



Marchons ensemble !

Le potentiel piétonnier en fonction de l'âge :
rapport d'étape 2018

Des rues sécuritaires pour les aînés et les autres piétons importants à Ottawa



Document produit par :

Le Comité sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge
et sur la sécurité des piétons

Sous-comité du Comité du transport des aînés d'Ottawa



Table des matières

Introduction	3
État de notre progression	
Dans quelle mesure les rues d'Ottawa sont-elles sécuritaires pour les personnes âgées et les autres piétons importants?	5
Grands enjeux et principales recommandations du rapport de 2017 : rapport d'étape	5
Audits du potentiel piétonnier en fonction de l'âge en 2017-2018	
1. Manotick	6
2. Hunt Club	8
3. Kanata : Bridlewood Retirement Residence	9
4. Pineview	10
5. Audit sur le stationnement des hôpitaux	10
6. Audits dans les stations de train léger sur rail (TLR)	11
7. Questions d'accessibilité : audits menés par des piétons faisant appel à des appareils d'aide à la mobilité (2017)	12
8. Audit dans les zones de travaux de construction	13
Pour aller de l'avant	
Marcher en hiver	14
Points chauds et « taupes des neiges »	15
Diffusion de l'information	16
Qui faut-il appeler?	17
Recommandations pour le potentiel piétonnier en fonction de l'âge (2018)	17
Conclusion	20
Annexes	
Annexe A : Rapport d'étape sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge 2017 : commentaires et réponses de la Direction générale des transports	21
Annexe B : Questionnaire de l'audit des hôpitaux	25
Annexe C : Questionnaire de l'audit du TLR	26
Annexe D : Carte des points chauds	28
Annexe E : Questionnaire des « Taupe des neiges »	30

Introduction

Le potentiel piétonnier et la sécurité des piétons sont des facteurs essentiels qui déterminent les conditions saines dans lesquelles les personnes âgées vieillissent et se déplacent. Il s'agit d'un élément vital de l'orientation adoptée dans le domaine du transport dans les villes amies des aînés, et cet élément se répercute sur d'autres secteurs clés comme la participation citoyenne et l'accès aux services communautaires et dans le domaine de la santé.

L'environnement extérieur ainsi que la conception et l'entretien des allées, des sentiers et des parcs publics ont un impact considérable sur la mobilité, l'autonomie et la qualité de vie des personnes âgées et influent sur leur capacité à « vieillir chez soi ».

Ottawa est une ville hivernale, et il faut donner la priorité au rehaussement du potentiel piétonnier et à la sécurité en hiver, ce qui est essentiel pour prévenir les chutes et l'isolement social quand les piétons vulnérables ne peuvent pas sortir en sécurité de leur maison et se déplacer à pied à l'extérieur.

Le Comité sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge et sur la sécurité des piétons est un sous-comité du Comité du transport des aînés d'Ottawa (CTAO) du Conseil sur le vieillissement d'Ottawa. Les objectifs des travaux du Comité viennent étayer les initiatives du programme Ottawa ville-amie des aînés, afin de mieux sensibiliser la collectivité d'Ottawa au potentiel piétonnier, à la sécurité des piétons et à l'accessibilité pour tous, en tenant compte des piétons qui font appel à des moyens de déplacement (par exemple des déambulateurs, des fauteuils roulants et des scooters).

Le Comité a mis au point un outil d'audit du potentiel piétonnier à l'intention des groupes communautaires, qui peuvent ainsi savoir si leur quartier répond aux critères de convivialité avec les personnes âgées pour les déplacements à pied. L'aide-mémoire du potentiel piétonnier a permis de mener 15 audits communautaires pendant les quatre saisons dans le cadre de partenariats actifs avec des associations communautaires, des centres pour les aînés, des résidents, ainsi que des conseillers municipaux et des membres du personnel de la Ville d'Ottawa. Le premier rapport des constatations et des recommandations a été publié en 2016. Il a été suivi d'un rapport d'étape en 2017.

Le présent **Rapport d'étape 2018 sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge** vient mesurer les progrès que nous avons accomplis, en faisant le point sur la situation des principales recommandations et des grands enjeux du Rapport d'étape 2017 sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge (annexe A) et en présentant les résultats des nouveaux audits menés dans les collectivités, les établissements hospitaliers et les stations de train léger sur rail (TLR). Ce rapport porte également sur les enseignements que nous avons tirés et fait état des recommandations à adopter pour avancer, d'abord à pied.

Les annexes comprennent le Questionnaire de l'audit des hôpitaux, le Questionnaire de l'audit des stations de TLR, la carte à jour des « points chauds » et le Questionnaire pour les « Taupes des neiges ».

Nous tenons à remercier tous les organismes qui ont mené des missions d'audit communautaires, à savoir la Hunt Club Community Association, la Bridlewood Trails Retirement Residence, l'Association communautaire de Pineview et l'Association communautaire de Manotick. Nous remercions en particulier les membres bénévoles du Comité sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge et sur la sécurité des piétons, soit Dianne Breton (présidente), Peggy Edwards, Karen Scott, John Woodhouse, Les Whitney, Alton Legault et les représentants de la Ville d'Ottawa, soit Laura Li et Bryden Denyes. Nous tenons également à remercier tout particulièrement Peggy Edwards, qui a rédigé et révisé ce rapport, Alton Legault, qui en a fait la mise en page, ainsi que la Direction générale des travaux publics et de l'environnement de la Ville d'Ottawa, qui en a assuré la traduction française.

Rapports du Comité sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge et sur la sécurité des piétons

Nous vous invitons à consulter le site <https://coaottawa.ca/fr/committees/transportation/> pour prendre connaissance des rapports suivants :

- *Rapport sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge : Des rues sécuritaires pour les personnes âgées et autres groupes importants à Ottawa (2016) : ce rapport comprend une annexe consacrée à la Liste de vérification multisaisonnière de la sécurité piétonnière et du potentiel piétonnier en fonction de l'âge;*
- *Rapport d'étape 2017 sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge : ce rapport comprend un blogue sur la marche en hiver et le questionnaire pour les espions hivernaux (i.e. « taupes des neiges »);*
- *Rapports d'audit sur l'accessibilité du stationnement des hôpitaux pour les aînés (2018);*
- *Rapport d'étape sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge (2018);*
- *Rapports sur les audits communautaires, dont ceux de la Hunt Club Community Association, de la Bridlewood Trails Retirement Residence, de l'Association communautaire de Pineview et de l'Association communautaire de Manotick.*

Mesurer les progrès accomplis

Dans quelle mesure les rues d'Ottawa sont-elles sécuritaires pour les personnes âgées et les autres piétons importants?

En 2017 à Ottawa, cinq piétons sont décédés et 335 ont été blessés en raison de collisions. La probabilité que les collisions (avec et sans piétons) se produisent entre 15 h et 18 h en semaine et pendant les mois d'hiver de novembre et de décembre, puis en janvier et en février, était très forte. Pour tous les groupes d'âge, plus la vitesse des véhicules est grande au moment de l'impact, plus il est probable que la vie des piétons soit fauchée.

Bien qu'il n'y ait guère de données sur l'âge et la capacité physique des piétons en cause dans des collisions, Sécurité des routes Ottawa donne (ci-après) une synthèse propre aux différents groupes d'âge pour la période comprise entre 2012 et 2016. Bien qu'il soit tout à fait probable que les piétons de 16 à 25 ans soient en cause dans des collisions, les enfants (de moins de 16 ans) et les personnes âgées (de 65 ans et plus) représentent, dans un cas comme dans l'autre, 10 % des piétons en cause dans des collisions avec des véhicules.

Collisions de piétons par groupe d'âge : Synthèse de 2012 à 2016 Source : Sécurité des routes Ottawa

Groupe d'âge des piétons	Nombre	Pourcentage	Groupe d'âge des piétons	Nombre	Pourcentage
Moins de 16 ans	180	10,09 %	De 46 à 50 ans	115	6,45 %
De 16 à 20 ans	241	13,51 %	De 51 à 55 ans	130	7,29 %
De 21 à 25 ans	240	13,45 %	De 56 à 60 ans	104	5,83 %
De 26 à 30 ans	169	9,47 %	De 61 à 64 ans	68	3,81 %
De 31 à 35 ans	118	6,61 %	65 ans et plus	190	10,65 %
De 36 à 40 ans	97	5,44 %	Inconnu	43	2,41 %
De 41 à 45 ans	89	4,99 %	Total	1 784	100,00 %

Les conséquences pour les piétons plus âgés sont souvent graves. Par rapport aux autres piétons, les adultes plus âgés et les personnes qui ont des problèmes de mobilité sont plus susceptibles de périr dans les collisions ou à l'hôpital à la suite d'une collision. Les blessures qu'ils subissent sont plus graves et leur séjour à l'hôpital est plus long.

Grands enjeux et principales recommandations du rapport de 2017 : rapport d'étape

La Ville d'Ottawa a présenté un compte rendu sur la situation des recommandations découlant des rapports et des audits de 2017 (pour certains quartiers et pour l'ensemble du territoire municipal). Le Comité est reconnaissant de l'attention portée à ses rapports, de la réponse apportée à ses recommandations et de l'intervention rapide du personnel de la Ville d'Ottawa dans les cas où il y a un danger immédiat. Veuillez consulter l'annexe A pour prendre connaissance du rapport de la Direction générale des transports de la Ville d'Ottawa.

Audits du potentiel piétonnier en fonction de l'âge en 2017-2018

Tous les audits communautaires dont il est question ci-après se sont inspirés de l'Aide-mémoire sur la sécurité des piétons et sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge mis au point par le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa afin d'évaluer la sécurité, l'accessibilité, la commodité et la connectivité, ainsi que le confort et l'attrait des trajets sélectionnés.

1. Audit sur le potentiel piétonnier de Manotick, de janvier 2018 à septembre 2018¹

La Manotick Village and Community Association a mené, avec le concours du Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, une expertise du potentiel piétonnier de certaines rues au cœur de Manotick le 10 janvier 2018. Le trajet comprenait la rue Dickinson à partir de la rue Bridge jusqu'à la rue Currier, puis en direction de la rue Main au nord de la rue Bridge, à l'est de la rue Bridge jusqu'à la rue Dickinson. Il s'agit du trajet qu'empruntent de nombreux piétons pour se rendre aux attractions centrales et par de nombreuses personnes âgées qui ont des problèmes de mobilité au Manotick Place Retirement Community et dans l'édifice des soins de santé ROSS. Les sept participants, dont un représentant de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement de la Ville d'Ottawa, appartenaient au groupe d'âge des 40 à 87 ans.

L'audit de janvier a eu lieu après de fortes précipitations de neige. La plupart des rues étaient « praticables » pour les piétons de constitution vigoureuse, mais comportaient de nombreux dangers qui ont été relevés. Les personnes qui doivent se déplacer avec une canne, un déambulateur ou d'autres moyens **n'auraient pas pu** emprunter ce trajet en raison de la neige. Les trottoirs des rues principales sont impraticables parce que la neige n'a **jamais** été chassée ni enlevée. En plus de recommander un meilleur déneigement pour répondre aux préoccupations relatives à la sécurité, les auditeurs ont suggéré d'installer de nouveaux panneaux indicateurs de cession de priorité ou d'arrêt, des passages pour les piétons, des appareils de signalisation sonore aux intersections et des trottoirs sur certaines rues où il n'y en avait pas. Il faut corriger les dangers de la circulation automobile, notamment la vitesse des véhicules et les passages dangereux, en limitant le stationnement à un côté de la chaussée dans certaines rues, en adoptant des mesures de modération de la circulation et en augmentant la présence policière pour faire appliquer la limite de vitesse. Il faut aussi déneiger les bancs publics.

En septembre 2018, l'Association a procédé à un autre audit, axé sur l'état de la chaussée le long de la rue Main et sur le secteur culturel de la rue Dickinson. On n'a pas apporté d'améliorations aux infrastructures en prévision de la construction d'un établissement destiné à accueillir 180 personnes âgées. Les automobiles roulent trop rapidement sur les deux circuits, et il n'y a qu'un passage, même si les attractions encouragent les piétons à traverser les rues. Il n'y a pas de dos d'âne ni d'autres moyens de modération de la circulation dans les rues expertisées. Tous les trottoirs sont en très mauvais état : de

¹ Le lecteur trouvera, dans le texte intégral des rapports portant sur ces audits, les détails des constatations et des recommandations et des photos. Veuillez consulter le site <https://coaottawa.ca/fr/committees/transportation/> ou communiquer avec John Harrison (ikharrison01@gmail.com) pour vous procurer ces rapports.

nombreux tronçons de trottoirs sont brisés, ne sont pas de niveau et sont fortement fissurés.

Dans la lettre suivante, Linda Meek, directrice générale de la Manotick Place Retirement Community, résume la volonté de la collectivité de Manotick d'être conviviale pour les personnes âgées et d'éliminer les obstacles liés au potentiel piétonnier.

Madame ou Monsieur,

Les résidents, différents membres de la collectivité de Manotick et moi-même avons eu l'occasion de participer, en janvier et septembre cette année, aux expertises du potentiel piétonnier en fonction de l'âge.

Nous sommes tous très fiers de déclarer que le village de Manotick est une collectivité « amie des aînés », puisque la population de Manotick comprend de nombreuses personnes âgées et que nos résidences de retraite accueilleront, d'ici l'an prochain, plus de 180 personnes âgées. Des touristes et des visiteurs, qui comprennent de nombreuses personnes âgées, viennent également à Manotick.

À la réunion qui a suivi les audits, tous étaient d'accord pour dire que le village, les maisons, les résidences de retraite, les parcs, les lieux historiques et les services comme les cabinets de médecins et de chiropraticiens, les pharmacies, les restaurants et les élégantes maisons de thé constituent des attractions exceptionnelles pour les personnes âgées qui les visitent.

Toutefois, dans l'étude ci-jointe, nous avons constaté que nombre de ces bâtiments étaient inaccessibles pour les personnes âgées qui se déplacent en fauteuil roulant et à l'aide d'un déambulateur. Nos trottoirs ne sont pas sécuritaires, parce qu'ils ne sont pas de niveau et qu'ils sont fissurés, surtout pour ceux et celles qui se déplacent en fauteuil roulant ou à l'aide d'un déambulateur ou pour les malvoyants.

Afin d'assurer la sécurité des personnes âgées, nous vous invitons à prendre connaissance du rapport et à vous pencher sur les travaux de réparation à effectuer le plus tôt possible dans les secteurs notés. Nous vous demandons d'entériner les constatations visant à déclarer que le village de Manotick et la Ville d'Ottawa sont fiers d'appuyer une collectivité qui est l'amie des aînés.

Cordialement.

Linda Meek
Directrice générale
Manotick Place Retirement Community
Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, membre depuis 2013

2. Audit du potentiel piétonnier de Hunt Club, février 2018²

La Hunt Club Community Organization a mené, de concert avec le Conseil sur le vieillissement, une expertise du potentiel piétonnier dans le secteur délimité par le chemin Hunt Club, la promenade Riverside, la promenade de l'Aéroport et la voie ferrée qui traverse le chemin McCarthy. Vingt-deux représentants de la collectivité y ont participé, dont des résidents âgés, des membres du personnel de la Ville d'Ottawa, des résidents du quartier, des représentants du Conseil sur le vieillissement, des membres du personnel de la Division du transport et de l'infrastructure de la Ville d'Ottawa et des représentants de *The Community Voice* (quotidien de la localité). Ce jour-là, il faisait soleil et environ -5 °C; toutefois, l'expertise a eu lieu après une fin de semaine où il était tombé de la neige et de la pluie verglaçante. C'est pourquoi les participants ont dû mener l'expertise malgré la neige fondante et la glace.

Les trottoirs et les bordures mal déneigés, qui peuvent empêcher les piétons de se déplacer en sécurité pour avoir accès aux boîtes aux lettres, aux arrêts des transports en commun, au centre communautaire ou au centre commercial, représentaient le principal enjeu pour la sécurité et l'accessibilité de tous. C'est pourquoi les auditeurs recommandent que la Ville accélère les délais de déneigement des trottoirs et d'épandage du sel et du sable sur les trottoirs lorsque la météo est inclemente. Compte tenu des conditions de gel et de dégel en hiver, il y a de nombreux nids-de-poule dans les passages pour piétons, ce qui peut causer des chutes et des blessures. Il faudrait en priorité, dans ce secteur, installer des panneaux indicateurs de la Ville pour attirer l'attention des automobilistes sur les « résidents âgés ».

Nous invitons la Ville à envisager d'ajouter des dispositifs de signalisation sonore pour les malvoyants à l'intersection de la rue McCarthy, passage pour piétons qui relie le centre communautaire au Hunt Club Centre, en plus de se pencher sur la possibilité d'intégrer des surfaces podotactiles et des lignes peintes en diagonale aux principaux points de traverse, par exemple pour se rendre à la galerie marchande Hunt Club Centre. Il faut améliorer l'éclairage et la signalisation dans certains secteurs.

Certains auditeurs ont fait savoir qu'ils auraient l'impression de ne pas être en sécurité en se promenant la nuit, surtout en traversant le secteur boisé du parc Paul-Landry. Deux fusillades, dont l'une a donné lieu à un homicide, se sont produites dans ce secteur cette année, et les auditeurs recommandent de mener un audit de sécurité distinct dans cette zone et sur d'autres sentiers isolés.

En règle générale, il existe des trajets directs entre les habitations, les établissements de travail et les autres destinations comme les arrêts des transports en commun, les écoles, les centres communautaires, les terrains de sports et les entreprises; toutefois, une meilleure signalisation viendrait rehausser la connectivité. Sauf dans deux cas, les trajets traversent des quartiers attrayants, sans graffitis ni ordures ménagères.

² Le lecteur trouvera dans l'intégralité du texte du rapport de cet audit, des constatations et des recommandations détaillées, ainsi que des photos. Veuillez consulter le site <https://coaottawa.ca/fr/committees/transportation/> ou communiquer avec Susan McCarthy par courriel (suemccarthy1952@gmail.com) pour vous procurer ce rapport.

L'organisation communautaire suggère de faire appel à des programmes comme « À vos pinceaux! » pour masquer les graffitis. On a relevé des boîtes aux lettres communautaires défectueuses sur la promenade Cahill Ouest et un banc public brisé à l'arrêt d'autobus. Les auditeurs ont apprécié les bancs publics et les abris installés aux arrêts d'autobus et les bancs publics sur le sentier qui conduit au pont piétonnier de l'aéroport, ainsi que la murale qui vient d'être installée sur le côté du Centre communautaire de Hunt Club-Riverside Park.

3. Audit du potentiel piétonnier près de la Bridlewood Trails Retirement Residence, à Kanata, en juin 2017³

Le 4 juin 2017, des représentants de la Kanata-Bridlewood Trails Retirement Residence ont procédé à l'audit de la sécurité des piétons qui traversent le chemin Eagleson à l'angle de la rue Romina et des problèmes d'accessibilité dans la collectivité environnante. Vingt-deux résidents âgés, des membres du personnel de la Ville d'Ottawa et des représentants de la collectivité ont procédé à l'audit de trois secteurs délimités par le chemin Eagleson, le chemin Fernbank et la rue Romina.



Il n'y a pas de moyens de maîtriser la circulation à l'intersection du chemin Eagleson et de la rue Romina, ce qui crée une situation dangereuse pour les navetteurs et pour les citoyens qui veulent avoir accès au parc Emerald Meadows; le danger est aggravé par l'absence de trottoirs ou d'autres moyens de protection contre la circulation. Il a fallu 22 secondes à une personne âgée pour traverser à l'aide d'un déambulateur une rue de quatre voies en raison de la vitesse de la circulation automobile. Il faudrait éventuellement installer des feux de circulation, réduire la limite de vitesse ou synchroniser les feux de circulation afin de créer des interruptions dans le déroulement de la circulation automobile.

Il a fallu attendre cinq minutes, avant qu'il y ait une pause dans la circulation automobile, pour pouvoir traverser l'intersection de la rue Romina et du chemin Fernbank. Un passage pour piétons est justifié dans ce secteur, en raison des accidents qui se sont produits dans l'année écoulée.

³ Pour prendre connaissance de l'intégralité du rapport, veuillez consulter le site <https://coaottawa.ca/fr/committees/transportation/> ou communiquer avec Cindy Willins par courriel (cwillins@riverstoneretirement.ca).

4. Audit du potentiel piétonnier de Pineview, septembre 2018⁴

Pineview est une collectivité de la ceinture de verdure située à l'est du centre-ville et encadrée par quatre secteurs très achalandés par les voitures (route 174, chemin Blair, chemin Innes et chemin Cyrville). Elle est reliée, grâce à une passerelle piétonnière, à la nouvelle station Blair du TLR. La collectivité s'attend à ce que son infrastructure en décrépitude fasse l'objet de nouveaux travaux d'aménagement.

L'objectif de l'audit de septembre était double : il s'agissait d'abord de savoir si les trajets courants sur le territoire du quartier étaient accessibles, en particulier pour les navetteurs qui se déplacent à l'aide d'un fauteuil roulant, d'un déambulateur et d'une poussette; puis, il fallait déterminer si le carrefour communautaire de Pineview est accessible et sécuritaire, puisqu'il se trouve dans un secteur très achalandé par les voitures.

Les résultats de l'audit nous apprennent que bien que le carrefour communautaire de Pineview soit accessible pour les promeneurs de constitution vigoureuse, il faut en améliorer l'accessibilité pour ceux dont les capacités sont limitées, en particulier les personnes qui se déplacent à l'aide de fauteuils roulants, de déambulateurs et de poussettes. Les améliorations à apporter consistent à réparer les trottoirs et les accotements surbaissés, à enlever la végétation qui envahit les sentiers de randonnée, à augmenter le nombre de trottoirs et de passages, de même qu'à accroître le nombre de bancs publics et de poubelles.

En outre, l'audit nous a appris qu'il est parfois extrêmement dangereux de se déplacer à pied pour se rendre au carrefour communautaire de Pineview et pour en revenir. En particulier, l'audit a révélé qu'il n'y avait pas de trottoirs sur certains tronçons du chemin Blair, que les trottoirs qui existent sur le chemin Blair sont en mauvais état, qu'il faut prévoir un passage supplémentaire et que les automobilistes ne respectent pas les limites de vitesse affichées.

5. Audits sur le stationnement des hôpitaux

Le Sous-comité du stationnement dans les hôpitaux, présidé par John Woodhouse, a procédé à des audits qui ont porté sur la sécurité et l'accessibilité des installations de stationnement de six hôpitaux d'Ottawa, en faisant appel à un questionnaire mis au point par le Comité (annexe B). Ont fait l'objet de cet audit, les hôpitaux suivants : l'Hôpital Civic d'Ottawa, le Royal Ottawa Hospital, l'Hôpital Élisabeth-Bruyère, l'Hôpital Montfort, le campus de l'Hôpital général d'Ottawa, dont le Centre hospitalier pour enfants de l'est de l'Ontario (CHEO) et le Centre de cancérologie, ainsi que l'Hôpital Queensway-Carleton. Karen Scott, membre du Comité, a mené l'audit de l'Hôpital Riverside pour l'Ottawa Disability Coalition. Des membres du personnel du stationnement et de la sécurité de chacun de ces hôpitaux ont participé à ces audits. Des rapports bilingues complets, assortis de photos et de recommandations sur les

⁴ Pour prendre connaissance de l'intégralité du rapport, veuillez consulter le site <https://coaottawa.ca/fr/committees/transportation/> ou communiquer avec Tea Derashkan par courriel (tea.derashkan@gmail.com).

changements à apporter, ont été adressés à chacun des hôpitaux et peuvent être consultés sur le site <https://coaottawa.ca/fr/committees/transportation/>.

Selon certaines observations générales et certains motifs de préoccupation exprimés dans l'ensemble, il faut :

- améliorer la signalisation de repérage dans toutes les installations des hôpitaux qui ont fait l'objet des audits;
- prévoir des panneaux indicateurs en français et en anglais;
- s'assurer que les passages pour piétons sont clairement balisés et peints et qu'ils sont dotés de panneaux indicateurs;
- indiquer les frais de stationnement, le mode de paiement et les endroits où l'on peut payer;
- prévoir des panneaux indicateurs d'information pour les laissez-passer spéciaux de stationnement et les points où l'on peut se les procurer;
- afficher des cartes des zones de stationnement dans toutes les entrées principales;
- remplacer les portes d'entrée tournantes par des portes automatiques larges;
- mettre au point un système de contrôle des fauteuils roulants aux entrées principales pour améliorer les conditions de débarquement et d'embarquement;
- prévoir des codes de couleurs pour indiquer les étages dans les garages de stationnement;
- s'assurer qu'il y a des bancs publics et des abris aux arrêts d'autobus des hôpitaux.



Passage piétonnier
Hôpital Civic



Stationnement limité
Hôpital Élisabeth-Bruyère



Point de débarquement
Hôpital Queensway-Carleton

6. Audits dans les stations de train léger sur rail (TLR)

Le Service des transports de la Ville a adopté une proposition pour mener un audit préopérationnel de la sécurité et de l'accessibilité de la nouvelle Ligne de la Confédération du TLR d'Ottawa, et le Comité a mis au point un questionnaire. Les membres du Comité et le personnel du Service des transports de la Ville ont procédé à un examen préalable du questionnaire à la station de l'O-Train à l'Université Carleton et l'ont ensuite révisé (annexe C). Plusieurs dangers ont été notés à la station de l'O-Train de l'Université Carleton et des corrections ont aussitôt été apportées par la Ville. Les audits portant sur les nouvelles stations auront lieu avant l'ouverture de la Ligne, maintenant prévue pour le début de 2019.



7. Questions d'accessibilité : audits menés par des piétons faisant appel à des appareils d'aide à la mobilité (2017)

En 2017, l'Ottawa Disability Coalition a procédé à des audits du potentiel piétonnier dans trois secteurs, qu'elle a visités à deux reprises dans chaque cas, à la fin du printemps et pendant l'hiver suivant. Ceux qui ont participé à l'audit du potentiel piétonnier avaient différents problèmes de mobilité; certains faisaient appel à des fauteuils roulants, à des déambulateurs, à des scooters et à des cannes et deux étaient malvoyants. Ils ont fait appel à une version modifiée de l'Aide-mémoire de sécurité des piétons et du potentiel piétonnier en fonction de l'âge, mis au point par le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa afin d'évaluer la sécurité, l'accessibilité, la commodité et la connectivité, ainsi que le confort et l'attrait. On a sélectionné trois quartiers en raison de leur importance pour la communauté des personnes handicapées : le chemin Colonnade, la Côte-de-Sable et le Campus Riverside de l'Hôpital d'Ottawa. Le projet et le rapport ont été appuyés par la Ville d'Ottawa, Écologie Ottawa et le Comité sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge et sur la sécurité des piétons.

Les audits ont permis de constater que :

- les problèmes de trottoirs et de bordures obligent souvent les piétons qui ont de la difficulté à se déplacer à marcher dans la rue. Font partie de ces problèmes, l'absence de trottoirs dans certains secteurs, le piètre état des trottoirs et la médiocrité ou l'absence des bateaux donnant accès aux trottoirs;
- les conditions hivernales représentent un risque supplémentaire. Les trottoirs enneigés ou glacés, les boutons inaccessibles des passages pour piétons et les tas de neige aux intersections et aux abribus obligent parfois les personnes handicapées à rester à la maison. Il est difficile de faire appel à la solution de rechange qui consiste à s'adresser à Para Transpo, en raison du trop grand nombre d'abonnés à ce service;
- le secteur du chemin Colonnade, qui regroupe cinq organismes au service de la communauté des personnes handicapées, est dangereux pour les piétons qui ont un handicap :

« Nous avons perdu des clients en raison de l'inaccessibilité du service d'autobus sur le chemin Colonnade Sud, qui n'est pas sécuritaire pour les piétons. Il faut marcher dans la rue. Si des voitures sont stationnées dans la rue, il faut marcher au milieu de la route. » Ginette Trottier, coordonnatrice du développement, Parkinson Canada – Est du Canada

- La Côte-de-Sable est un secteur résidentiel du centre-ville où habitent de nombreuses personnes handicapées et dans lequel les piétons vulnérables de tous les groupes d'âge, de constitution vigoureuse ou non, doivent avoir accès en toute sécurité à des services essentiels, aux supermarchés, et ainsi de suite. Nous avons relevé des dangers majeurs en raison des trottoirs en piètre état, de l'absence de bateaux de trottoir pour les déplacements accessibles en fauteuil roulant, de l'absence de passages pour piétons, des feux de circulation aux intersections qui ne donnent pas assez de temps aux piétons pour traverser la rue en toute sécurité et d'autres problèmes.

« La Côte-de-Sable, en raison de ses trottoirs étroits et pentus, est difficile d'accès en hiver à cause de la neige et en été en raison de la végétation envahissante. On n'a pas l'impression d'être en sécurité. » John Woodhouse, qui se déplace dans un fauteuil roulant motorisé.

- À cause du caractère à court terme des services offerts au Campus Riverside de l'Hôpital d'Ottawa, on dépose et ramasse constamment des voyageurs aux entrées principales des deux bâtiments. Nombreux sont ceux qui font appel à des appareils d'aide à la mobilité, soit aussi bien des cannes que des fauteuils roulants électriques inclinables. L'audit a permis de constater que les nombreux nids-de-poule, l'absence de trottoirs et de passages pour piétons et les bateaux de trottoir inexistantes ou en décrépitude créent des obstacles et des dangers pour les personnes handicapées et les personnes âgées.



« On vante souvent l'universalité des soins de santé au Canada. Pourquoi offrir des soins de santé universels si on n'a pas universellement accès à ces soins? » Rebecca Cooney, atteinte de sclérose en plaques.

Les principales recommandations qui découlent de ce rapport d'audit sont reproduites dans la section 6 du présent rapport. Pour consulter l'intégralité du rapport, veuillez cliquer sur :

https://docs.wixstatic.com/ugd/b40f6d_00ca2d176c864658bee092f9311824c5.pdf.

8. Audits dans les zones de travaux de construction

Nous avons mis au point un questionnaire pour les zones de travaux de construction afin de mener des audits sur la sécurité et l'accessibilité des zones de travaux de construction de la Ville pendant la période estivale. La Direction générale des travaux publics et de l'environnement a fourni la liste à jour des projets de construction planifiés dans le secteur urbain d'Ottawa. Les sept audits menés ont révélé que la sécurité et l'accessibilité des alentours des chantiers étaient satisfaisantes.

Il faut toutefois noter que tous les audits (qui ont révélé des résultats satisfaisants) ont été menés sur les chantiers de voirie gérés par la Ville d'Ottawa. Les membres du Comité qui font appel à des appareils d'aide à la mobilité ont relevé des dangers pour les piétons dans d'autres rues et sur d'autres sites de bâtiments gérés par des promoteurs et des entrepreneurs du secteur privé. Sous l'égide de Sécurité des routes Ottawa, le Programme d'application sélective en matière de circulation (PASC) prévoit des enquêtes sur la sécurité des travaux de construction pendant un mois de l'année. Le Comité recommande d'exercer des activités supplémentaires d'inspection et d'application des règlements sur les chantiers de construction du secteur privé afin d'améliorer la sécurité des piétons.

Pour aller de l'avant — à pied d'abord

Marcher en hiver

Ottawa est une ville hivernale. Pendant presque la moitié de l'année, les piétons de tous les groupes d'âge et de constitution vigoureuse ou non doivent franchir, surmonter et contourner la neige, la glace, la névasse, les bancs de neige et les flaques d'eau profondes. Il s'agit du résultat de ce qu'il est convenu d'appeler les « nouvelles sautes d'humeur normales » de la météo, qui permettent difficilement de prévoir les cycles de gel et de dégel et la réalité que représentent les fortes accumulations de glace sur les trottoirs et sur les routes.

Le Comité de la sécurité des piétons et du potentiel piétonnier du Conseil sur le vieillissement d'Ottawa est l'un des premiers groupes au Canada (et peut-être même dans le monde) à mener en hiver des audits sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge. Nos constatations et le vieillissement de notre population laissent entendre qu'il faut d'urgence être plus attentifs aux défis et aux impacts de la météo hivernale sur la mobilité (la possibilité de se déplacer sur le territoire de la Ville) en particulier pour les populations âgées et les personnes qui font appel à des aides à la mobilité.

Les adultes âgés peuvent être confinés à la maison et être isolés, de crainte de tomber sur la glace et de ne pas pouvoir franchir les bancs de neige. Les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant et en faisant appel à d'autres aides à la mobilité, de même que celles qui poussent des déambulateurs, doivent triompher des accumulations de neige et des bateaux d'accès de trottoir recouverts de glace. Les enfants d'âge scolaire sont en danger en raison des bancs de neige élevés qui limitent la visibilité.

Points chauds

La Carte des points chauds a été mise au point en collaboration avec la Direction générale des travaux publics et de l'environnement. Elle fait état des secteurs de la Ville dans lesquels on relève un fort pourcentage de résidents âgés, ainsi que des principaux arrêts des transports en commun et des services et commodités communautaires auxquels doivent avoir accès les personnes âgées (par exemple, les hôpitaux, les cliniques et les magasins). L'objectif consiste à se servir de cette carte pour attribuer des priorités aux secteurs à déneiger et à déglacer et pour être plus attentif aux problèmes de sécurité et d'accessibilité. Cette carte sera revue chaque année. Veuillez consulter l'annexe D pour prendre connaissance de la version la plus récente de la Carte des points chauds.

« Taupes des neiges »



Le **Projet « Les taupes des neiges »** (2019) s'inscrit dans le cadre d'un programme d'audit du potentiel piétonnier en hiver, qui encourage les résidents d'Ottawa à signaler dans leur quartier les problèmes qui les empêchent de se déplacer à pied en hiver. Veuillez consulter, dans l'annexe E, le Questionnaire des « taupes des neiges ».

Les « **taupes des neiges** » sont des bénévoles qui signalent les difficultés pour ceux qui se déplacent à pied dans les rues en hiver à Ottawa. L'information qu'ils réunissent sera utilisée par le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa (CSV) afin de donner, à la Ville et à d'autres organismes, de l'information sur la manière dont on peut et doit améliorer le potentiel piétonnier des rues en hiver. **Nous vous invitons à faire partie de l'équipe des « taupes des neiges »!**

Tous peuvent devenir des « taupes des neiges ». Or, nous recherchons en particulier des personnes âgées et des enfants pour participer à ce programme, ainsi que des personnes qui font appel à des appareils d'aide à la mobilité (par exemple des cannes, des déambulateurs et des fauteuils roulants).

Deux moyens vous permettent de devenir une « taupe des neiges » :

1. Vous pouvez faire cavalier seul

- Choisissez un moment de la journée où vous devez sortir (de préférence après une chute de neige ou de pluie verglaçante, par exemple) et une destination (comme un arrêt d'autobus, un supermarché, une école, une banque, un centre pour les personnes âgées ou une bibliothèque).
- Inspirez-vous du Questionnaire des « Taupes des neiges » pour vérifier votre parcours et faites parvenir le formulaire rempli au CSV ou allez le lui porter en personne.

2. Vous pouvez faire partie d'un groupe du quartier

Trois associations communautaires se sont engagées à participer, en 2019, au projet « Les taupes des neiges » :

- Vieil Ottawa-Sud : veuillez communiquer avec Anna Cuyllits (swoos2018@gmail.com);
- Orléans : veuillez communiquer avec Alton Legault par courriel (alegault10@hotmail.com)
- Fisher Heights : veuillez communiquer avec Jayne Belanger par courriel (jayne.belanger1957@gmail.com).

La personne contact dans votre communauté vous fera connaître les dates, les heures, les lieux et les trajets.

Le Questionnaire des « Taupes des neiges » se trouve en Annexe E.

Pour avoir accès au Questionnaire des « Taupes des neiges », veuillez cliquer sur www.coaottawa.ca/taupesdesneiges : vous pouvez télécharger un exemplaire imprimé du questionnaire ou le consulter sur votre terminal mobile.

Si vous décidez de remplir le questionnaire, faites-le en ligne (www.coaottawa.ca/taupesdesneiges); ou encore, faites-le imprimer et aller le porter ou adressez-le par la poste au Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, 1247, place Kilborn, Ottawa (Ontario) K1H 6K9.

Diffusion de l'information

Le mandat du Comité consiste entre autres à diffuser l'information et à inviter d'autres organismes, intervenants et résidents âgés d'Ottawa à lui adresser des commentaires. Nous présentons aussi des exposés à la Ville pour lui faire part de nos constatations et nous préconisons l'amélioration du potentiel piétonnier, de la sécurité et de l'accessibilité. Cette année, nous avons présenté des exposés à l'occasion de l'assemblée des intervenants cyclistes et piétonniers avec le Service des transports, à la Healthy Transportation Coalition dans le cadre du Sommet sur le transport durable, à la consultation budgétaire qui a eu lieu à l'hôtel de ville sur le thème du « Potentiel piétonnier en hiver », au Comité des transports de la Ville à propos de la demande prébudgétaire de révision des Normes d'entretien hivernal de la Ville, au Comité consultatif sur l'accessibilité en ce qui concerne la connectivité et les sentiers partagés, ainsi qu'à des groupes de personnes âgées et à l'occasion d'activités organisées à leur intention.

Les travaux du Comité ont retenu l'attention un peu partout dans le monde. Les membres du Comité ont présenté un exposé thématique à l'occasion de *Walk 21* (à Calgary en 2017) et ont participé à une mission d'audit du potentiel piétonnier en fonction de l'âge avec des délégués étrangers à l'occasion de la conférence *Making Cities Livable* (à Ottawa en 2018).

Qui faut-il appeler?

Nous vous invitons à appeler le service téléphonique 311 de la Ville d'Ottawa pour signaler les problèmes de sécurité et d'accessibilité (y compris les problèmes relevés dans les stations de transports en commun). Le personnel transmettra le dossier au service compétent et fera un suivi sur demande. Vous pouvez aussi signaler les problèmes ou demander des services en déposant une demande en ligne auprès de la Ville sur le site Ottawa.ca.

Boîtes aux lettres de Postes Canada : vous pouvez signaler la date et le problème en appelant au 1-866-607-6301 ou le faire en ligne sur le site <https://www.canadapost.ca/web/fr/pages/support/default.page>.

Recommandations pour le potentiel piétonnier en fonction de l'âge (2018)

Les **POINTS CHAUDS** sont les secteurs de la Ville qui regroupent un nombre considérable de personnes âgées et de personnes handicapées et qui sont importants en raison de la proximité des services indispensables, des boutiques et des transports en commun. Il faut donner la priorité à ces « points chauds » dans la mise en œuvre de toutes les recommandations suivantes.

Il faut mettre au point des cibles et des résultats précis pour chacune des recommandations ci-après. En voici des exemples : Trois cibles : améliorer l'entretien en hiver dans huit secteurs correspondant à des points chauds; procéder à des examens à huit arrêts d'autobus non loin des cliniques; installer deux abris.

Ces recommandations s'adressent à la Ville d'Ottawa (la Ville), au Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, aux associations communautaires, aux hôpitaux, au secteur privé et aux résidents. Certaines recommandations doivent être mises en œuvre dans le cadre d'une collaboration réunissant par exemple la Ville et des résidents ou le secteur privé.

1. Veiller à respecter rigoureusement ou largement les **normes d'accessibilité** dans les secteurs servis par les transports en commun et dans les parcs de stationnement des hôpitaux, des cliniques et des édifices publics et commerciaux. (Ville, hôpitaux et secteur privé)
2. Améliorer le **potentiel piétonnier et la sécurité des piétons en hiver** :
 - Procéder à un examen complet des Normes d'entretien en hiver (adoptées en 2003) et accroître le financement budgétaire consacré à l'amélioration des opérations qui permettront de rehausser le potentiel piétonnier, la sécurité et l'accessibilité en hiver. (Ville)
 - Améliorer le déglçage et le déneigement des trottoirs et des sentiers pour passer de la classe B (neige damée) à la classe A (surface dégagée) dans les secteurs correspondant à des points chauds prioritaires (par exemple, les alentours des écoles et des résidences pour personnes âgées). Approuver un supplément de 1,9 M\$ pour financer cette opération. (Ville)
 - Élaborer et appliquer des objectifs mesurables pour améliorer le potentiel piétonnier en hiver dans le Plan relatif aux personnes âgées, dans le Plan de la circulation piétonnière et dans le Plan directeur des transports. (Ville, en collaboration avec les associations communautaires, le Conseil sur le vieillissement et les résidents)
3. Apporter des améliorations à **l'accessibilité et à la sécurité des arrêts d'autobus** :
 - Améliorer l'entretien hivernal et le déneigement aux arrêts d'autobus, sur les trottoirs menant à ces arrêts et dans les rues de jonction autour des arrêts. (Ville)
 - Examiner la sécurité, l'accessibilité et le confort des arrêts d'autobus devant les cliniques et sur les terrains des hôpitaux. Installer des abris et des bancs publics dans les cas nécessaires. (Ville et hôpitaux)

4. Trottoirs, sentiers et allées

Les trottoirs qui ne sont pas de niveau et qui sont glacés représentent une cause majeure de chutes pour les personnes âgées, qui empruntent massivement les sentiers polyvalents d'Ottawa. Plusieurs recommandations viendraient améliorer la sécurité et l'expérience offerte aux personnes âgées sur les allées et les sentiers d'Ottawa.

- Améliorer la connectivité des trottoirs, des sentiers et des allées dans les secteurs correspondant aux « points chauds » recensés. (Ville)
- Améliorer l'état des trottoirs dans les secteurs correspondant à des points chauds et s'assurer que les bateaux d'accès de trottoir permettent aux personnes qui se déplacent grâce à des aides à la mobilité de traverser en toute sécurité les rues. (Ville)
- Prévoir une augmentation des scooters sur les allées et les routes en raison du vieillissement de la population. Élaborer et mettre en application des règles pour les vélos électriques et les scooters qui empruntent les allées, les sentiers et les routes. (Ville)
- Améliorer le partage des réseaux d'allées et de sentiers pour les piétons, les cyclistes et les autres personnes qui font appel à des véhicules motorisés en faisant appliquer les limites de vitesse, en prévoyant des allées séparées dans la mesure du possible, en menant des campagnes de sensibilisation et en appliquant d'autres idées pour améliorer la sécurité. (Ville, résidents et associations communautaires)
- Assurer l'entretien des allées et des sentiers récréatifs partagés en hiver, en plus de les déneiger et de les déglacer. Donner la priorité aux allées qui constituent des points de jonction pour les piétons, en empruntant des allées et des trottoirs pour se rendre là où ils veulent (soit dans les bibliothèques, les magasins, les écoles et les arrêts des transports en commun). Nous suggérons de lancer, sur tout le territoire de la Ville, un projet de cartographie des moyens de jonction des sentiers, pour recenser et cartographier les circuits de jonction avec les trottoirs et pour les porter à l'attention de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement. Ces circuits de jonction devraient faire chaque année l'objet d'un audit, avoir la priorité dans l'entretien hivernal et être réparés dans les cas nécessaires. (Ville)
- Élargir les sentiers polyvalents ou aménager des espaces mieux séparés pour les cyclistes et les piétons, en tenant compte de ceux qui se déplacent en faisant appel à des aides à la mobilité et à des fauteuils roulants. Les deux groupes d'utilisateurs pourraient ainsi se déplacer côte à côte, sans s'inquiéter d'entrer en collision ou de bloquer le passage des autres utilisateurs. Ce principe devrait s'appliquer aux nouveaux sentiers aménagés et à la modernisation de l'infrastructure existante selon des normes d'élargissement des sentiers. (Ville)
- Faire appliquer les règles et les règlements municipaux pour les cyclistes et les autres utilisateurs qui se déplacent à l'aide de véhicules motorisés : céder le passage aux piétons, lancer un signal sonore clair avant de dépasser quelqu'un et se déplacer à un rythme raisonnable et défini. (Ville)
- Donner, à tous les utilisateurs des sentiers (y compris les personnes âgées), de l'information sur la sécurité des sentiers et des règles à respecter, de même que sur

l'obligation de prendre du temps et d'être prudent quand on partage un sentier avec des piétons vulnérables. (Ville, associations communautaires et Conseil sur le vieillissement d'Ottawa)

5. Améliorer la sécurité et le confort des piétons

- Continuer d'examiner et d'augmenter les **délais de traverse aux intersections** dans les cas nécessaires dans les secteurs correspondant à des points chauds et dans les secteurs recensés dans les audits portant sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge.
- Adopter officiellement et faire appliquer les **politiques de réduction de la vitesse** dans les secteurs résidentiels. Augmenter les mesures de modération de la circulation, surtout à proximité des écoles et des résidences de personnes âgées.
- Accroître le nombre de **toilettes** disponibles et accessibles aux arrêts des transports en commun ou à proximité, dans les parcs et le long des sentiers.
- Continuer de promouvoir un « **objectif de vision zéro** », afin de ramener à zéro les accidents mortels et les blessures graves des piétons et des cyclistes d'ici 2020.

6. Quartiers offrant un potentiel piétonnier en fonction de l'âge

- Continuer d'encourager les missions **d'audit sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge** menées avec les personnes âgées et organisées par le CSV et les associations communautaires locales et y participer. Donner suite aux recommandations et aux motifs de préoccupation découlant de ces audits. (Ville, Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, associations communautaires, résidents et secteur privé)
- **Participer à la campagne des « Taupes des neiges »** pour en savoir davantage sur le potentiel piétonnier en hiver. (Associations communautaires, résidents, secteur privé, conseillers municipaux et personnel de la Ville)
- Appuyer l'aménagement de quartiers offrant un potentiel piétonnier en fonction de l'âge et de logements abordables **à proximité des carrefours de transport en commun (TLR et autobus)**. (Ville, secteur privé et résidents)

7. Complément d'information

- Mener une **enquête** et un examen du potentiel piétonnier en fonction de l'âge et de la sécurité avec des personnes âgées et d'autres piétons importants dans les zones rurales d'Ottawa. (Ville, Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, secteur privé, résidents et chercheurs)
- Réunir des **données plus précises** sur les piétons âgés et les collisions (par exemple, la répartition des groupes d'âge et des deux sexes, les accidents mortels et les blessures, les intersections et les situations les plus dangereuses, les chutes sur les trottoirs et les motifs de préoccupation des personnes âgées à propos du potentiel piétonnier). (Ville, gouvernement provincial, chercheurs et Conseil sur le vieillissement)

Conclusion

Le potentiel piétonnier et la sécurité des villes pour les piétons importants et vulnérables font rejaillir des avantages sur tous les membres de la collectivité, de même que sur les visiteurs de ces villes. Ce rapport nous permet de faire le point sur la situation du potentiel piétonnier en fonction de l'âge et sur la sécurité des piétons à Ottawa. Il renferme des recommandations significatives et réalisables, qui permettront d'assurer la sécurité des piétons de tous les groupes d'âge et de constitution plus ou moins vigoureuse et d'adopter des habitudes saines au quotidien.

Pour accomplir des progrès, il faudra continuer de mener des efforts soutenus, améliorés et intégrés en faisant appel à différents intervenants, en réunissant des données supplémentaires et en comptant sur la volonté de la direction municipale.

Le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa est reconnaissant de l'occasion qui lui est donnée de travailler en collaboration avec la Ville et la collectivité pour surveiller les progrès accomplis. Nous sommes heureux de continuer de collaborer avec la Ville et la collectivité en tâchant de faire d'Ottawa une ville qui est vraiment l'amie des aînés.

Annexe A :
Rapport d'étape sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge 2017 :
commentaires et réponses de la Direction générale des transports,
novembre 2017

Volets de l'audit	Observations et motifs de préoccupation	Commentaires de la Direction générale des transports
<p>Audits sur le potentiel piétonnier de Blackburn Hamlet</p> <p>Menés par des membres et des étudiants de la collectivité</p>	<p>Les délais de traverse aux intersections, en particulier sur le chemin Innes à l'intersection du chemin Bearbrook et au Life Centre, sont trop courts pour les piétons âgés.</p>	<p>Les délais des intersections signalisées à l'angle du chemin Innes et du chemin Bearbrook et au chemin Innes et au Life Centre ont été reprogrammés pour les piétons qui se déplacent plus lentement. On a prévu un délai suffisant pour leur permettre de traverser les rues à ces intersections. Si certaines personnes ont toujours de la difficulté à traverser à ces intersections, le personnel du Service de la circulation est à leur disposition pour les rencontrer sur les lieux.</p>
	<p>Il faudrait installer de nouveaux passages pour piétons sur le chemin Innes, soit un à l'angle du croissant Gravelle et un autre en face de la résidence pour personnes âgées Amica. On recommande aussi d'aménager un passage piétonnier à partir de la bibliothèque donnant sur la promenade Glen Park jusqu'à la salle communautaire et à l'aréna.</p> <p>Le bouton du passage piétonnier sur le chemin Bearbrook, près de la promenade Westpark, ne fonctionnait pas.</p>	<p>La Direction générale des transports (Service de la circulation) ajoutera les points suivants dans son examen des emplacements potentiels des passages pour piétons :</p> <ul style="list-style-type: none"> • chemin Innes, à l'angle du croissant Gravelle; • promenade Glen Park entre Fairglen Mews et le chemin Innes. <p>La Direction générale des transports n'installera probablement pas de traverse piétonnière en face de la résidence pour personnes âgées Amica. À l'heure actuelle, il existe des passages piétonniers sur le chemin Innes à l'angle de la promenade Glen Park et à 200 mètres à l'est de cette intersection, non loin du parc Bearbrook.</p> <p>Le bouton du passage pour piétons à l'intersection du chemin Bearbrook et à 60 mètres au sud de la promenade Westpark a été vérifié et fonctionnait correctement le 15 août 2017.</p>
	<p>Il faudrait revoir les mesures de modération de la circulation, par exemple les panneaux indicateurs flexibles, et adopter les mesures voulues pour ralentir la circulation non loin des écoles et des passages scolaires sur le chemin Bearbrook. Il</p>	<p>Le conseiller du quartier a mis en œuvre certaines mesures de modération de la circulation sur le chemin Bearbrook, notamment en faisant installer deux tableaux d'affichage de la vitesse, en faisant baliser les rues et en faisant poser des poteaux flexibles pour permettre de réduire la vitesse des véhicules. Pour pouvoir signaler aux automobilistes la résidence Amica, la mention « Personnes âgées » sera apposée sur le panneau d'avertissement du passage piétonnier à l'approche se</p>

	faudrait envisager d'augmenter le nombre de panneaux indicateurs signalant la résidence Amica aux automobilistes.	trouvant dans le sens sud à l'intersection du chemin Bearbrook et du chemin Innes. L'aménagement des panneaux indicateurs sera comparable à celui que l'on trouve déjà dans l'approche de l'intersection dans le sens ouest.
	On recommande de prévoir un plus grand nombre de bancs publics pour les arrêts d'autobus.	On trouve déjà des bancs publics dans les arrêts d'autobus suivants : promenade Westpark et chemin Bearbrook, chemin Bearbrook et Centerpark 2, promenade EastPark et croissant Beechmont, promenade Eastpark et chemin Innes n° 1 (dans les deux sens), promenade Eastpark et chemin Innes n° 2 et chemin Innes et rue Tauvette. On ne recommande pas d'ajouter des bancs publics aux arrêts d'autobus de Blackburn Hamlet at pour l'instant, en raison des statistiques récentes sur l'achalandage et la démographie.
		On prévoit d'apporter des améliorations à trois arrêts d'autobus dans Blackburn Hamlet en 2018 : on prévoit d'aménager de nouvelles plateformes d'arrêt d'autobus pour l'arrêt 8687 à l'angle de la promenade Westpark et du croissant Valewood, pour l'arrêt 8688 à l'angle de la promenade Westpark et du croissant Highpark et pour l'arrêt 8195 à l'angle de la promenade Eastpark et du croissant Beechmont. Toutefois, on ne prévoit pas d'installer de bancs publics à ces arrêts : le personnel passe en revue les arrêts dans lesquels on trouve une plus grande proportion de personnes âgées et de personnes handicapées, afin de cerner les occasions d'installer des bancs publics à l'extérieur des abris.
Audit de Kanata et de Beaverbook	On ne s'est pas penché sur les liaisons avec les arrêts des transports en commun.	On apportera des améliorations à six arrêts d'autobus dans Beaverbrook en 2018 grâce au financement versé par le gouvernement fédéral dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun : l'arrêt d'autobus 6446 à l'intersection du chemin Teron et de la rue Salter sera doté d'une plateforme et d'un bateau de trottoir, qui viendront améliorer l'accès des clients qui font appel à des appareils d'aide à la mobilité; l'arrêt d'autobus 1287 à l'intersection de Walden et de Weslock sera doté d'une plateforme et d'une liaison accessible pour donner accès au trottoir voisin.
Audit du quartier de Glebe	Il n'y a pas de nouveaux abribus.	En 2018, on prévoit d'installer une nouvelle plateforme d'arrêt d'autobus et un nouvel abribus à l'arrêt à l'angle de la rue Elgin et de la rue Isabella/promenade Reine-Élisabeth, et de remplacer l'abribus à l'arrêt 6894 à l'angle de la rue Isabella et de la rue O'Connor. Des abribus seront installés à d'autres endroits, en fonction de l'achalandage, du profil démographique et des caractéristiques physiques des lieux. Les usagers qui

		ont des suggestions précises à faire sont invités à communiquer avec OC Transpo.
Audits sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge/« taupes des neiges »	<p>--Les personnes qui font appel à des aides à la mobilité sont parfois aux prises avec des difficultés aux arrêts de transports en commun mal déneigés et inaccessibles hors des voies principales.</p> <p>--Relever la priorité pour l'entretien des trottoirs et des sentiers afin d'assurer la sécurité et l'entière accessibilité aux alentours des écoles, des résidences pour les personnes âgées, des centres pour les aînés et des arrêts de transports en commun.</p> <p>-- Participer aux audits sur le potentiel piétonnier en hiver, organisés par les associations communautaires locales et les quartiers.</p>	<p>La Direction générale des transports a recensé un certain nombre d'arrêts de transports en commun, qui sont plus souvent utilisés par les personnes âgées et les personnes handicapées, pour en améliorer l'entretien en hiver. Cette liste des arrêts de transports en commun a été transmise à la Direction générale des travaux publics et de l'environnement, qui doit l'intégrer dans ses circuits de déneigement pour l'hiver 2017-2018. S'il y a d'autres arrêts de transports en commun qui réclament plus d'attention en hiver, les résidents sont invités à communiquer avec la Ville d'Ottawa ou avec OC Transpo.</p> <p>Le personnel de la Direction générale des transports est prêt à participer aux audits sur le potentiel piétonnier en hiver organisés par le Comité sur la sécurité des piétons ou par les associations communautaires locales. Veuillez communiquer avec Tom Crowley, coordonnateur, Accessibilité du réseau de transports en commun, par téléphone (613-580-2424, poste 52017) ou par courriel (thomas.crowley@ottawa.ca).</p>
Consultation des adultes âgés	Consulter les adultes âgés et les autres piétons vulnérables dans le cadre de l'examen des normes d'entretien et dans la planification des améliorations à apporter à l'environnement bâti et au réseau de transports en commun.	La Direction générale des transports consulte régulièrement le public, les adultes âgés et les personnes handicapées dans la planification des améliorations à apporter à l'environnement bâti, ainsi qu'aux politiques et aux normes. Récemment, le public et les intervenants ont été consultés à propos des normes de conception de l'accessibilité des arrêts d'autobus, des messages diffusés à l'extérieur des autobus, de la conception des nouveaux minibus de Para Transpo, ainsi que des conditions d'admission et des processus de réservation des usagers de Para Transpo.
Audits d'OC Transpo	OC Transpo doit procéder à l'audit proposé pour tous les arrêts d'autobus afin d'en évaluer l'accessibilité et de s'assurer qu'il y a des rampes ou des moyens d'entrée et de sortie pour	<p>La Direction générale des transports a commencé à examiner la quasi-totalité des quelque 5 800 arrêts d'autobus sur rue pour en évaluer l'accessibilité au printemps de 2017. Cet examen se déroulera pendant les trois prochaines années.</p> <p>Dans le même temps, la Direction générale continue d'améliorer les arrêts d'autobus sur rue selon un niveau</p>

	toutes les plateformes d'arrêt d'autobus.	qui correspond aux normes de conception accessibles de la Ville d'Ottawa.
Réduction de la vitesse	Adopter officiellement les politiques et les règles à l'étude à l'heure actuelle pour réduire la vitesse.	La vitesse sur les routes de la Ville d'Ottawa est fixée par la Politique sur les zones de vitesse, approuvée par le Conseil municipal en 2009, et est soumise à la limite de 30 km/h en vertu d'une politique en vigueur sur les routes et approuvée en mars 2017. Ces politiques apportent au personnel de la Ville les outils nécessaires pour se pencher sur les demandes de réduction de la vitesse sur les routes et pour mettre en œuvre, dans les cas opportuns, les changements à apporter aux limites de vitesse affichées. Les résidents qui souhaitent demander une réduction de la limite de vitesse sont invités à appeler le service téléphonique 311 afin de soumettre une demande officielle pour lancer un examen des routes visées afin de savoir s'il est viable de réduire la vitesse sur ces routes.
Toilettes publiques	Aménager un réseau de toilettes publiques sécuritaires, accessibles, gratuites, propres et écologiques dans les parcs, aux principaux arrêts de transports en commun et dans les lieux publics importants.	Des toilettes publiques accessibles seront aménagées dans les stations Blair, Hurdman, Bayview et Tunney's Pasture.
Objectif Vision zéro	Adopter un objectif Vision zéro pour réduire à zéro les accidents mortels et les blessures graves pour les piétons et les cyclistes d'ici 2020.	À l'heure actuelle, l'objectif du Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa (SRO) consiste à « mettre le cap sur zéro. Un seul accident mortel ou une seule blessure grave est déjà de trop ». En juillet 2017, le Conseil a donné pour directive, à la Direction générale des transports, de procéder à l'examen du Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa et de se pencher sur la mise à jour d'un plan d'action en faisant appel aux principes de l'objectif « Vision zéro » de la Suède. Le rapport devrait être présenté au Comité des transports et au Conseil municipal dans le premier semestre de la nouvelle année.

Annexe B : Questionnaire sur le stationnement dans les hôpitaux « amis des aînés »

Lieu :

Date :

Question	Oui/Non
1. L'éclairage en hauteur est suffisant pour la sécurité. Commentaires :	
2. Il y a un nombre suffisant de places de stationnement accessibles en fauteuil roulant et de dimensions voulues à proximité de chaque entrée. Commentaires :	
3. Il y a un trajet sécuritaire et direct pour les piétons et les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant pour assurer la liaison entre les zones de stationnement et les entrées accessibles sans avoir à traverser les voies réservées aux automobilistes. Commentaires :	
4. Les trajets sécuritaires sont clairement indiqués et sont dotés des panneaux indicateurs voulus. Commentaires :	
5. Les trajets sont déglacés et déneigés en hiver. (Veuillez préciser les cas dans lesquels ce principe ne s'applique pas). Commentaires :	
6. Il existe une zone de débarquement abritée et une allée menant aux entrées principales. Commentaires :	
7. Il existe une zone de débarquement à l'entrée principale et de l'aide est offerte. Commentaires :	
8. Il y a un arrêt d'autobus accessible et pratique. Commentaires :	
9. Il y a une transition harmonieuse entre le trottoir et la bordure de rue au niveau de la route. Commentaires :	
10. Les frais de stationnement sont comparables aux frais du stationnement municipal pendant les périodes suivantes : le jour le soir les fins de semaine	

Annexe C :
Questionnaire de l'audit du TLR - ami des aînés

Nom de la station : _____ Date : _____

A - Accessibilité et sécurité

1. Il y a des points de transfert accessibles entre les autobus d'OC Transpo et les véhicules de Para Transpo d'une part et, d'autre part, cette station. Oui _____ Non _____

2. Il y a une zone de débarquement sécuritaire et accessible de Para Transpo dans cette station.
Oui _____ Non _____

3. Il y a des escaliers mécaniques ou des ascenseurs accessibles et sécuritaires et facilement disponibles au besoin.
Oui _____ Non _____ Sans objet _____

4. Les portillons d'accès, les portières et les ascenseurs sont accessibles et en bon état de marche.
Oui _____ Non _____

5. Il y a beaucoup de place pour les personnes qui font appel à des aides à la mobilité ou qui ont de la difficulté à se déplacer en toute sécurité, surtout aux heures de pointe.
Oui _____ Non _____

6. Il y a une transition harmonieuse entre la plateforme et le train. Oui _____ Non _____

7. Le délai d'ouverture et de fermeture des portières du train est assez long pour permettre aux personnes qui se déplacent en fauteuil roulant et à l'aide d'un déambulateur de monter dans le train et d'en descendre en toute sécurité. Oui _____ Non _____

8. Il y a, dans le train, des places sécuritaires pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant.
Oui _____ Non _____

9. L'éclairage est suffisant, de nuit comme de jour, dans la station et dans le train.
Oui _____ Non _____

10. Les allées sont bien aménagées et de niveau et ne comportent pas de danger.
Oui _____ Non _____

11. Les panneaux indicateurs et les cartes sont suffisamment nombreux et clairs pour savoir où l'on se trouve et où on veut aller. Oui _____ Non _____

12. De l'aide est offerte au besoin. Oui _____ Non _____

13. Il y a de l'équipement de premiers soins et un défibrillateur dans cette station.
Oui _____ Non _____

Commentaires :

B- Confort et commodités

1. Il y a une billetterie facile d'accès pour acheter ou recharger une carte Presto.
Oui _____ Non _____
2. Il y a des toilettes et des buvettes accessibles dans cette station. Oui _____ Non _____
3. Il y a suffisamment de poubelles et de bacs de recyclage. Oui _____ Non _____
4. Il y a des bancs publics pratiques pour se reposer dans la station. Oui _____ Non _____
5. Il y a des sièges confortables à bord du train. Oui _____ Non _____
6. Il y a des places sécuritaires pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant et suffisamment d'espace pour manœuvrer. Oui _____ Non _____
7. Il y a un système d'annonces clair pour le « prochain arrêt ». Oui _____ Non _____
8. On annonce des messages de « repérage » pour les malvoyants et les malentendants.
Oui _____ Non _____
9. On annonce des messages pour « penser aux besoins de ceux qui occupent des sièges prioritaires ».
Oui _____ Non _____
10. Il y a des cartes des circuits et des panneaux indicateurs faciles à voir dans la station et à bord du train.
Oui _____ Non _____
11. Les panneaux indicateurs sont faciles à lire et sont suffisamment clairs pour savoir où l'on se trouve et où on veut aller. Oui _____ Non _____

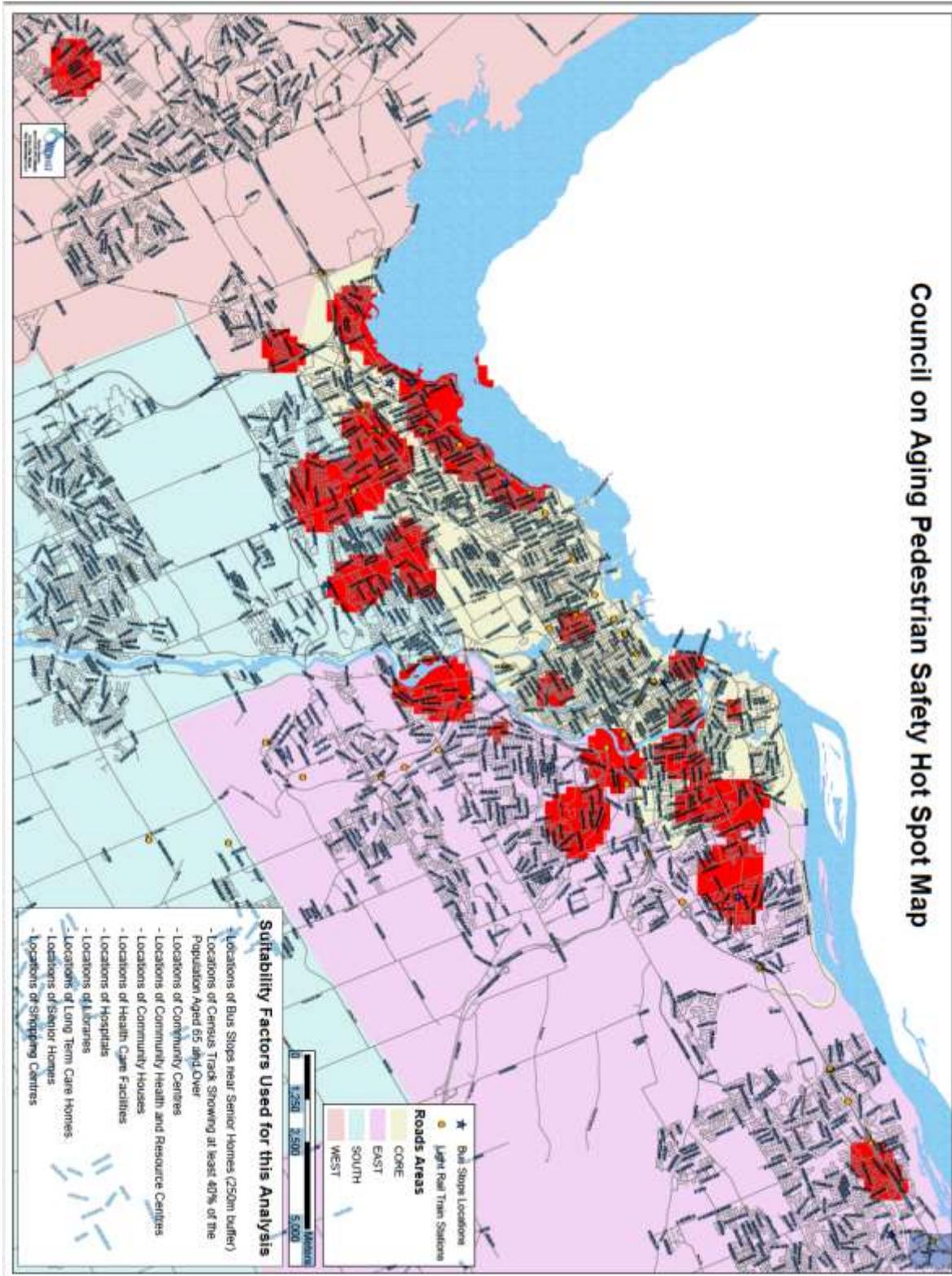
Commentaires :

C- Conditions saisonnières

1. Les travaux de déneigement, de déglçage, et d'épandage du sel et du sable sont suffisants.
Oui _____ Non _____ Sans objet _____
2. Les bancs de neige sont ramenés à un niveau qui permet à ceux qui se déplacent en fauteuil roulant et aux enfants de voir les véhicules qui circulent à contresens. Oui _____ Non _____ Sans objet _____
3. Les bateaux de trottoir et les abribus ne sont pas bloqués par la neige et la glace.
Oui _____ Non _____ Sans objet _____
4. Il y a des zones de débarquement et de ramassage sécuritaires et pratiques à l'extérieur de la station pendant les quatre saisons. Oui _____ Non _____
5. Il y a des abris qui permettent de se réfugier en cas de pluie ou de neige en montant dans les trains ou en descendant. Oui _____ Non _____

Commentaires :

Annexe D : Carte des points chauds



Conseil sur le vieillissement d'Ottawa : Carte des points chauds pour la sécurité des piétons

Emplacements des arrêts d'autobus**Stations du train léger sur rail****Zones routières**

ZONE CENTRALE

EST

SUD

OUEST

Facteurs d'adéquation appliqués dans cette analyse

- Emplacements des arrêts d'autobus non loin des résidences pour les personnes âgées (zone tampon de 250 m)
- Emplacements des secteurs de recensement représentant au moins 40 % de la population des 65 ans et plus
- Emplacements des centres communautaires
- Emplacements des centres de santé et de ressources communautaires
- Emplacements des résidences communautaires
- Emplacements des installations de soins de santé
- Emplacements des hôpitaux
- Emplacements des bibliothèques
- Emplacements des résidences de soins de longue durée
- Emplacements des résidences pour les personnes âgées
- Emplacements des centres commerciaux

Annexe E : Questionnaire des « Taupes des neiges »



Nous vous invitons à devenir une « **taupe des neiges** » et à remplir une évaluation de la sécurité des piétons en hiver. Les **taupes des neiges** sont des bénévoles qui font état des conditions de marche en hiver à Ottawa.

A- Instructions pour les « taupes des neiges » d'Ottawa - ville-amie des aînés

1. **Choisissez** un moment de la journée où vous devez sortir, un jour ou deux après des intempéries hivernales (neige ou verglas).
2. **Choisissez** une destination : école, supermarché, banque, pharmacie ou arrêt de transport en commun.
3. **Servez-vous** du présent questionnaire des « taupes des neiges » afin de procéder à l'audit de votre parcours.
4. **Remplissez** le questionnaire en ligne (www.coottawa.ca/taupesdesneiges) ou encore, déposez-le ou adressez-le par la poste au Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, 1247, place Kilborn, Ottawa (Ontario) K1H 6K9. Si vous faites partie d'un groupe communautaire, remettez le questionnaire dûment rempli au responsable du groupe.

B- Questions sur votre parcours :

Date (jour/mois/année) : _____ Heure du jour _____

Décrivez les conditions hivernales (neige, pluie verglaçante ou neige fondante).

Ville/quartier où s'est déroulé l'audit : _____

Nom des rues principales du trajet _____

Distance approximative : moins de 1 km ___ 1 km ___ 1,5 km ___ plus de 1,5 km

C- À propos de vous :

Âge _____ Femme _____ Homme _____

Je fais appel à une aide à la mobilité : Oui Non

J'emprunte ce trajet pour (veuillez cocher toutes les bonnes réponses) :

- me déplacer (pour me rendre à un endroit précis).
- mes loisirs (pour me détendre ou faire de l'exercice).
- évaluer la sécurité et l'accessibilité du trajet.

D- Questionnaire des « Taupes des neiges » : (Veuillez encercler ou surligner vos réponses.)

1. Les trottoirs et les rues en face de votre résidence ou de votre école ont-ils été déneigés? Oui Non Sans objet
Y a-t-on épandu du sable? Oui Non Sans objet
Y a-t-on épandu du sel? Oui Non Sans objet
2. Épand-on **suffisamment** de sable ou de sel sur les trottoirs de votre trajet?
Oui Non Sans objet
3. La neige soufflée sur le trottoir par les chasse-neige ou les souffleuses à neige nuit-elle aux déplacements?
Oui Non
4. S'il y a des sentiers ou des allées sur votre trajet ou à proximité, sont-ils bien déneigés?
Oui Non Sans objet
5. Les bancs de neige vous arrivent-ils sous la taille?
Oui Non
6. Pouvez-vous vous rendre à pied (ou en faisant appel à une aide à la mobilité) en toute sécurité à votre destination ou à l'arrêt d'autobus le plus proche?
Oui Non
7. La zone de l'arrêt d'autobus le plus proche est-elle déneigée et déglacée?
Oui Non Sans objet
8. La zone de l'arrêt d'autobus est-elle parfaitement accessible?
Oui Non Sans objet
9. Les bancs publics situés sur ce tronçon de la route sont-ils déglacés et déneigés?
Oui Non Sans objet
10. Êtes-vous en mesure de vous rendre à destination et d'en revenir en toute sécurité?
Oui Non
11. Avez-vous relevé d'autres problèmes de sécurité?

Note : Veuillez signaler tous les dangers ou problèmes réclamant une attention immédiate en appelant le service téléphonique 311 de la Ville d'Ottawa.



Pour obtenir des copies additionnelles du présent rapport
ou de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

**The Council
on Aging
of Ottawa**



**Le Conseil sur
le vieillissement
d'Ottawa**

613.789.3577

coa@coaottawa.ca

www.coaottawa.ca