

StreetPeace Ep2 V1 –

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

Ken Evans : L'année 2018 s'annonce comme l'une des pires pour ce qui est des blessures et des décès de piétons et de cyclistes dans les rues de Toronto. Avec l'automne qui bat son plein, les étudiants qui sont de retour à l'école et la reprise de la routine pour tout le monde, il est maintenant temps de songer à commencer à améliorer ces statistiques affligeantes pour le reste de l'année et certainement pour 2019. Que pouvons-nous faire, Toronto? Nous avons Vision Zéro. C'est le temps de mettre Vision Zéro à exécution.

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. Deux invités très spéciaux se joignent à moi pour cet épisode : Donna Ince, vice-présidente principale de l'assurance des particuliers à la RSA du Canada; et Kyle Ashley, ancien agent de stationnement du service de police de Toronto et défenseur de la sécurité dans les rues. Merci à tous deux de vous être joints à nous.

Donna Ince : Oui.

Kyle Ashley : Merci.

Ken Evans : Allons-y. Alors, nous sommes ici au lendemain des élections municipales à Toronto. Il n'y a pas vraiment eu de surprises énormes, si ce n'est bien sûr que l'élection a été très boiteuse, avec le passage de 47 à 25 quartiers et toute cette histoire. Et dans ces élections toutes fraîches, certains des dossiers brûlants ont été le logement abordable, le transport, mais aussi Vision Zéro, la sécurité dans les rues. Donc le transport, oui, mais probablement plus du point de vue du transport en commun.

M. Ashley, vous qui avez suivi l'élection, qui avez participé de plusieurs façons à la première moitié de l'élection, avant le changement, que vous disaient les électeurs? Et avez-vous été déçu ou surpris du fait que la sécurité dans les rues en particulier, étant donné le nombre de décès et de blessures de piétons qu'il y a eu en 2018, n'a pas été un enjeu plus majeur?

Kyle Ashley : Absolument. C'était plutôt étonnant, car ce que les gens me disaient lors du porte-à-porte était très différent de ce qui était présenté aux nouvelles. Dans les foyers, la sécurité sur les routes et dans les rues était une préoccupation de taille pour les jeunes familles de Leaside et North Toronto, où j'étais candidat.

Mais quand est venu le temps pour les médias d'en parler, la question a été reléguée au second plan de cette course à la mairie, derrière l'abordabilité et certaines questions de justice équitable, et avec raison. Ce sont des questions importantes. Mais ça ne correspondait pas à ce que j'entendais durant le

démarchage et à ce que je lisais dans les journaux, malgré les sondages qui indiquaient que les gens de cette ville sont de plus en plus préoccupés par la sécurité routière.

Ken Evans : C'est une préoccupation croissante pour à peu près tous les habitants de la ville, M^{me} Ince, comme vous le savez, parce que tout le monde peut s'imaginer dans cette position. Tout le monde sait ce que c'est que de circuler dans les rues de Toronto, comme automobiliste, comme piéton ou comme cycliste. Alors nous avons tous une expérience commune à plusieurs égards mais, en fait, nous ne pensons pas souvent à l'autre, n'est-ce pas?

Donna Ince : Oui, c'est vrai. Même si nous sommes probablement toutes ces personnes à un certain moment de la journée ou de la semaine, il semble que quand nous prenons le volant ou que nous marchons dans la rue ou que nous enfourchons notre vélo, nous nous absorbons dans ce rôle et seulement ce rôle. M. Ashley a soulevé un point intéressant, ce dont j'ai aussi été témoin : beaucoup de questions ont été posées aux candidats sur leur position quant à Vision Zéro.

Ce que j'ai trouvé vraiment encourageant, c'est que le projet a commencé à avoir plus de visibilité; les candidats ont dit ce qu'ils pensaient de Vision Zéro. Vous avez probablement raison. On ne s'est pas avancé beaucoup sur la question. Mais c'était en train de devenir une prise de position politique, et je pense que c'est une excellente chose. Êtes-vous pour? Avez-vous voté contre? Avez-vous fait avancer la cause? J'ai trouvé que c'était intéressant. Le mouvement commence à prendre de l'élan, mais ce n'est probablement pas encore suffisant, comme vous l'avez dit.

Kyle Ashley : Oui, Cycle Toronto et le TCAT ont évidemment produit des bulletins sur les candidats relativement à leur position sur la sécurité routière. Beaucoup des conseillers sortants... en fait les deux prétendants dans le quartier où je me présentais, North Toronto, ont refusé de répondre au sondage.

Alors, nous avons vu une croissance de l'appui de la part des candidats de partout en ville et même du maire, le futur maire, mais certains conseillers municipaux ont simplement échoué à lancer le programme ou à le soutenir. Mais durant le porte-à-porte, je crois que CBC a fait un sondage en mai, et Cycle Toronto récemment, environ 80 % des gens appuyaient une infrastructure de sécurité réservée pour les piétons et les cyclistes.

Ken Evans : Alors, juste pour tout mettre en contexte, prenons un peu de recul et parlons de TrêveRoutière et de son objet. TrêveRoutière est une position de revendication dont M^{me} Ince, à la RSA, a accepté de prendre la tête. C'est vraiment une occasion d'être un modérateur entre ces électeurs, entre le piéton, le cycliste et l'automobiliste; et aussi de comprendre qu'un piéton est également un automobiliste et qu'un automobiliste est un piéton et un cycliste et vice versa. Mais il y a ces barrières qui ont été érigées entre ces trois groupes,

particulièrement entre les automobilistes, les piétons et les cyclistes, n'est-ce pas?

Donna Ince : Tout à fait.

Ken Evans : Et nous tentons de faire comprendre aux gens que l'infrastructure et la conception sont très, très importantes. Mais en attendant, nous devons aussi influencer les comportements et susciter de l'empathie. Pouvez-vous apporter des précisions rapidement?

Donna Ince : Oui, absolument. Alors ce que nous essayons de faire avec TrêveRoutière, c'est vraiment de refroidir les ardeurs quand les esprits s'échauffent, ce qui se produit souvent sur la route quand ces rôles entrent en contact. Nous ne voulons vraiment pas pointer du doigt un rôle en particulier.

Nous voulons favoriser le dialogue. Comme vous l'avez mentionné, nous essayons de susciter de l'empathie. C'est probablement le meilleur mot pour décrire ce que nous essayons de faire, soit vraiment de se mettre à la place de l'autre personne pour améliorer la compréhension et faire en sorte que les conflits soient plus rares. Et parfois, l'interaction peut devenir violente, et c'est bien dommage. Nous voulons vraiment que les gens comprennent, qu'ils soient plus conscients du rôle que chacun joue sur la route, parce que l'interaction est inévitable, qu'on soit un piéton, un cycliste ou un automobiliste.

Alors nous avons le sentiment que, même si ça ne réglera pas tous les problèmes, un changement de mentalité est assez puissant. Comme vous l'avez mentionné, des changements à l'infrastructure sont absolument nécessaires pour améliorer la situation routière. Le problème, c'est qu'il faut penser à long terme. C'est cher. Nous devons réunir tout le monde dans une pièce, tous les intervenants, pour qu'ils conviennent d'un plan. Et cela prendra du temps si nous voulons bien le faire.

Donc, dans l'intervalle, nous avons encore ce problème. Comment pouvons-nous au moins faire un pas dans la bonne direction pour tenter d'améliorer la situation? Il faut que les gens soient plus conscients. Nous devons les sensibiliser afin qu'ils comprennent la signalisation routière ou les différentes façons dont ils peuvent être de meilleurs participants dans ce dialogue.

Ken Evans : Et je crois que nous voulons parler un peu plus du rôle de l'éducation et du besoin de sensibilisation pour nous aider à réduire le nombre de blessures et de décès, pour accroître la compatibilité dans nos rues afin de les rendre plus sécuritaires. Nous voulons approfondir ce sujet.

Mais avant, M. Ashley, j'aimerais vous demander, alors que nous approchons de la fin de 2018, une année record pour ce qui est du nombre élevé de décès et de blessures dans les rues de Toronto... On dirait que beaucoup de gens...

en partie parce qu'il y a encore des lacunes dans la sensibilisation et la compréhension de Vision Zéro... j'ai l'impression que Vision Zéro est un peu perdue. Mais ce n'est pas seulement à Toronto. C'est un programme international.

Lorsque vous pensez à 2019, êtes-vous plus optimiste quant au chemin que nous pouvons parcourir? Pouvons-nous renverser la vapeur? Que croyez-vous que nous devons faire, à part, évidemment... Je vais vous laisser entrer dans le détail. Que devons-nous faire pour commencer à renverser le courant et à avancer dans la direction de Vision Zéro? Parce que nous allons présentement dans le sens contraire.

Kyle Ashley : Bien sûr. Alors, je crois que la réponse est en deux parties. D'une part, je pense que ce sont les organismes communautaires comme celui-ci qui mettent non pas une pression politique directe sur les institutions, mais qui exercent ce genre de mouvement soutenu et tentent de recadrer l'argument. C'est la première partie.

D'autre part, il faut comprendre que Toronto ne grossit plus. L'éducation autour de... les modes de transport dans la ville ne sont pas en concurrence. On marche. On conduit. On utilise le transport en commun. Alors, en attendant, si nous pouvons réduire le fardeau du changement politique en acceptant un sentiment de responsabilité personnelle plus profond à l'endroit de la communauté... je crois que c'est le plus important.

Une petite anecdote. Dans la rue, en tant qu'agent de stationnement, j'ai été agressé. On m'a insulté. J'ai vu des gens faire des signes du doigt par la fenêtre, couper la route à des piétons en tournant le coin. Il y a un certain sentiment d'identité... de couvert de l'anonymat quand on est dans une ville.

J'ai grandi dans une petite ville, sur une ferme. Si je coupais la route à la vieille madame Smith, il y a de fortes chances que son petit-fils ou elle-même allait m'en parler à l'épicerie. Mais ici, vous avez votre petite bulle et vous pouvez vous en tirer.

Je pense qu'il est important d'avoir un sentiment d'appartenance à la communauté et d'assumer une responsabilité personnelle, d'accepter d'être responsable de ses gestes dans un endroit public, plutôt que de jeter le blâme sur le manque d'infrastructure ou de volonté politique, parce que la volonté politique commence avec chacun de nous. Je vais choisir aujourd'hui d'être une bonne personne. Je ne vais pas couper la route à une vieille madame.

Ken Evans : Et, souvent, je trouve, quand on pense à Vision Zéro, quand on pense à ce problème de sécurité dans les rues de Toronto, on a parfois l'impression que nous, comme la plupart, croyons que tout nous est permis. Pourtant, dans les rues, le problème montre son affreux visage assez souvent.

Kyle Ashley : Malheureusement, je crois qu'il faut aussi demander à nos chefs de modérer le ton à propos de la guerre aux voitures. Chaque fois qu'ils parlent d'une ligne de partage entre la banlieue et le centre-ville... c'est gros. J'ai démarché pour des candidats partout dans la ville. Les inquiétudes des gens de Leaside ne sont pas différentes des préoccupations des habitants du quartier 3 dans Etobicoke-Lakeshore, où je vis. Nous sommes tous des humains.

Alors il y a cette idée d'adoucir le discours, de demander à nos politiciens aussi de dire « soyez plus aimables avec les autres ». Parce que nous vivons au temps de Donald Trump, au temps du populisme, le discours ne fait que jeter de l'huile sur le feu. Et il nourrit l'animosité dans nos rues, même si on parle juste d'un feu de circulation. Un rien suffit à mettre le feu aux poudres.

Alors je crois que cela commence, je l'espère, par le haut, avec des dirigeants qui adoucissent leur discours; et avec nous aussi personnellement, de manière responsable, qui croyons que les politiciens ont une raison de faire ce qu'ils font, de dire ce qu'ils disent. Cela détourne l'attention de leurs propres gestes. Que puis-je faire encore aujourd'hui? C'est l'élément de responsabilité personnelle.

Donna Ince : Oui, j'aimerais simplement dire que je suis parfaitement d'accord avec vos propos sur la responsabilité personnelle et la nécessité de s'assurer que vous vous sentez... comme quand vous avez parlé de la vie à la ferme et du bon voisinage, du sentiment de communauté qui fait que quand vous coupez la route à quelqu'un, c'est votre voisin ou peut-être un cousin éloigné, peu importe, cette idée d'assumer ses responsabilités, de ne pas faire monter la tension.

Et vous avez raison. Je crois que la politique alimente en partie cette tension. Les médias contribuent à entretenir ce protectionnisme, cette attitude défensive que nous adoptons tous lorsque nous marchons dans la rue ou que nous prenons la voiture. Et nous supposons toujours que quelqu'un a pour intention de nous blesser.

Ken Evans : Oui, et la politique tend à être un jeu à somme nulle, comme nous le savons. C'est devenu un débat à somme nulle pour la majeure partie, ce qui est dommage. Et c'est en partie la raison d'être de TrêveRoutière et d'autres organismes qui essaient d'injecter un certain niveau de civilité dans les rues et dans la conversation. Mais cette responsabilité ne se limite pas à simplement essayer de nous mettre à la place de l'autre; il faut également prendre la responsabilité de comprendre l'aspect technique de la circulation dans notre ville, qu'on soit un cycliste ou un automobiliste qui doit composer avec de nouvelles bandes cyclables. Vous savez, nous pourrions parler de météo. Nous pourrions parler d'infrastructure. Alors, ce niveau de sensibilisation est aussi une partie intégrante de notre responsabilité, non?

Donna Ince : Absolument, tout à fait. Et c'est ce que nous essayons de faire avec TrêveRoutière. Donc, comme vous l'avez dit, il y a beaucoup de règles. Il y a

beaucoup de règles qui sont nouvelles pour les gens. J'ai eu mon permis de conduire à l'âge de 17 ans, il y a très longtemps. Les bandes cyclables, on n'y pensait même pas. Et maintenant, nous devons réfléchir à notre façon de manœuvrer notre véhicule, ou même notre vélo.

Ken Evans : Notre ville compte également trois millions d'habitants, n'est-ce pas?

Donna Ince : C'est aussi vrai, ce qui n'était pas le cas quand j'avais 17 ans. Alors, à la RSA, nous avons établi un centre, le centre TrêveRoutière, que vous pouvez trouver sur truceto.com. C'est vraiment une excellente ressource. Il y a beaucoup de ressources sur le site pour vous aider à vous familiariser avec les règles de la route, la signalisation, la sécurité routière, les meilleures pratiques de conduite ou même la façon d'interagir avec les autres participants quand vous marchez. Et c'est un excellent endroit pour obtenir toute cette information.

Il y a d'autres endroits où vous pouvez aller, mais c'est un excellent centre de ressources que tout le monde peut consulter. Vous n'avez pas besoin d'un mot de passe ni de quoi que ce soit du genre. Vous pouvez simplement visiter le site et consulter les ressources.

Ken Evans : Et c'est dynamique. Des ressources et des outils seront ajoutés au site au cours des prochaines semaines et des prochains mois, non?

Donna Ince : Oui, et il y a de petits jeux-questionnaires amusants, entre autres, pour retenir l'attention des gens sur le site Web. Mais c'est vraiment important. Je crois que le volet éducatif est assez crucial pour vous aider à être un meilleur citoyen dans la ville.

Ken Evans : M. Ashley, si je reviens à vos sentiments, à vos opinions sur tout le côté éducation, selon vous, quelles sont les lacunes importantes? Que pouvons-nous faire pour augmenter notre niveau non seulement de sensibilisation et d'empathie, mais aussi de savoir-faire?

Kyle Ashley : Bien sûr. Donc, l'une des choses que nous faisons aujourd'hui est de former des partenariats avec les sociétés d'assurance. Les sociétés d'assurance ont un intérêt direct, notamment financièrement, dans la sécurité et la santé des collectivités. Alors, ces programmes de responsabilité d'entreprise sont des outils très importants pour essayer de changer la culture des personnes qui utilisent leurs services.

L'autre chose, c'est de faire pression pour modifier les cours de conduite automobile, comme vous le disiez. Les règles ont changé tellement au fil des ans, mais la formation est restée la même. Je peux me rappeler que même quand j'ai obtenu mon permis de conduire il y a 15 ans, on ne parlait pas du tout des bandes cyclables. Et je suis parti de la campagne à Arthur, en Ontario, pour conduire, et je suis allé jusqu'en ville, à Waterloo, pour apprendre à conduire.

Donc je crois que nous devons changer fondamentalement la façon dont les cours de conduite sont conçus en Ontario et apprendre aux gens qui ne vivent peut-être pas en ville ou dans une zone urbaine à quoi ressemble la conduite en ville, parce que nous sommes une région touristique. Même en ville, Young Drivers n'enseigne pas ces choses. C'est mentionné au passage : voici une bande cyclable. Ça ne fait pas partie du processus d'examen.

Quand vous passez votre examen de conduite, vous devez stationner en parallèle, vous devez entrer à reculons dans un espace de stationnement. Vous devriez aussi pouvoir montrer que vous savez comment faire vos angles morts quand vous longez une bande cyclable ou éviter de frapper quelqu'un dans un virage à droite.

Le troisième point, je crois, est le partenariat avec les établissements d'enseignement. La commission scolaire de Toronto a indiqué qu'elle allait mettre en œuvre un programme de sécurité routière que les professeurs enseigneraient aux jeunes, pour leur apprendre comment circuler sur les grandes artères. Je pense que c'est une lacune fondamentale dans notre ville depuis 20 ou 30 ans.

La police de Toronto a déjà eu un programme appelé Elmer the Safety Elephant.

Ken Evans : Je me souviens très bien d'Elmer.

Donna Ince : Oui, moi aussi.

Kyle Ashley : Oui, oui. Il faisait des visites, et il y avait même des programmes de cyclisme, n'est-ce pas? La police vous montrait comment faire du vélo et vous donnait un permis. Eh bien oui, un permis et de l'assurance pour les cyclistes, ça n'a aucun sens du point de vue de l'application, et c'est comme un élément de dédommagement, en fait. Vous payez pour le risque que vous présentez pour la société. Les cyclistes ne posent vraiment pas de risque.

Mais nous avons perdu ce programme dans nos écoles, alors il faut commencer quand ils sont jeunes, parler aux enfants des différents types d'infrastructure, parce qu'en ce moment, il n'y a pas de système cohésif à Toronto. Il y a un ensemble de mesures disparates. Alors il pourrait y avoir des différences entre Etobicoke-Lakeshore et le centre-ville.

Je crois qu'il y a ces trois niveaux de partenariats en quelque sorte avec le secteur de l'assurance, avec la province pour changer les cours de conduite et avec la Ville. Et j'espère que vous aurez des discussions à la maison avec vos enfants, vous savez, pour leur dire qu'ils doivent regarder des deux côtés avant de traverser la rue, ce genre de conversation, mais encore plus en profondeur et plus fréquemment.

Donna Ince : Je crois que les Torontois sont certainement engagés dans ce dossier. Ils sont passionnés par cette question. Encore une fois, je crois que certains des éléments positifs que les médias ont attribués à Vision Zéro ont contribué à accroître sa notoriété, en plus des autres avantages, si bien que les gens ont compris que « Oh!, nous sommes vraiment en train de faire quelque chose.» Nous avons une ébauche de plan stratégique, qui ne comprend peut-être pas tous les détails des mesures et la portée véritable de l'engagement, mais je pense que les Torontois considèrent cette question comme importante, comme vous l'avez dit. Vous l'avez entendu lors du porte-à-porte.

Kyle Ashley : Mm-hmm, dans toute la ville.

Donna Ince : Alors nous devons continuer de faire avancer ce dossier et lui faire atteindre un niveau prioritaire.

Kyle Ashley : Je pense que nous devons trouver un moyen de réorienter la conversation avec les gens, essayer de changer les mentalités un peu mieux, aussi. Parce que, autant les gens y croient à Scarborough, la banlieue où il y a le plus d'accidents de la route fatals et de violence routière, changer la mentalité pour amener les gens à vouloir ralentir dans la rue, à vouloir sacrifier quelques minutes de leur temps pour laisser de la place aux autres, vous savez, dans leur journée...

Je ne sais pas comment y parvenir, parce que c'est quelque chose que j'essaie personnellement de faire depuis quelques années déjà. Mais je ne sais pas comment amener les gens qui disent qu'il y a un problème à passer à l'action.

Ken Evans : Merci à vous deux d'avoir été des nôtres aujourd'hui. C'était Donna Ince, vice-présidente principale à la RSA, et Kyle Ashley. Merci beaucoup de vous être joints à nous. Vous avez été excellents.

Kyle Ashley : Merci.

Donna Ince : Excellent, merci.

Ken Evans : C'est tout le temps que nous avons pour cet épisode, mais joignez-vous à nous la prochaine fois sur la rue Peace, alors que nous nous pencherons sur l'avenir du transport. Nous entrerons un peu plus dans le détail du curriculum, du programme d'éducation, et de ce que nous pourrions faire plus précisément d'un point de vue technique, puisque nous savons que cela a également une incidence sur notre empathie.

C'est tout pour aujourd'hui. Merci beaucoup. Restez à l'affût.

[Fin de l'enregistrement à 00:18:51]

