

Vision Zéro et approche du système sûr : notions élémentaires pour le Canada

Mars 2023

Introduction

La sécurité routière fait l'objet d'une attention plus importante que jamais sur la scène mondiale, comme le témoigne la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière déclarée en 2020 par l'Organisation mondiale de la santé et les Nations Unies. La déclaration vise une réduction d'au moins 50 % du nombre de décès et de blessés attribuables aux collisions de la route d'ici 2030¹, et elle considère la sécurité routière comme un moteur clé du développement durable. Elle soutient les gouvernements et les parties prenantes qui priorisent et mettent en œuvre l'approche du système sûr pour atteindre la Vision Zéro – l'objectif de zéro décès et blessure grave résultant de collisions de la route.

Sur les routes canadiennes, on a enregistré 1 745 décès et 7 868 blessures graves en 2020², soit une moyenne de cinq décès et 22 blessures graves chaque jour, ces décès et blessures ont touché des familles et des communautés partout au pays. En réponse à ce grand fléau, la *Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada* adopte l'approche du système sûr.³ Bon nombre de provinces, territoires et municipalités souhaitent également mettre en place des programmes similaires. Les objectifs du présent document de notions élémentaires sont d'établir des définitions et des principes clairs pour la Vision Zéro et l'approche du système sûr, de promouvoir une meilleure compréhension de ces concepts, et de soutenir l'élaboration, l'identification et le partage des pratiques exemplaires canadiennes.

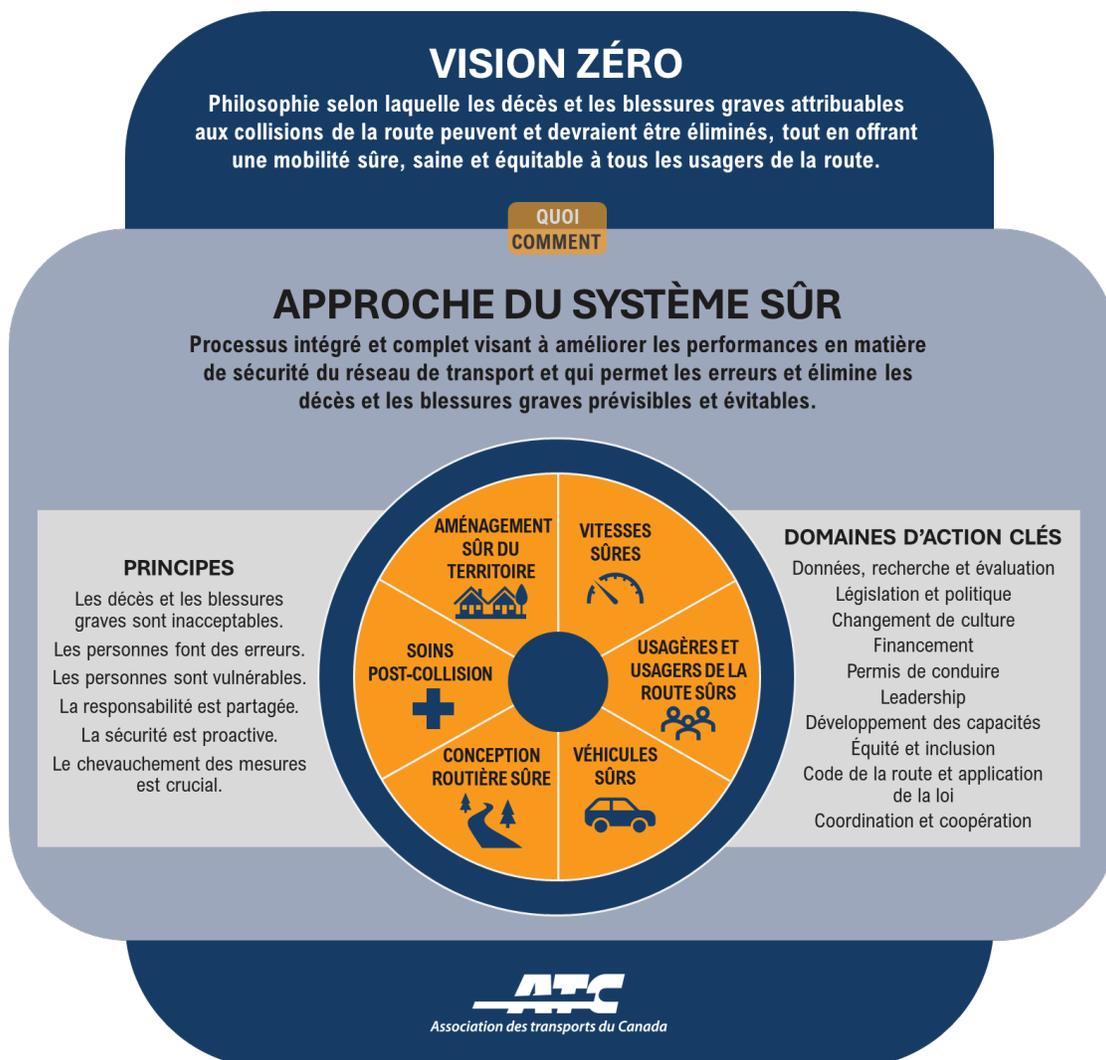
Vision Zéro et approche du système sûr : cadres pour l'amélioration de la sécurité

Les propriétaires et les exploitants de réseaux de transport ont la responsabilité et les connaissances pour offrir des infrastructures sécuritaires pour des usagères et usagers faillibles et vulnérables, afin de réduire au minimum les probabilités de blessures graves ou de décès résultant de collisions de la route. Dans les pays du monde entier, la Vision

Zéro et l’approche du système sûr sont devenues les fondements pour le développement des programmes de sécurité routière. L’accent étant maintenant mis sur les questions de santé et d’environnement, les stratégies de sécurité routière englobent de nouvelles options de mobilité plus durables et mettent à contribution des partenaires non traditionnels.

Chaque administration suivra un parcours différent en matière de sécurité routière en adaptant des concepts communs pour répondre aux besoins et aux priorités locales. En cours de route, la collaboration avec d’autres niveaux de gouvernement, la société civile et les partenaires de l’industrie sera essentielle, mais elle nécessitera une compréhension commune des concepts de base. Dans cette optique, la figure 1 présente un résumé graphique de la Vision Zéro ainsi que les principes, les composantes et les domaines d’action clés de l’approche du système sûr. Les pages suivantes du présent document offrent plus de détails sur chacun de ces sujets.

Figure 1. Vision Zéro et approche du système sûr



Vision Zéro : définition

La Vision Zéro est une philosophie qui repose sur le principe que les décès et les blessures graves sont des conséquences inacceptables des collisions routières et vise à les éliminer à terme. Elle reflète deux concepts clés :

- *La vie et la santé humaines sont prioritaires dans tous les aspects du réseau de transport* – elles ne peuvent jamais être compromises en faveur d'autres avantages sociétaux et elles ont la priorité sur la mobilité et d'autres objectifs du réseau de circulation routière.
- *Les décès et les blessures graves sont évitables* – les collisions ne sont pas inévitables et nous disposons des connaissances pour les prédire et les prévenir. Les politiques, les systèmes et l'aménagement du territoire qui contribuent aux collisions peuvent être améliorés avec une volonté politique et une action collective.

La Vision Zéro a vu le jour en Suède puis a pris de l'ampleur dans de nombreux autres pays, dont la Norvège et le Royaume-Uni, qui ont désormais l'un des taux de mortalité routière les plus bas au monde. Plus récemment, la Vision Zéro s'est assurée une forte présence aux États-Unis et au Canada. Elle peut également englober d'autres philosophies (p. ex., Objectif zéro/Towards Zero, Destination zéro/Road to Zero) qui sont cohérentes avec son objectif fondamental et ses concepts clés.

Approche du système sûr : définition

La Vision Zéro et l'approche du système sûr sont souvent abordées ensemble, bien qu'elles ne soient pas des synonymes. Comme il est indiqué ci-dessus, la Vision Zéro définit la nécessité d'un changement de paradigme dans notre approche de la sécurité routière. **L'approche du système sûr explique comment nous pouvons améliorer considérablement la sécurité routière grâce à un processus intégré et complet qui reconnaît la faillibilité et la vulnérabilité des êtres humains.**

L'approche du système sûr reconnaît que même les personnes les plus consciencieuses commettent des erreurs, et son objectif est de veiller à ce que ces erreurs n'entraînent pas de collision – ou que si une collision se produit, ses impacts soient atténués pour prévenir les décès ou les blessures qui bouleversent une vie. Les Nations Unies, l'Organisation mondiale de la santé et l'Organisation de coopération et de développement économiques considèrent que l'approche du système sûr représente la meilleure pratique internationale en matière de sécurité routière et recommandent que tous les pays l'adoptent, quel que soit leur niveau de performance en matière de sécurité routière.⁴

L'approche du système sûr exige que les personnes impliquées dans la planification, la conception, l'exploitation, l'entretien et l'utilisation du réseau de transport comprennent les interactions entre ses composantes et qu'elles s'efforcent de minimiser les erreurs humaines et d'en atténuer les conséquences. Cette responsabilité

est partagée par ceux qui sont responsables de la performance de sécurité du réseau (p. ex., décideurs, planificateurs, ingénieurs, constructeurs automobiles, gestionnaires de parcs véhicules, policiers, éducateurs en sécurité routière, organismes de santé et médias) et par tous les usagers de la route, quel que soit leur mode de déplacement.

L'approche du système sûr est une vision holistique du réseau de transport qui tient compte à la fois de l'infrastructure, de son environnement physique, des vitesses de déplacement et des usagers de la route. Elle vise un réseau de transport inclusif qui assure la sécurité des piétons, des cyclistes et de tous les conducteurs et occupants de véhicules, quelles que soient leurs capacités. En outre, elle est inévitablement cohérente avec des objectifs éthiques, sociaux, économiques et environnementaux plus larges et, en encourageant les partenariats multisectoriels collaboratifs, elle soutient la réalisation de progrès relativement à des défis tels que les changements climatiques, la pollution sonore et l'accès équitable à une mobilité sûre et connectée. La figure 2 résume les différences entre l'approche du système sûr et les approches traditionnelles de la sécurité routière.

Figure 2. Approches traditionnelles de la sécurité routière par rapport à l'approche du système sûr⁵

Approches traditionnelles de la sécurité routière	→ Approche du système sûr
Axées sur les collisions.	→ Axée sur les blessures.
Visent à réduire le risque de collision.	→ Vise à éliminer les décès et les blessures graves.
L'utilisateur de la route a la responsabilité principale.	→ Le concepteur du réseau a la responsabilité principale.
Modifier le comportement individuel des usagers de la route.	→ Modifier l'environnement (routes sûres, véhicules sûrs, vitesses sécuritaires) pour permettre aux usagers de la route de tolérer les forces de collision.
La sécurité est « optimisée » une fois les objectifs de mobilité et d'accessibilité atteints.	→ La sécurité est un paramètre fixe avec des seuils qui ne peuvent pas être dépassés – la mobilité et l'accessibilité sont des variables de ce cadre.
Les routes sont aussi sûres que raisonnablement possible.	→ Les routes induisent des comportements intuitifs et prévisibles et pardonnent les erreurs afin que les usagers de la route soient protégés contre les forces de collision qui dépassent les seuils de blessures biomécaniques humaines.

Approche du système sûr : principes

Les six principes sous-jacents de l'approche du système sûr sont expliqués dans les paragraphes suivants.⁶

Les décès et les blessures graves sont inacceptables.

Bien qu'aucune collision ne soit souhaitable, l'approche du système sûr met l'accent sur les collisions qui entraînent des décès et des blessures graves, car les utilisateurs du réseau de transport ne devraient pas subir de telles collisions.

Les personnes font des erreurs.

Les personnes font inévitablement des erreurs qui peuvent mener à des collisions, mais le réseau de transport peut être conçu et exploité pour prévenir les décès et les blessures graves en tenant compte des erreurs humaines et en tenant compte des tolérances aux blessures.

Les personnes sont vulnérables.

Il existe des limites physiques aux forces de collision que le corps humain peut tolérer avant que le décès ou des blessures graves ne surviennent. Il est donc essentiel que le réseau de transport soit conçu et exploité d'une manière centrée sur l'humain et adaptée aux vulnérabilités humaines – essentiellement, un réseau qui gère la capacité du corps humain à absorber l'énergie cinétique d'une collision.

La responsabilité est partagée.

Tous les intervenants du réseau de transport (p. ex., concepteurs, exploitants, constructeurs de véhicules, utilisateurs) partagent la responsabilité de veiller à ce que les collisions n'entraînent pas de blessures mortelles ou graves.

La sécurité est proactive.

Nous pouvons utiliser des outils proactifs pour définir et atténuer les risques latents du réseau de transport, plutôt que d'attendre que des collisions se produisent et de réagir par la suite.

Le chevauchement des mesures est crucial.

La réduction des risques exige que toutes les composantes du système de transport soient renforcées, de sorte que si une partie présente une déficience, les autres continuent de protéger les personnes. Par exemple, lorsqu'il y a un risque de collision en raison d'un obstacle, la signalisation peut avertir les conducteurs de la présence de cet obstacle, un atténuateur d'impact peut protéger l'obstacle et les coussins gonflables du véhicule peuvent protéger les occupants du véhicule en cas de collision. L'objectif est d'éviter que des failles dans différentes parties du système ne s'alignent et donnent lieu à des conséquences mortelles.

Approche du système sûr : composantes

La figure 1 illustre les six principales composantes de l'approche du système sûr : aménagement sûr du territoire, vitesses sûres, usagers et usagers de la route sûrs, véhicules sûrs, conception routière sûre et soins post-collision. Ces composantes sont examinées dans les paragraphes qui suivent.

Aménagement sûr du territoire

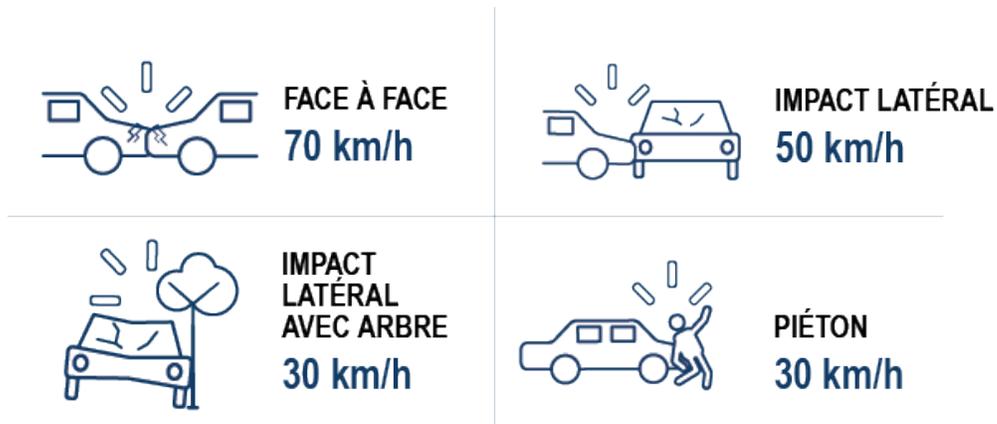
Pour parvenir à un système véritablement sûr, nous devons intégrer les stratégies de sécurité routière à celles de la planification du territoire qui influence les habitudes de déplacement et l'attractivité des différents modes. L'aménagement du territoire devrait permettre de réduire les déplacements en automobile, créer des conditions sécuritaires pour les usagers vulnérables et de séparer de manière adéquate les routes à grande vitesse des milieux de vie et des lieux à usages mixtes. Le transport collectif est associé à des taux de blessures considérablement plus faibles que les autres modes de transport⁷, de sorte qu'il est essentiel de planifier un service de transport en commun efficace.

Vitesses sûres

Dans l'approche du système sûr, la gestion de la vitesse est essentielle pour aider à éviter les collisions et respecter la limite du corps humain en matière de traumatisme physique (voir la figure 3). Cette approche vise à :

- *Établir des limites de vitesse appropriées* – Les limites de vitesse devraient refléter les caractéristiques et les fonctions de la route, ainsi que les tolérances physiques connues des usagers de la route.
- *Concevoir des routes pour la limite de vitesse appropriée* – Le réseau de transport devrait être planifié et conçu pour des vitesses appropriées au contexte et aux usagers de la route prévus, afin de garantir la survie des usagers en cas de collision.
- *Faire respecter les limites de vitesse* – Les partenariats avec la police peuvent servir à élaborer et à évaluer l'application des règles de limites de vitesse, et les appareils automatisés de détection de vitesse peuvent aider les policiers à surveiller la vitesse des véhicules.
- *Éduquer et sensibiliser les usagers de la route* – Les usagers de la route doivent comprendre les conséquences des déplacements à des vitesses dangereuses. L'éducation des conducteurs peut entraîner une augmentation du respect des limites de vitesse.

Figure 3. Vitesse à l'impact maximale d'un véhicule pour éviter les blessures graves ou les décès lors d'une collision⁸



Usagers et usagers de la route sûrs

Il ne suffit pas de concevoir et de construire des routes sûres pour minimiser les erreurs humaines si les usagers de la route ne respectent pas le Code de la route. L'approche du système sûr porte une attention particulière aux comportements humains qui contribuent aux collisions et met l'accent sur des stratégies qui visent à éliminer les facteurs humains contributifs comme la distraction au volant et la conduite agressive. Elle met l'accent sur une philosophie de responsabilité partagée et proportionnée et tient compte des besoins et des vulnérabilités de chaque groupe d'usagers de la route, y compris les usagers des modes de micromobilité émergents.

Véhicules sûrs

Les véhicules doivent être réglementés, conçus et construits de manière à minimiser le nombre de collisions et leurs conséquences, en mettant l'accent sur la capacité de survie en cas d'impact. Les véhicules de différentes tailles, performances de vitesse et caractéristiques de fonctionnement ont des incidences sur les conséquences des collisions. La technologie et le contrôle technique sont les deux principaux éléments pour assurer la sécurité des véhicules, et les véhicules ainsi que les routes seront de plus en plus gérés au moyen de systèmes de transport intelligents, notamment des systèmes automatisés d'aide à la conduite et une infrastructure intelligente et connectée.

Conception routière sûre

Dans l'approche du système sûr, les routes sont conçues, exploitées et entretenues de manière à réduire le risque de collision et la gravité des blessures en cas de collision. L'infrastructure routière peut assurer la sécurité comme suit :

- *En séparant les différents modes* – Les risques surviennent lorsque des usagers de la route ayant des caractéristiques de vitesse, de masses et de niveaux de protections différents partagent le même espace. L'approche du système sûr repose sur la séparation des types d'utilisateurs et inclut des itinéraires plus sûrs pour les utilisateurs les plus vulnérables.

- *En séparant les flux de circulation* – La circulation se déplaçant dans des directions différentes ou à des vitesses différentes est séparé (p. ex., en utilisant des glissières de sécurité pour diviser les routes à double sens à plus grande vitesse).
- *En concevant des routes ayant des limites de vitesse sécuritaires* – L’environnement routier est conçu pour minimiser la gravité des blessures et protéger les usagers de la route les plus vulnérables.
- *En concevant des routes lisibles et intuitives* – Les routes sont conçues pour que les conducteurs comprennent ce que l’on attend d’eux et puissent réagir de manière appropriée. La conception des routes est facile à comprendre et appliquée de manière cohérente, ce qui réduit le stress des usagers de la route et les erreurs potentielles.

Soins post-collision

Alors que la plupart des stratégies de réduction des blessures sont axées sur la prévention primaire (c.-à-d. la prévention des blessures ou la diminution de leur gravité), la prévention secondaire (c.-à-d. la prestation d’une intervention médicale d’urgence adéquate pour améliorer le traitement) peut minimiser les conséquences des dommages corporels qui suivent une blessure (p. ex., invalidité ou décès prématuré). La prestation rapide de soins médicaux d’urgence et le déplacement rapide des blessés vers un hôpital peuvent sauver des vies, tandis que des soins de traumatologie et de réadaptation efficaces peuvent réduire l’incidence des invalidités de courte durée et améliorer considérablement les résultats à long terme.

Approche du système sûr : domaines d’action clés

Les six composantes de l’approche du système sûr englobent plusieurs domaines d’action clés, comme le montre la figure 1. Bien que les agences de transport ne soient pas responsables de tous ces domaines d’action, il est essentiel que les spécialistes reconnaissent que la collaboration avec les organisations partenaires est nécessaire, y compris avec les autres gouvernements, ministères, organismes d’application de la loi et avec la société civile.

Données, recherche et évaluation

Dans le cadre de l’approche du système sûr, la prise de décisions repose sur l’utilisation de données fiables sur les performances en matière de sécurité et de connaissances multisectorielles. Cela comprend l’utilisation proactive de sources de données et de méthodes analytiques avancées telles que l’analyse vidéo et l’intelligence artificielle. Un suivi et une évaluation périodique des interventions de sécurité routière sont nécessaires pour établir un système sûr. De plus, le partage des connaissances acquises avec d’autres collectivités et praticiens les aidera à améliorer leurs propres résultats.

Législation et politique

La législation et les politiques sont essentielles pour améliorer la sécurité routière. Elles établissent les institutions nécessaires à l’administration du réseau routier ainsi que les

normes auxquelles les constructeurs automobiles et les spécialistes des transports doivent se conformer.

Changement de culture

D'autres pays ont réalisé des progrès réels en matière de sécurité routière, mais pour ce faire, ils ont transformé leur façon de penser. Tant qu'une culture favorable n'aura pas été créée dans laquelle la sécurité routière est hautement valorisée et ciblée de façon rigoureuse, même la mise en œuvre de mesures éprouvées et prometteuses risque de rester inutile et les résultats souhaités risquent de ne pas être atteints. L'amélioration de la sécurité routière exige des efforts sérieux et à la mesure de l'ampleur des défis actuels.

Financement

Les systèmes et processus ne peuvent être modifiés sans financement, et des investissements durables à long terme en sécurité routière sont requis pour que de meilleures infrastructures et d'autres interventions soient mises en place, y compris par le renforcement des capacités. Les ressources existantes peuvent être réaffectées, tandis que de nouvelles sources de revenus peuvent être créées.

Permis de conduire

Un élément essentiel de l'approche du système sûr est la gestion des permis de conduire. Les efforts devraient se concentrer à la fois sur la compétence et sur le respect des lois et des règlements, en particulier pour les conducteurs à haut risque. On peut contribuer à l'utilisation sûre du système et améliorer la compétence de tous les conducteurs en leur fournissant de l'information et de la formation.

Leadership

Il est essentiel que les gouvernements fassent preuve d'engagement politique et de responsabilité de haut niveau en matière de sécurité routière. Ils sont essentiels à la coordination des contributions des partenaires de multiples secteurs, y compris les autres gouvernements, l'industrie et la société civile.

Développement des capacités

L'écosystème actuel des intervenants en sécurité routière au Canada n'est pas suffisamment organisé ou doté de ressources pour inspirer et mettre en œuvre les changements que la Vision Zéro exige. L'approche du système sûr nécessite le renforcement des processus existants et une meilleure coordination entre des secteurs cloisonnés, ce qui nécessite des ressources humaines et financières supplémentaires. Le développement de la main-d'œuvre en matière de sécurité routière par l'information, la formation et le perfectionnement professionnel est nécessaire pour renforcer les capacités.

Équité et inclusion

Les décisions de planification des transports peuvent entraîner des répercussions importantes et variées sur l'équité. L'équité en matière de sécurité routière exige une répartition équitable des avantages et des coûts de la sécurité, et l'équité verticale exige que les groupes défavorisés bénéficient d'une part disproportionnellement plus grande des ressources.⁹

Code de la route et application de la loi

L'application cohérente de la loi incite fortement les usagers de la route à se conformer aux lois et aux règlements, et elle constitue un complément important à la conception de routes sécuritaires et à la sensibilisation. Au fil du temps, l'application de la loi peut également contribuer à la modification de la culture en matière de sécurité des transports.

Coordination et coopération

L'approche du système sûr nécessite la coordination et la coopération d'un large éventail de parties prenantes, car aucune organisation ne peut à elle seule exécuter le mandat ou fournir les ressources nécessaires pour mettre en œuvre toutes les initiatives potentielles. Le réseautage et le partage des ressources entre les partenaires augmenteront les chances de succès.

Aligner la sécurité routière sur d'autres politiques et objectifs

Il est possible d'accroître l'impact des investissements publics multisectoriels en alignant les objectifs et politiques de sécurité routière sur d'autres objectifs et politiques liés au développement économique, à l'environnement et le développement durable, à la santé, à la mobilité et à l'accessibilité. Les programmes dans les domaines suivants peuvent réduire le risque et la gravité des collisions sans que des ressources supplémentaires ne soient investies :

- *Transport actif* – Les améliorations apportées aux installations de transport actif améliorent généralement le niveau de sécurité global du système de transport tout en rendant ces modes sains et durables plus attrayants pour les déplacements pour le travail, l'école ou vers d'autres destinations.
- *Collectivités en santé* – Les initiatives collaboratives et multisectorielles qui intègrent des objectifs sociaux, économiques et environnementaux peuvent renforcer la capacité d'une collectivité à promouvoir et à maintenir la santé. Des niveaux plus élevés d'activité physique dans une communauté améliorent la santé, réduisent la vulnérabilité aux blessures et améliorent la visibilité des utilisateurs de modes actifs pour les conducteurs.
- *Changements climatiques et durabilité* – Les initiatives qui réduisent l'utilisation de combustibles fossiles pour les transports et combattent les émissions de carbone favorisent souvent des modes comme la marche, le vélo et le transport en commun qui réduisent l'exposition globale aux risques.
- *Accessibilité* – L'accessibilité fait référence à l'objectif de fournir un accès égal à tous et est un ingrédient clé des communautés inclusives. La mauvaise planification et la mauvaise conception des villes peuvent limiter l'accessibilité et marginaliser les personnes handicapées – un résultat négatif de plus en plus important dans les communautés où les populations vieillissantes cherchent à rester actives et autonomes.

Notes de la fin

¹ Organisation mondiale de la santé. *Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030* [en anglais, en ligne]. [Consulté le 16 janv. 2023]. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

² Transports Canada. *Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2020* [en ligne]. [Consulté le 16 janv. 2023]. <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/statistiques-donnees>

³ Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. *Stratégie de sécurité routière 2025 du Canada* [en ligne]. [Consulté le 16 janv. 2023]. <https://roadsafetystrategy.ca/fr/>

⁴ Organisation mondiale de la santé. *Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030* [en anglais, en ligne]. [Consulté le 16 janv. 2023]. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

⁵ Belin, M. Å., Tillgren, P. et Vedung, E. (2012). « Vision Zero—a road safety policy innovation. » Extrait de *International journal of injury control and safety promotion*, 19(2), p. 171-179. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17457300.2011.635213>

⁶ Federal Highway Administration. *The Safe System Approach* [en ligne]. [Consulté le 16 janv. 2023]. https://safety.fhwa.dot.gov/zerodeaths/docs/FHWA_SafeSystem_Brochure_V9_508_200717.pdf

⁷ American Public Transit Association. *Public Transit's Safety Benefits* [en ligne]. [Consulté le 16 janv. 2023]. <https://www.apta.com/research-technical-resources/research-reports/public-transit-is-key-strategy-in-advancing-vision-zero/>

⁸ Adapté de B. Corben, « Urban Road Design and Keeping Down Speed » extrait de *The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy*, K.E. Bjornberg, S.O. Hansson, M.-A. Belin, C. Tingvall, éd., Springer Nature Suisse, 2023 <https://doi.org/10.1007/978-3-030-76505-7>

⁹ Litman, T. 2022. *Evaluating Transportation Equity: Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning* [en ligne]. [Consulté le 16 janv. 2023]. <https://vtpi.org/Litman ITEJ Equity Apr2022.pdf>

Remerciements

Ce document de notions élémentaires a été rédigé grâce aux efforts des bénévoles suivants du Sous-comité la Vision Zéro et du système sûr du Comité de la sécurité routière de l'ATC :

- Shabnem Afzal, Ville de Surrey, C.-B.
- Sulaf Alkarawi, Région de Niagara, Ont.
- Nancy Badeau, Ville de Montréal, Qc
- Raheem Dilgir, TranSafe Consulting Ltd.
- Mavis Johnson, Traffic Injury Research Foundation
- Justine MacLeod, ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick
- Suzanne Woo

Avis de non-responsabilité

Bien que l'ATC et les auteurs veillent à ce que tous les renseignements contenus dans cette publication soient exacts et à jour, ils n'assument aucune responsabilité pour les erreurs et les omissions. Cette publication ne reflète pas une position technique ou politique de l'ATC.

© 2023 Association des transports du Canada

L'Association des transports du Canada (ATC) est une association technique nationale à but non lucratif axée sur l'infrastructure routière et le transport urbain. Les membres de l'ATC proviennent de tous les ordres de gouvernement, des entreprises, des établissements d'enseignement et d'autres associations.

L'ATC offre à ces organisations une tribune neutre et non partisane pour l'échange d'idées, le développement du savoir, l'avancement des meilleures pratiques, la promotion du leadership et la mise en œuvre de solutions audacieuses.

401 - 1111, promenade Prince of Wales, Ottawa (Ontario) K2C 3T2
Téléphone : 613-736-1350 | Courriel : secretariat@tac-atc.ca

www.tac-atc.ca

This document is also available in English.