. Je suis certaine qu'aucun conducteur n'a quitté notre discussion en se sentant mieux par rapport à la façon dont il allait conduire.

Alors, un jour, deux choses ont changé pour moi. D'abord, j'ai parlé à quelqu'un de ma frustration sur la route et des raisons pour lesquelles les choses se passent de cette façon. Et quelqu'un m'a dit : « La meilleure façon de changer l'attitude de quelqu'un est d'adopter le comportement en tant que modèle. »

Alors, si vous êtes en vélo, vous envoyez déjà le message que faire du vélo est la bonne chose à faire, et que vous considérez que les vélos méritent d'être sur la route. Tout ce que vous faites de plus, surtout si c'est négatif, ne fait aucune différence. Et cela m'a vraiment aidé, parce que j'ai cessé de penser que j'étais une armée à moi seule, que je devais changer les routes. C'était une chose.

La deuxième chose, c'était un cours d'éducation en cyclisme que j'ai dû suivre pour un emploi, au milieu de ma vingtaine. J'y ai participé, et le cours parlait de la façon de se comporter en tant que cycliste, et des règlements de la route que nous devions respecter.

Un d'entre eux était la conduite sur le trottoir, qu'il ne faut pas faire du vélo sur le trottoir. Un autre était, je crois, s'approcher des voitures lorsqu'elles tournent à droite. Bon, c'est difficile à décrire en en parlant, mais dans ces deux situations, il s'agissait de comportements que j'avais

déjà adoptés, qui me semblaient justes, et cela m'a fait réaliser que ceux-ci étaient non seulement illégaux, mais aussi dangereux pour moi, personnellement.

Cela m'a vraiment aidé à assumer la responsabilité de mes propres actions sur la route. Lorsque j'ai remarqué cela, lorsque j'ai commencé à me comporter de façon plus sereine sur la route, j'ai eu l'impression que les automobilistes autour de moi se comportaient aussi de façon plus sereine.

Il est désormais très rare que je vive une expérience négative. Ce que je peux observer, si je m'approche d'un panneau d'arrêt, d'un arrêt à quatre sens, je ralentis parce que je vois qu'une voiture s'approche. Souvent, ils me feront signe de passer. Alors, souvent, je trouve que les automobilistes ont beaucoup de respect et, bien sûr, il y a toujours des gens qui n'en ont pas. Mais je crois que ce que la façon dont je me comporte affecte mes expériences.

Ken Evans : C'est vraiment intéressant. Cela prouve que les bons comportements entraînent de bons comportements, qui eux aussi entraînent de bons comportements, et ainsi de suite.

Sarah Climenhaga : Tout à fait.

Ken Evans : Et cela s'aligne parfaitement avec l'idée de Trêve routière.

Donna Ince : Oui, tout à fait.

Ken Evans : Exactement. Ce sentiment où nous ne nous sentons pas vertueux.

Sarah Climenhaga : Exactement.

Ken Evans : Et que je suis une personne parmi tant d'autres. Donna, vous avez entendu plusieurs histoires de ce genre dans le cadre de Trêve routière, qui a été lancée il y a bientôt un an. Pouvez-vous en parler, de la façon dont cela se rapporte à votre propre expérience? Ou d'autres histoires que vous avez entendues? Ou encore tout simplement de la façon dont cela relève de Trêve routière?

Donna Ince : Oui. Ces histoires font du bien à entendre, parce que je crois que de nombreuses histoires dont nous entendons parler concernent les conflits, nous contre eux, quelle que soit votre position, que vous soyez un automobiliste ou un cycliste.

C'est donc non seulement une histoire vraiment rafraîchissante, mais aussi une histoire qui prouve aux gens que vous pouvez agir de la sorte et faire une différence. Mais vous avez raison, nous pouvons voir tous les jours des gens se fâcher entre eux sur les routes.

Vous savez, même ce matin, j'ai vu un automobiliste qui ne faisait pas attention, qui a tourné à droite sur une lumière rouge et a presque happé un cycliste. Le cycliste faisant exactement ce que vous avez fait, il

essayait seulement de se frayer un chemin. Mais je crois que vous êtes, en tant que cycliste, beaucoup plus sophistiquée que la plupart de ceux que j'aperçois, ou même en tant qu'automobiliste, parce qu'ils ne font pas habituellement la bonne chose. Vous faites comme il se doit et agissez comme modèle. C'est génial.

Mais, je crois, vous avez poussé les choses plus loin, avec votre activisme dans la ville.

Sarah Climenhaga : Oui, je l'ai remarqué, et je le remarque dans d'autres domaines, et je crois que la frustration que je ressens sur la route doit être canalisée vers les personnes appropriées ou le système approprié. Et c'est la façon dont nous concevons nos routes.

Si un automobiliste est à côté de moi, et que celui-ci se trouve à côté d'un piéton, nous sommes tous fâchés les uns envers les autres puisque nous partageons un espace qui n'est pas conçu pour que nous nous sentions tous en sécurité.

Nous devons donc parler aux gens qui effectuent la conception. Encore une fois, nous ne pouvons pas aller les voir et crier. Nous devons vouloir travailler ensemble. C'est comme lorsque vous êtes dans un autobus, je ne sais pas si vous l'avez remarqué, si celui-ci est vraiment plein, les gens sont fâchés les uns envers les autres, mais ce n'est la faute de personne. Nous sommes tous coincés dans un bus bondé. Si nous voulons aller plus loin, nous devons en parler à la TTC, aux fondateurs de la TTC.

C'est la même chose avec la route. La frustration que je ressens, j'essaie de me le rappeler, n'a rien à voir, nous devons tous nous rendre quelque part. Et nous voulons tous nous y rendre en sécurité.

Alors, quand je rentre à la maison, la meilleure chose à faire avec cette frustration est d'écrire une lettre ou d'appeler mon conseiller.

Ken Evans : Nous avons eu un débat dans le cadre de cette émission, Trêve routière, et c'est en fait un faux débat. Le débat concerne, s'agit-il de modifier les comportements? Ou est-ce une question de conception? Et je crois que tout le monde peut s'entendre que la conception sera essentielle au changement, certainement en ce qui concerne les statistiques et à Vision Zéro.

Mais, comme vous l'avez démontré, changer son attitude, avoir une attitude différente, dans le monde, par rapport à votre expérience dans les rues, a amélioré cette expérience.

Sarah Climenhaga : Bien sûr.

Ken Evans : Alors le problème n'est pas qu'il s'agit de l'un ou de l'autre, mais des deux. Nous devons modifier ce comportement et transformer la conception, un peu, aussi.

Sarah Climenhaga : Tout à fait. Ce que je ressens, c'est que nous parlons des comportements depuis longtemps, et nous continuons de chercher la bonne façon de modifier les comportements des gens. Vous savez, réfléchissons à un endroit où nous ne voulons pas avoir de voitures. Par exemple, je réfléchis, le premier exemple est le consulat des États-Unis, nous ne voulons pas beaucoup de, vous savez...

Ken Evans : d'achalandage.

Sarah Climenhaga : ... de spectateurs. Il existe des barricades physiques. Partout où nous ne voulons pas d'un certain type d'achalandage, nous pouvons le bloquer. Et je pourrais également dire la même chose à propos des vélos. Sur une piste d'excursion, si vous arrivez à un chemin de fer, il y aura des barrières, vous ne pouvez pas.

À ces endroits, nous ne nous fions pas aux gens pour agir correctement. Nous ne passons pas notre temps à éduquer le public, à remettre des amendes, ceci et cela. Nous savons seulement qu'il est essentiel que le cycliste, ou l'automobiliste, ne traverse pas les rails à toute vitesse.

Alors, vous savez, je crois que changer nos comportements est la chose la plus importante pour créer l'environnement positif qui nous permet de mettre au point une solution au niveau de la conception. C'est vrai, mais les comportements sont toujours liés à la conception. Ils ne changent pas si nous disons simplement aux gens comment agir.

Ken Evans : Non, c'est vrai. Je crois que c'est vrai.

Jacob, votre mère nous a raconté un incident qui vous avez eu à Toronto. Parlez-moi de ce qui est arrivé. Heureusement, vous vous en êtes bien sorti, mais comment celui-ci vous a-t-il affecté au moment de monter à nouveau sur votre bicyclette? Ou de recommencer à utiliser les rues?

Jacob Meier : Alors, oui, un jour, je rentrais de l'école à bicyclette. Et comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas emprunté la rue Bloor. J'ai emprunté seul la rue Davenport. C'était un après-midi. C'était très lumineux, je faisais du vélo sur Davenport, j'approchais.

Sarah Climenhaga : Sur la piste cyclable.

Jacob Meier : J'étais sur la piste cyclable, j'approchais le carrefour de Dovercourt et Davenport. Je roulais tout droit, je savais que j'avais la priorité. Les voitures devaient attendre, signaler leur intention, puis tourner. Mais je n'ai même pas remarqué, à ce moment, j'ai remarqué qu'une voiture s'était approchée de moi, puis j'ai continué tout droit et juste quand j'étais au milieu, la voiture a tourné à droite, directement sur moi, et m'a happé sur le côté avec la porte.

Heureusement, j'ai réussi à tourner le guidon et, comme je l'ai mentionné, il m'a happé sur le côté, alors ça m'a seulement fait tomber de ma bicyclette. Et j'allais très bien. Mais toute ma pédale était

cabossée, et tout. Et j'étais totalement sous le choc. J'étais inquiet et j'avais plutôt peur.

Ken Evans : Un peu sous le choc. Oui.

Jacob Meier : Oui. Et l'automobiliste s'est immédiatement arrêté. Il est sorti de sa voiture, et a dit : « Oh, je suis vraiment désolé ». C'était l'heure de pointe, il y avait beaucoup de gens aux alentours. Et les gens étaient tous fâchés envers l'automobiliste. Tout le monde criait : « Il mérite des points d'inaptitude », ou quelque chose du genre. Alors tout le monde criait après lui. Il s'excusait, mais en même temps, il se demandait : « Est-ce que ma voiture est endommagée ». Il se disait quelque chose du genre.

Je ne savais pas du tout quoi faire. Je suis resté là, figé. Et ensuite, je lui ai dit : « Je vais rentrer chez moi en vélo. Je vais bien ». Il a répondu : « D'accord ». Il est retourné dans sa voiture, et je suis parti en bicyclette. Mais je me souviens, oui, cette dernière piste cyclable, je me souviens, j'étais comme coincé dans le moment présent. Je remarquais tout ce qui se passait autour de moi.

Heureusement, je suis rentré chez moi. Et mon vélo était en bon état, outre cette petite bosse. J'ai raconté l'incident à ma mère, et elle m'a dit toutes les choses que j'aurais dû faire après l'incident. Et je me disais : « Oh non. J'aurais dû faire ça. »

Ken Evans : Combien de temps cela vous a-t-il pris, étiez-vous réticent? Étiez-vous nerveux à l'idée de remonter sur votre bicyclette, quelques jours plus tard, quelques semaines, quelque temps après cet incident?

Jacob Meier : Après cela, je n'étais pas trop nerveux de recommencer à faire du vélo. Mais c'est vraiment à partir de ce moment que j'ai réalisé à quel point cela peut se passer rapidement. À quelle vitesse quelqu'un peut, une collision peut se produire.

Ken Evans : Il suffit d'un moment, n'est-ce pas?

Jacob Meier : Oui.

Ken Evans : C'est tout simplement un moment. Et vous, Sarah, en tant que la mère de Jacob, quel impact cet incident a-t-il eu sur vous?

Sarah Climenhaga : Enfin, ce n'était certainement pas agréable de rentrer à la maison et d'entendre cette histoire, parce qu'on ne peut s'empêcher de penser à tout ce qui aurait pu arriver. J'étais plutôt nerveuse, je crois que la bicyclette est une excellente façon de se déplacer en ville, mais j'étais plutôt nerveuse à l'idée de mes enfants sur leurs bicyclettes. Je préfère lorsqu'ils font du vélo avec moi. Enfin, sur leurs propres bicyclettes, mais avec moi ou mon mari, parce que je n'ai pas l'impression que les rues de Toronto sont sécuritaires.

Alors, vous savez, je n'ai pas dit à Jacob qu'il ne pouvait plus faire de bicyclette, ou quoi que ce soit du genre, mais je l'ai certainement encouragé à emprunter les pistes cyclables qui le mènent directement au métro, puis de prendre le métro pour se rendre au travail ou à l'école. Et partout où il va, je lui rappelle de prendre toutes les précautions de sécurité générales.

Mais aussi, c'est la vie. Et en fait, traverser la rue est beaucoup plus dangereux que de se déplacer en bicyclette. Si vous êtes en voiture ou à pied, vous traversez également la rue. Je crois que, dans la vie, il y a une certaine part de risque. Je dois vivre avec ça.

Mais je crois que le seul réconfort, c'est qu'à chaque fois que quelque chose comme ça se produit, on devient plus conscient de ce qui pourrait arriver. Et aussi, je crois, j'espère que Jacob est un cycliste encore plus prudent, pour cette raison.

Ken Evans : Donna, c'est devenu un thème récurrent à StreetPeace, c'est l'une des raisons pour lesquelles la RSA s'implique dans ce programme, tout ce que vous faites en tant qu'assureur est de faire en sorte que la vie des gens revienne à la normale, et parfois, ce n'est pas possible.

Donna Ince : Oui. Ce que je veux dire, le principe fondateur des assurances est de faire en sorte que la vie des gens revienne à ce qu'elle était avant l'accident, avant la perte. Et c'est facile à faire lorsque vous vous faites voler votre voiture ou votre vélo. Nous pouvons les remplacer facilement, ou si votre maison connaît des dommages par suite d'un incendie.

Lorsque quelqu'un a un accident, il est presque impossible pour nous de faire en sorte que leur vie revienne à ce qu'elle était avec l'accident. Même si leur vie peut revenir à la normale d'un point de vue physique, et ce n'est pas toujours le cas, tout particulièrement s'il y a un décès ou un type de blessure très sérieuse, catastrophique.

Parfois, vous savez, il y a du stress post-traumatique, les gens ne veulent plus faire de bicyclette, ne veulent plus conduire leur voiture, ne veulent plus marcher.

Je vois cela tous les jours dans les dossiers de demandes de prestation, nous voyons les accidents. Nous voyons de nombreux accidents, semblables à ceux de Jacob, mais qui ne se terminent pas bien, où des gens sont sérieusement blessés, particulièrement des jeunes. C'est seulement, c'est tellement accablant, année après année, ces gens qui sont incapables de faire ce qu'ils faisaient auparavant.

Enfin, c'est une chose très personnelle, et c'est difficile pour nos experts en sinistres, nous devons travailler auprès de gens qui ont vécu de très graves accidents.

Ken Evans : Tout à fait.

Donna Ince : Alors c'est à la fois une chose personnelle et professionnelle. Mais, vous savez, Sarah, je suis d'accord avec vous. J'ai moi aussi un fils de quinze ans, et vous essayez de leur enseigner toutes les règles, particulièrement en ville, que ce soit en tant que piéton ou de cycliste, ou encore dans le métro, et vous voulez qu'ils soient en sécurité.

On ne peut pas les emballer dans du papier bulle, même si on peut essayer. Ils veulent sortir. C'est une ville incroyable. Ils veulent l'explorer. Et c'est difficile, vous savez, vous êtes nerveux lorsqu'ils sortent. Vous voulez qu'ils soient en sécurité, mais il y a des risques. Vous ne pouvez pas tout arranger.

Alors, votre histoire est réelle, je m'y reconnais, puisque je suis mère, c'est difficile. Je ne voudrais pas recevoir l'appel que vous avez reçu. C'était probablement un appel très difficile.

Ken Evans : Maintenant, la sémantique que les médias de Toronto utilisent, et je trouve cela plutôt intéressant, au lieu de dire « accident », la nouvelle terminologie utilisée dans les salles de nouvelles est « écrasement ». Ils utilisent donc le terme « écrasement ».

Vous comprenez un peu mieux que moi, Sarah, quelle est la raison d'être de ce changement?

Sarah Climenhaga : Oui, et j'ai effectué ce changement au cours des dernières années, je parle de « collision » ou d'« écrasement ». Puisque si on utilise l'analogie d'une collision aérienne, d'un écrasement d'avion, personne ne dira qu'il s'agit d'un accident. On reconnaît qu'il existe une cause. Il y a toujours une cause. Si on examine nos rues, c'est la même chose. On ne se dit pas : « Oh wow. Un accident incroyable a eu lieu ».

Non, ce n'était pas un accident. C'était une erreur de l'automobiliste. C'était, vous savez, un problème de visibilité. C'était un endroit, des rues dont la conception fait en sorte que des collisions se produisent.

Ainsi, en utilisant régulièrement le mot « collision » ou « écrasement », ça enlève cette idée que rien n'aurait pu l'empêcher. Dans le cas d'un accident, on se dit : « Les accidents, ça arrive ». Les écrasements, les collisions, d'accord, enquêtons pour savoir ce qui s'est passé...

Ken Evans : Quelle est la source?

Sarah Climenhaga : ... et voyons ce que nous pouvons faire pour que ça cesse.

Ken Evans : Exactement. Non, c'est très intéressant.

Sarah Climenhaga : Je crois que, pour l'industrie des assurances, tout particulièrement, cela peut s'avérer utile, puisque vous souhaitez observer une réduction, n'est-ce pas?

Donna Ince : C'est exact, oui, une réduction.

- Ken Evans : La cause et l'effet, oui.
- Sarah Climenhaga : Alors désormais, je dis presque toujours « écrasement » ou « collision ». Et je me surprends à corriger les gens tout le temps. J'essaie de ne pas trop le faire. Mais c'est une habitude, et je crois que c'est bien. Je suis ravie d'observer ce changement dans les médias.
- Ken Evans : Oui. Non, c'est une observation intéressante. Maintenant, Donna, à la fin 2018, vous avez écrit une lettre concernant la sécurité routière, et elle a été publiée à l'attention de tous les Torontois. Peut-être voulez-vous nous en parler un peu, quelle était l'essence de ce message? Quelle était votre motivation?
- Donna Ince : Bien, je crois, vraiment, que l'essence était, comme vous l'avez mentionné, nous avons commencé cette campagne au début de l'année. Encore une fois, tous ces espoirs et ces attentes, que peut-être que le travail que nous effectuons, que d'autres militants effectuent, avec la campagne Vision Zéro en cours, que nous pourrions observer une certaine amélioration.
- Mais ce n'était pas le cas. C'était pire. C'était bien pire que l'année précédente. C'était, je crois, un peu de frustration, de tristesse, peu importe comme vous voulez l'appeler, je crois que c'était nécessaire d'en parler.
- Et je voulais le faire, je suppose, d'une façon plus publique pour dire, voici la réalité tandis que nous terminons l'année. Nous ne devrions pas en être heureux, et nous devrions faire quelque chose pour changer. Une des façons dont nous aimerions participer, c'est d'abord du côté de l'empathie, et aussi de l'éducation.
- J'ai été surprise par toute l'attention qui lui a été portée. J'en suis plutôt ravie. Beaucoup de gens l'ont aimé, ou ont commenté par rapport au message. Et c'est vraiment ce que nous voulions faire, sensibiliser les gens par rapport à ce besoin de changement. Et que nous devons rendre les rues plus sécuritaires.
- Ken Evans : Très bien. Bien, merci beaucoup à vous trois de vous être joints à nous pour cet épisode de StreetPeace du début de 2019. Espérons que cette année soit beaucoup plus sécuritaire et agréable que l'année dernière, pour notre ville et les personnes qui empruntent ses rues, soit les piétons, les cyclistes et les automobilistes.
- Merci à tous et bonne année 2019.
- Jacob Meier : Merci.
- Sarah Climenhaga : Bonne année.
- Donna Ince : Merci et bonne année.
- Sarah Climenhaga : Merci.

[Fin de l'enregistrement à 00:29:43]