

**StreetPeace | Les grandes lignes :  
Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement**

---

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

Ken : La vie dans les rues de Toronto est de plus en plus périlleuse. L'année 2018 se révèle tragiquement sinistre pour ce qui est des blessures et des décès de piétons et de cyclistes. Dans le cadre de Vision Zéro, l'objectif international consistant à réduire à zéro les décès de piétons d'ici 2021 adopté par la ville semble s'éloigner de plus en plus.

Toronto, que pouvons-nous faire?

Vous écoutez StreetPeace (HarmonieRoutière), un nouveau balado de la trêve routière et de la RSA du Canada. Cette émission préconise une approche à 360 degrés de la sécurité dans les rues de Toronto.

Les collisions impliquant des piétons, des cyclistes et des conducteurs ont presque atteint un niveau de crise cet été 2018. Il est maintenant temps de débattre du rôle que chacun de nous joue pour assurer la sécurité de nos rues et pour réduire le nombre d'accidents tragiques sur les routes.

Le temps presse.

Je suis Ken Evans. Représentant du Service à la clientèle de la RSA du Canada, je serai votre guide dans cette série de baladodiffusions.

Trois invités très spéciaux se trouvent à mes côtés pour le premier épisode. Donna Ince, vice-présidente principale de l'assurance des particuliers de la RSA du Canada, Kristyn Wong-Tam, conseillère municipale du quartier 27, ici même au centre-ville de Toronto. Et Nancy Smith Lea, une directrice – ou plutôt la directrice – du Toronto Centre for Active Transportation (TCAT).

Merci à toutes et à tous de nous suivre.

Je vais rapidement faire un tour de la table en commençant par Kristyn. Comment décririez-vous les indicateurs en matière de sécurité dans nos rues?

Kristyn : Je dirais que la situation empire. Les résidents m'ont dit qu'ils trouvaient les conditions routières dangereuses. Les cyclistes, les piétons, les utilisateurs des transports en commun ou les conducteurs semblent tous agacés par les conflits auxquels ils assistent et que l'on appelle, je crois, des quasi-collisions.

## StreetPeace | Les grandes lignes : Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement

---

Et la violence routière peut, évidemment, entraîner des issues dévastatrices, en particuliers pour les usagers de la route vulnérables heurtés par des véhicules se déplaçant à grande vitesse. On parle de dommages permanents si l'on ne s'en remet pas. Et évidemment de décès. Et elle ne touche pas seulement un individu, mais elle marque profondément la famille et la communauté.

Nous devons donc assurément en faire plus, je pense que c'est le défi qui se dresse devant nous aujourd'hui.

Ken : Et Nancy, l'été a visiblement été vraiment difficile, surtout en ce qui concerne la sécurité sur nos routes, ou plutôt du manque de sécurité.

Rapidement, comment décririez-vous la situation telle que vous la voyez sous l'angle du travail et des recherches que vous réalisez au TCAT?

Nancy : Je suis d'accord avec Kristyn, nous voyons vraiment une augmentation du nombre d'accidents mortels et de blessures dans les rues.

Je voulais préciser quelque chose au sujet de Vision Zéro. Je crois qu'un sondage récent a montré que les Torontois ne comprennent pas vraiment ce qu'est Vision Zéro. Il s'agit vraiment d'un mouvement révolutionnaire qui a commencé en Suède il y a 20 ans et grâce auquel ce pays enregistre maintenant le taux le plus faible d'accidents mortels dans le monde.

Il s'agit donc d'une nouvelle approche de la sécurité routière dont l'impératif est simple et pourtant très moral : aucune perte de vie n'est acceptable sur les chemins publics. L'approche traditionnelle de la sécurité routière repose vraiment sur la sensibilisation des usagers, il s'agit d'une approche en fait fondée sur l'hypothèse qu'il est impossible de toucher tout le monde. Les blessures et les accidents mortels sont donc le prix que nous devons payer.

Avec l'approche de Vision Zéro, la charge de la responsabilité incombe aux concepteurs des routes qui doivent s'assurer qu'ils construisent des rues avec bienveillance, adaptées aux erreurs que les humains commettent inévitablement.

Ken : Je pense qu'il s'agit d'un point important, parce Vision Zéro est une nouvelle approche pour notre ville. Elle existe depuis 20 ans en Suède. Alors, on en est ici vraiment au début.

## StreetPeace | Les grandes lignes : Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement

---

Donna, de votre point de vue, à titre de résidente de la ville, mais également en qualité de dirigeante d'une société d'assurance, comment décririez-vous la situation à laquelle vous assistez aujourd'hui?

Donna : Je suis d'accord que nous assistons vraiment à une augmentation du nombre d'accidents assez dévastateurs. Je pense, du point de vue de l'assurance, que nous avons l'espoir qu'une nouvelle technologie dans les véhicules permettrait en fait d'éviter les accidents et les blessures graves. Nous remarquons en fait que l'élément de distraction au volant qui y est lié réduit à rien ou annule les avantages qu'on attend de ce genre de technologie, et en fait, nous n'assistons pas à la baisse qu'on espérait avec ce type de véhicules.

Alors la distraction au volant joue un rôle très important dans ces accidents, mais encore une fois il y a aussi plus de congestion, plus de personnes, de bicyclettes où les gens marchent, ce qui engendre des situations parfois dangereuses.

Ken : Et Kristyn, pour en venir à votre expérience de travail avec vos collègues au conseil municipal, le consensus est difficile à atteindre. Le consensus autour de ce que nous faisons de nos routes du point de vue de la conception, que ce soit les pistes cyclables ou la vitesse, se révèle vraiment très difficile à obtenir. Comment se déroulent ces conversations? Que pouvons-nous espérer du conseil municipal en ce qui concerne nos rues?

Kristyn : Je pense que parfois nous sommes un peu aveuglés par le dogme et nous commençons à nous disputer en raison des différents types d'électeurs que nous croyons servir. Alors mes collègues peuvent représenter une zone suburbaine où les voitures règnent sans partage. C'est souvent à cause du manque de transports en commun, ou peut-être qu'ils ne sont pas fiables, liés ou bon marché. Et nous devons reconnaître que cela n'aide pas à sortir les gens de leur voiture et à leur faire prendre les transports en commun.

Et mes collègues qui représentent ces zones défendent donc les routes larges, la réduction des limites de vitesse – pardon, je devrais dire des limites supérieures, et s'assurent de la disparition de choses gênantes comme les panneaux d'arrêt et les passages pour piétons et de faire circuler les personnes, les biens et les services aussi vite que possible.

À titre de conseillère qui représente une partie très urbaine de la ville, et probablement la plus urbaine, j'ai une approche très différente, parce que nos rues sont très étroites dans la vieille ville de Toronto et que tous les

## StreetPeace | Les grandes lignes : Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement

---

types d'usagers s'y trouvent, y compris de nombreux cyclistes de la vallée de l'Outaouais, un nombre croissant de cyclistes de tous âges et de tous niveaux empruntent les chaussées. Et nous possédons également des transports en commun et nous avons des piétons et, évidemment, beaucoup de conducteurs de véhicules à moteur.

Je recommande donc quelque chose qui s'appuiera probablement sur le partage de véhicules MODO et le transport actif.

Mais cette polarisation entre eux et nous n'est pas nécessaire. Nous pouvons vraiment faire beaucoup d'autres choses pour nous rassembler. Et je crois que nous devons prendre ces décisions, ces décisions politiques, en définissant des énoncés de perspectives d'avenir et de valeurs autour desquels nous pouvons tous nous rassembler. Cela implique que nous avons tous une responsabilité partagée de veiller à la sécurité d'autrui sur la route. Nous devons éviter de concevoir des systèmes susceptibles de créer des environnements dangereux sur la route et nous assurer que la possibilité de changer la circulation peut se concrétiser plus rapidement qu'aujourd'hui.

Ken : Pour revenir sur ce que Kristyn disait sur la responsabilité partagée, Donna, la manière d'assurer la sécurité, comment assurer la sécurité et la civilité dans nos rues est le sujet qui est le plus important pour la trêve routière. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Parce que la trêve routière cherche à restaurer la compréhension dans les rues, à rétablir la civilité dans les rues. Il ne s'agit pas de minimiser l'importance de la conception et des infrastructures, mais d'assurer la sensibilisation et la prise de conscience, n'est-ce pas?

Donna : L'élément conception de la solution est très important et nous ne pouvons pas le contourner. Mais il coûte très cher et prend du temps. Notre point de vue sur la campagne est de vraiment savoir ce que nous devons faire en attendant. Comment inciter les gens à commencer à penser au fait que nous devons nous comporter de manière civile? Ils doivent faire preuve de compréhension à l'égard des personnes avec lesquelles ils partagent les routes, parce qu'il s'agit de leurs voisins, de leurs amis et de leur famille.

Nous essayons de montrer qu'il existe une possibilité d'accompagner ou de soutenir le changement d'infrastructures par la modification des comportements et l'éducation. Comment y parviendrons-nous?

## StreetPeace | Les grandes lignes : Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement

---

Il ne s'agit donc pas de viser uniquement les conducteurs qui doivent faire attention à leur comportement, mais également les cyclistes et les piétons qui doivent réfléchir à la façon dont ils partagent la rue.

L'une des choses que nous estimons vraiment importante est l'élément éducation. Est-ce que les gens comprennent les panneaux de signalisation? Savent-ils, à titre de conducteur, comment manœuvrer pour tourner à droite en présence d'une piste cyclable? Je serai honnête, je trouve cela difficile. J'en croise une tous les jours, et je vérifie et vérifie et vérifie de nouveau, mais je ne sais toujours pas si je fais cela convenablement.

Il est donc réellement important que nous réfléchissions à certains changements de comportements qui sont assez faciles et légers à adopter. Donc si vous êtes piétons et que vous traversez la rue, vous savez, on vous dit qu'il faut regarder le conducteur dans les yeux si vous voyez qu'il tourne? C'est facile à faire. Ça ne coûte rien et c'est simplement la bonne attitude à avoir.

Alors tout le monde doit faire attention à soi, mais également aux autres et au rôle qu'on joue sur la route.

**Ken :** Mais certaines personnes diraient, et encore une fois il s'agit d'un débat passionné, que demander aux piétons et aux cyclistes de faire attention, que leur attribuer une responsabilité dans la rue reviendrait à jeter le blâme sur les victimes. Que répondez-vous à ce genre d'argument?

**Donna :** Je pense qu'il s'agit d'un point de vue intéressant, et je ne m'y opposerais pas, mais je crois que je répondrais que vous devez réfléchir au fait que oui, le conducteur d'un grand véhicule jouit d'un déséquilibre de puissance, pour ainsi dire, sur la route. Mais de mon point de vue d'assureur, nous voyons beaucoup, beaucoup de victimes d'accidents, que ce soit un conducteur, un piéton ou un cycliste, et je dirais qu'un seul moment d'inattention, ce moment où l'on conduit trop vite, où l'on marche sur la chaussée et non sur le trottoir, parfois ces petits moments se transforment en catastrophes.

Je pense que tout cela ne dépend pas seulement du conducteur. Nous avons tous une responsabilité. Certains de ces préjudices sont impossibles à réparer. C'est le cas des décès. C'est le cas de la quadriplégie, de la paraplégie, des troubles de stress post-traumatique (TSPT), que nous ne pouvons pas guérir après un accident.

**StreetPeace | Les grandes lignes :**  
**Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement**

---

Alors je crois que plus nous sommes mobilisés et conscients de ce qui se passe, et oui la responsabilité repose probablement majoritairement sur le conducteur, je ne le contesterais pas, mais je dirais que tout le monde a un rôle à jouer et que cela doit faire l'objet d'une approche pratique.

Ken : Et Nancy, je sais que le Toronto Centre for Active Transportation accorde une grande priorité à la conception. Alors que pensez-vous de cette conversation sur la tentative d'instaurer la civilité et des changements de comportement? Pensez-vous que ce débat détourne l'attention de celui sur la conception?

Nancy : Ce qui me préoccupe est que je crois fermement, et je l'ai vu dans d'autres endroits du monde, que les rues les plus sûres sont le résultat d'un changement réellement radical de la manière de concevoir les rues.

Alors je crois vraiment qu'il s'agit de la priorité. Sans mentionner évidemment que nous avons besoin d'éduquer et de former tous les usagers de la route, en particulier les conducteurs qui supportent la charge de la responsabilité parce que la machine qu'ils conduisent est très dangereuse.

Mais une de mes inquiétudes au sujet de l'approche qui consiste à demander aux piétons d'essayer de capter le regard du conducteur, c'est que beaucoup de piétons souffrant de déficiences visuelles sont des usagers légitimes des rues et ne sont pas capables de faire cela, et la présence de conducteurs agressifs qui n'obéissent pas aux règles de la route est extrêmement terrifiante pour eux. Ils se fient aux signes de circulation, ils sortent et comptent sur leur chien ou autre.

Et je crois qu'il s'agit seulement d'un exemple de la raison pour laquelle nous devons vraiment y réfléchir clairement. Je veux dire que le changement de comportement n'est pas une solution miracle. Je dirais que c'est une solution à long terme, au même titre que le changement de conception. Alors je pense que ce dont nous avons vraiment besoin est d'améliorer notre éducation et notre formation, mais je crois qu'il ne s'agit pas d'une solution miracle, et nous nous leurrerons si nous le pensons.

Ken : Mais que dites-vous au sujet de la conception, et c'est la même chose pour beaucoup de débats, de conflits, si nous n'arrivons pas à nous mettre à la place des autres, il est très difficile de parvenir à un consensus ou à une conclusion, qu'il s'agisse de la conception ou du comportement. Et en ce moment, il semble qu'il existe un manque d'empathie.

Êtes-vous d'accord avec ceci?

## StreetPeace | Les grandes lignes : Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement

---

Nancy : Je vois vraiment des comportements dangereux et terrifiants dans les rues, évidemment. Je n'en connais pas la cause. Je ne sais pas si cela est dû à un manque d'empathie. Ce que je sais, c'est que nos rues incitent à rouler à une vitesse dangereuse, c'est l'une des causes principales des décès, en particulier de cyclistes et de piétons.

Si nous réussissons à faire baisser la vitesse, et le meilleur moyen d'y parvenir est le changement de conception, alors en cas de collisions, les gens ne mourront plus.

Ken : Vous écoutez StreetPeace (HarmonieRoutière), une série de baladodiffusions en deux parties de la trêve routière et de la RSA du Canada.

Kristyn, en tant que cycliste et piétonne vivant au cœur du centre-ville, selon les conversations que vous avez avec vos électeurs, mais également selon vos propres observations lorsque vous êtes à pied ou à vélo, sentez-vous une incivilité croissante entre les gens qui sont censés partager la route, mais qui ne le font pas correctement?

Kristyn : Oui, je pense qu'ils vous diront invariablement que quelqu'un les a blessés ou a essayé de les blesser, et très rarement qu'ils ont une occasion de remettre en question ce qu'ils auraient pu faire différemment. Et je dirais que suis entièrement d'accord avec Nancy. Ce que dit Nancy, c'est que ce type d'occasions de sensibilisation prend beaucoup de temps, c'est pourquoi elle se concentre sur la conception de la route.

Ce que je voudrais dire, c'est que je pense que nous devons faire tout cela ensemble. Il s'agit de piliers qui doivent s'agencer autour de l'éthique, de la philosophie de l'utilisation des routes ensemble. Quelle est notre responsabilité partagée consistant à faire attention aux autres et à trouver des occasions et des mécanismes pour changer la circulation et les transports?

Et je crois vraiment que nous devons nous saisir ensemble de ces questions. Je ne veux blâmer personne. Je tiens à dire qu'il existe un grave problème dans notre ville et dans les villes du monde entier. À ma connaissance, les gens sont distraits par leurs casques d'écoute, de grands écrans jaillissent des tableaux de bord de ces voitures, en dépit des changements d'ingénierie destinés à les rendre plus sûres. Alors tout cela s'annule.

Mais en même temps, comment assumer tous ensemble la responsabilité de faire mieux? En répondant à cette question, je pense que nous



## **StreetPeace | Les grandes lignes : Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement**

---

pourrons comprendre que notre capacité d'innovation, notre énergie créative et notre désir de nous garder en sécurité les uns les autres produiront ce résultat que nous espérons.

Vous savez, je ne suis pas mère, mais j'ai six nièces et neveux et je leur explique comment traverser la rue chaque fois que je le fais avec eux, comment assurer leur sécurité dans les terrains de jeux. Avec eux, j'essaie en fait de m'assurer qu'ils savent que je veux qu'ils vivent dans une collectivité sans violence, c'est-à-dire également dans la rue.

Alors je ne peux pas dire que nous n'avons pas de responsabilité à titre d'éducateurs, de gardiens. C'est la même chose pour les conducteurs. Absolument. Ils suivent une formation à la conduite, mais nous devons aussi reconnaître que nous avons la responsabilité de rappeler à tout le monde que nous devons prendre soin les uns des autres et être attentifs à nos propres actions.

Alors oui, les conducteurs conduisent des véhicules de deux tonnes déchaînés. S'ils vous heurtent, vous mourrez. J'ai été renversée par une voiture, mais j'ai survécu. Mais j'en garde de profondes cicatrices et des os cassés qui ne se sont pas correctement remis pour le prouver.

Et je voudrais dire, vous savez, de qui était-ce la faute? Cela n'a pas d'importance à l'heure actuelle. Ce qui importe, vous savez, c'est que nous pouvons tous faire mieux dans ce cas.

Ken : Donna, pour revenir à la trêve routière, plusieurs organisations et mouvements de base sont apparus cet été, en partie parce que nous nous trouvons à un moment où les gens ont un sentiment de crise, ou peut-être parce que nous vivons une crise réelle.

Comment la trêve routière peut-elle être un complément à ces diverses organisations? Lorsque vous parlez de la notion de trêve, dites-nous-en un peu plus, ainsi que sur la direction que vous espérez voir ce programme prendre, ou sur la façon dont il peut évoluer.

Donna : Nous pensions qu'à titre de membres de la communauté, nous pouvions organiser cette discussion à trois. Parce que nous savons que souvent, lorsque les discussions ont lieu dans la rue, elles deviennent particulièrement passionnées et n'ont vraiment rien d'un débat. Elles peuvent dégénérer.

Alors nous avons vu que nous pouvions organiser la discussion, aider pour l'éducation, en parler – fournir de la documentation sur certains des



## StreetPeace | Les grandes lignes : Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement

---

aspects que les gens ne comprennent pas toujours, comme nous l'avons appris grâce à notre propre sondage. Par exemple, les simples signalisations sur les routes, la manière de manœuvrer en voiture en présence de pistes cyclables. Certains conseils pour que les piétons soient en sécurité dans la ville.

Nous y avons également vu une possibilité pour que les gens fassent une promesse. Une partie de la campagne que nous avons lancée il y a quelques semaines mettait en scène des gens debout, qui font la promesse d'être plus emphatiques dans la rue. Le rôle qu'il jouait sur la route n'avait aucune importance. Maintenant, je peux vous dire qu'au lancement, nous avons tous les marcheurs, les piétons et les cyclistes. Et peu de conducteurs. Mais l'idée qu'on s'engage personnellement est un élément important de cette campagne. Alors il s'agit surtout d'une question d'éducation, d'orienter cette conversation et d'en faire parler. Vous savez, la distraction au volant est vraiment un bon sujet à aborder, mais je pense qu'il est un peu restreint. Nous devons avoir une conversation plus large, qui doit être axée sur la communauté. Quel rôle jouons-nous tous pour rendre les rues plus sûres pour tout le monde?

Ken : Et je pense que l'élément éducation sera un thème majeur de notre second épisode de StreetPeace (HarmonieRoutière). Mais Nancy, sur le front de l'éducation, en partie à cause des infrastructures qui ne changent pas suffisamment vite, ce qui est reconnu, mais elles changent. Cela influe-t-il sur la manière dont les gens se déplacent dans les rues, dont les conducteurs conduisent dans les rues, dont les cyclistes roulent dans les rues?

Quelle est l'importance de l'éducation? Et encore une fois, fait-elle partie de la mission du TCAT?

Nancy : Alors, je pense que je dirais d'abord que tout le monde a un rôle essentiel à jouer pour s'assurer que l'environnement de nos rues est sûr. Mais je dirais que le rôle clé que les gens peuvent tenir est de s'assurer de soutenir une conception de rues qui améliorera la sécurité. Et qu'ils suivent ce que font les conseillers en leur nom. Par exemple, votent-ils contre la création d'une nouvelle piste cyclable? Votent-ils contre le plan de sécurité routière Vision Zéro? Et lorsque le maire et les conseillers votent contre ces projets, ils affirment souvent que c'est ce que veulent leurs électeurs.

Alors je veux dire qu'il est vraiment important que les gens suivent ce qu'il se passe au conseil municipal et ce que font les conseillers en leur nom, qu'ils décrochent leur téléphone et qu'ils le leur disent.

## StreetPeace | Les grandes lignes : Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement

---

Parce que l'un de nos meilleurs atouts pour améliorer la civilité est de nous assurer que nous obtenons les nouvelles conceptions de route dont nous avons besoin. Et nous voyons qu'elles sont bloquées au conseil municipal. Le plan Vision Zéro a été approuvé, mais lorsqu'on aborde ces projets de rue individuels dont nous avons besoin pour améliorer la sécurité, on nous oppose une fin de non-recevoir.

Ken : Kristyn, des élections municipales ont lieu cet automne. Le débat sur la sécurité dans les rues sera-t-il un sujet qui concernera uniquement la circonscription du centre-ville, le cœur du centre-ville? Les banlieues proches participeront-elles à la conversation? Où s'inscrit ce débat, selon vous?

Kristyn : Je ne pense pas qu'il s'agira du sujet central des élections, à moins que les résidents de Scarborough commencent à demander des trottoirs dans les rues qui en sont dépourvues, tant que les infrastructures réservées aux vélos ne seront pas aussi importantes pour les résidents de North York que l'est la réduction des limites de vitesse à Etobicoke. Tant que nous n'atteignons pas le stade où nous voulons fonder notre service routier sur ces valeurs, je ne le pense pas. Notre réponse sera toujours réactionnaire, et je pense que cela empirera avant de s'améliorer.

Nous devons être capables de reconnaître que parfois, les valeurs politiques seront absentes, à cause peut-être de pressions exercées dans la communauté. Et c'est pourquoi je me demande – et j'en reviens toujours aux valeurs et aux perspectives d'avenir en ce qui concerne le leadership – si nous voulons nous en remettre au leadership politique? De quels types de société et de ville voulons-nous? Et nous devons être capables de nous entendre d'abord sur certains points fondamentaux, puis de nous en éloigner pour parvenir à tracer cette ligne critique.

Et je ne crois pas que nous nous soyons déjà livrés à cet exercice en tant que ville ou résidents de Toronto, de déterminer comment nous vivrons ensemble en harmonie dans l'environnement de la RGT? En fait, je ne pense pas.

Je dirais que Vision Zéro en est encore visiblement à ses débuts, comme l'a souligné Nancy. Mais je ne pense pas que la sécurité routière en soit au même stade. Je pense que le plan de sécurité routière n'aurait pas dû s'appeler Vision Zéro. Nous savions seulement que nous voulons arriver à la destination voulue en un seul morceau et vivants. Nous l'avons toujours voulu ainsi dans tous les quartiers.

**StreetPeace | Les grandes lignes :**  
**Pourquoi les usagers de la route doivent changer leur comportement**

---

Et je ne pense pas que nous pouvons abandonner cet objectif. Mais nous n'atteindrons pas la destination voulue si nous ne sommes pas capables de nous attaquer au problème honnêtement et si nous n'arrêtons pas de nous blâmer les uns les autres, si nous ne reconnaissons pas stratégiquement que nous devons tous nous protéger comme le ferait un frère ou une sœur.

Ken : Et Donna, rapidement, la trêve routière continuera à évoluer et à influencer sur le débat en cours, surtout entre les Torontois et les personnes qui empruntent nos rues. Mais quel avenir lui voyez-vous?

Donna : Je pense que la prochaine étape de la campagne est en fait la rentrée des enfants en septembre. Nous allons chercher à adopter une autre approche pour la campagne, vous savez, les enfants sont majoritairement des piétons ou des cyclistes lorsqu'ils sont sur le chemin de l'école. Alors nous voulons participer à ce débat et au dialogue dans les semaines à venir, lorsque les enfants feront leur rentrée après la fête du Travail.

Ken : Merci à toutes et à tous d'avoir été des nôtres aujourd'hui. Donna, Nancy et conseillère Wong-Tam, nous avons apprécié votre présence.

Et merci de nous avoir écoutés aujourd'hui dans StreetPeace. Le temps alloué à cet épisode est écoulé, mais retrouvez-nous pour la prochaine émission où nous aborderons l'éducation, en particulier la reconnaissance des panneaux indicateurs et la manière d'améliorer les compétences et les habitudes de conduite.

Bonne journée.