

POTENTIEL PIÉTONNIER ET RUES SÉCURITAIRES POUR LES ÂÎNÉS ET AUTRES GROUPES D'IMPORTANCE À OTTAWA

RAPPORT D'ÉTAPE 2017



Produit par le Comité sur la sécurité des piétons, le Comité du transport des aînés d'Ottawa, Ottawa ville-amie des aînés et le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa. Mai 2017.

Table des matières

Contexte	page 3
État de notre progression : Accomplissements et constatations	
1. Vérification sur la marche dans Blackburn Hamlet par les résidents du secteur	4
2. Vérification sur la marche dans Blackburn Hamlet par les écoliers	5
3. Vérifications par les espions hivernaux	7
4. Examen de suivi dans les secteurs ayant fait l'objet d'une vérification en 2015-2016	8
5. Examen de suivi des principaux problèmes et des recommandations clés du rapport de 2016	9
Renseignements supplémentaires sur les aînés et la marche à Ottawa	14
Suite des choses	
Recommandations sur la marche en hiver	15
Autres recommandations	16
Mot de la fin	17
Annexe A : Questionnaire pour les espions hivernaux	18
Annexe B : Blogue de John, espion hivernal	20

Contexte

Le Comité sur la sécurité des piétons, qui relève du Comité du transport des aînés du Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, collabore avec le projet Ottawa ville-amie des aînés, la Ville d'Ottawa, les associations communautaires et les groupes de voisinage pour faire d'Ottawa une ville mieux adaptée aux aînés.

Les environnements sécuritaires et propices à la marche sont particulièrement importants pour les aînés et les personnes de tous âges ayant un handicap ou des problèmes de mobilité.

Le Comité sur la sécurité des piétons a créé un outil de vérification convivial pour les aînés pour permettre aux groupes communautaires de savoir si leur quartier répond aux critères d'accessibilité pour les aînés qui se déplacent à pied. La liste de vérification sur le potentiel piétonnier a servi à effectuer des vérifications à toutes les saisons dans trois secteurs d'Ottawa en 2014-2015, grâce à des partenariats actifs avec des associations communautaires, des centres pour aînés, des résidents ainsi que des conseillers et des employés de la Ville d'Ottawa. Les données recueillies ont été analysées, et un rapport exposant des constatations et des recommandations a été présenté lors d'une activité communautaire en 2016. Il est possible de consulter le *Rapport sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge : des rues sécuritaires pour les personnes âgées et autres groupes d'importance à Ottawa* à coaottawa.ca (dans l'onglet **Comités > Transport**) ou de le télécharger directement à l'adresse https://coaottawa.ca/wp-content/uploads/documents/FR-Age-friendly-pedestrian-report_HighQuality.pdf. La *Liste de vérification multisaisonnière de la sécurité des piétons et du potentiel piétonnier en fonction de l'âge* y est fournie en annexe.

Nous sommes heureux de présenter ce *Rapport d'étape 2017* en guise de suivi des recommandations du rapport de 2016. Il fait état de notre progression par l'analyse des nouvelles vérifications communautaires – y compris les vérifications par les écoliers, les questionnaires pour les espions hivernaux et un blogue personnel – que nous avons effectuées pour obtenir plus d'information sur la marche en hiver à Ottawa. Il contient un examen de suivi des secteurs ayant fait l'objet d'une vérification en 2015, et fait le point sur les principales recommandations et questions énumérées dans le *Rapport sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge* de 2016. Le présent rapport explique également ce que nous avons appris, et propose des solutions pour avancer... sans hésitation.

Nous tenons à remercier la Blackburn Community Association et le leadership de Laura Dudas, les élèves de l'école Good Shepherd dans le secteur Blackburn Hamlet, les individus et les groupes qui ont participé au projet des espions hivernaux, et John Woodhouse, qui a créé un blogue sur la marche en hiver. Nous remercions spécialement les membres bénévoles du Comité sur la sécurité des piétons : Dianne Breton (présidente), Peggy Edwards, Karen Scott, John Woodhouse, Les Whitney et Jessica Sheridan (représentante d'Écoliers actifs et en sécurité et responsable des vérifications par les écoliers); Megan Michie, Josie Muggeo et Anne Huneault (représentantes de la Ville d'Ottawa). Enfin, un autre merci tout spécial à Peggy Edwards pour la rédaction et la mise au point de ce rapport.

État de notre progression : Accomplissements et constatations

En 2017, les activités de surveillance suivantes ont été menées :

1. Vérification sur la marche dans Blackburn Hamlet par les résidents du secteur

Une autre vérification sur la marche a été effectuée par les résidents de Blackburn Hamlet le 21 janvier 2017 avec le questionnaire pour les espions hivernaux. Quinze personnes de 6 à 96 ans ont évalué le potentiel piétonnier des zones résidentielles et commerciales du secteur après une importante averse de neige et de pluie verglaçante.

Blackburn Hamlet est une collectivité suburbaine de près de 10 000 habitants qui est entourée par la Ceinture de verdure et possède un réseau d'espaces verts et de sentiers. Les piétons, les coureurs et les cyclistes de Blackburn Hamlet sont entre autres des aînés vivant dans des résidences pour personnes âgées, des aînés autonomes vivant chez eux, les écoliers des six écoles du secteur, des promeneurs avec leur chien, des parents avec enfants en bas âge et nouveau-nés dans une poussette, et des personnes utilisant un appareil fonctionnel de mobilité comme un fauteuil roulant.

Tous les participants ont aimé leur sortie du 21 janvier, et certains ont trouvé que l'approche de la vérification leur avait permis de voir leur communauté d'un angle nouveau.

Les recommandations portaient sur les problèmes de déneigement de sentiers et de trottoirs précis, et préconisaient un dialogue avec la Ville sur les horaires d'entretien ainsi qu'une collaboration entre la Ville et les groupes d'affaires pour favoriser des conditions piétonnières sécuritaires et agréables. Le temps de traversée aux intersections, en particulier sur le chemin Innes, a suscité des préoccupations chez tous les participants, tout comme le besoin de nouveaux passages pour piétons, notamment sur la promenade Glen Park entre la bibliothèque et la salle communautaire et l'aréna. On a recommandé d'installer de nouveaux bancs aux arrêts d'autobus et aux principales intersections de routes et de sentiers, et décidé de poursuivre l'étude de solutions permanentes aux excès de vitesse et à la conduite dangereuse près des écoles et des résidences pour personnes âgées.

Le rapport de vérification complet avec plans, photos et recommandations détaillées se trouve au www.blackburnhamlet.ca.

« Plus de 357 000 véhicules ont emprunté le chemin Bearbrook (un des trois chemins principaux menant à Blackburn Hamlet) au cours des deux derniers mois et demi de 2016, soit une moyenne de près de 4 700 véhicules par jour. Deux feux de circulation avec passage piétonnier (l'un avec bouton d'appel) permettent à de nombreux piétons de traverser le chemin Bearbrook tous les jours. Les mesures de modération de la circulation sur le chemin Bearbrook et le déploiement de brigadiers pour les écoliers sont devenus des priorités dans le secteur. » *Vérification sur la marche dans Blackburn Hamlet, janvier 2017*

2. Vérification sur la marche dans Blackburn Hamlet par les écoliers

Le 20 janvier 2017, un groupe d'écoliers de sixième année de l'école Good Shepherd a recueilli des renseignements importants en effectuant une vérification sur la marche en hiver dans le voisinage de l'école, dans Blackburn Hamlet (voir le plan ci-dessous). L'excursion a duré environ 30 minutes.

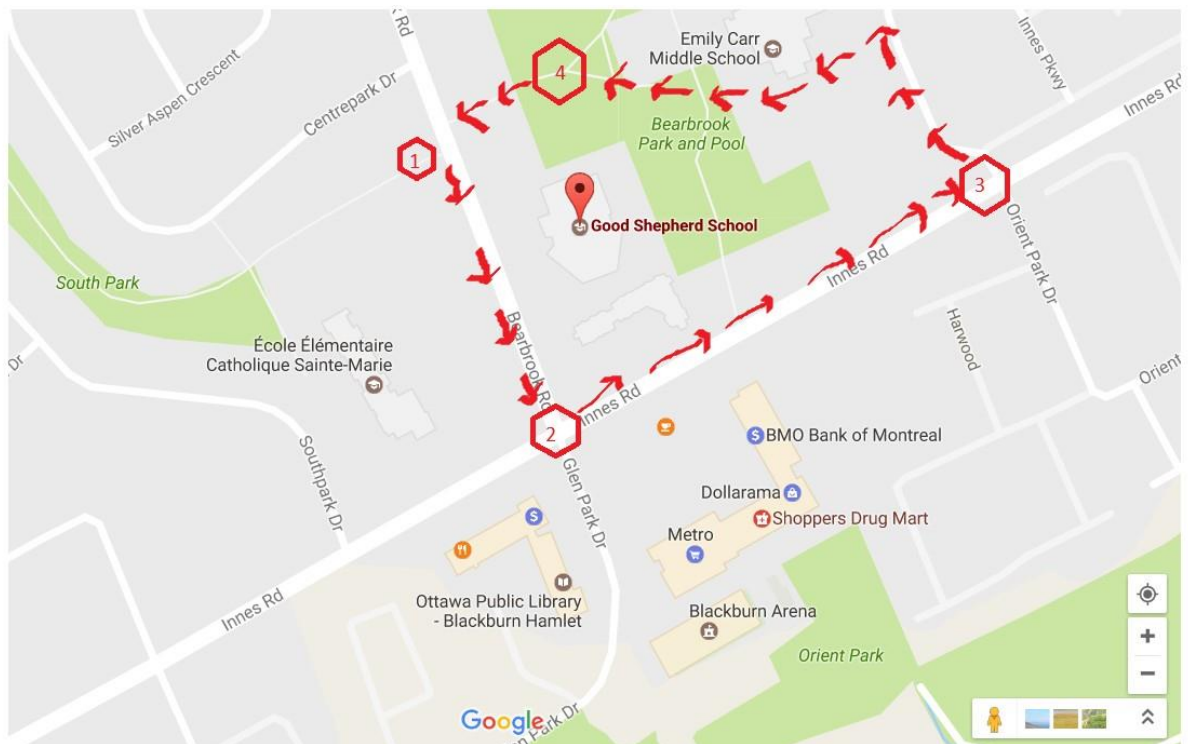
Les élèves ont trouvé que la zone convenablement éclairée et bien desservie par les trottoirs et de nombreux commerces accessibles était sécuritaire pour les enfants qui se rendent à l'école à pied. Cependant, ils ont relevé de nombreux nids-de-poule et constaté que bon nombre des trottoirs et des sentiers des parcs n'étaient pas bien entretenus en hiver, et que l'épandage de sable et de sel était inégal. Certains trottoirs étaient en piètre état. Les arrêts d'autobus étaient quant à eux bien déneigés.

Les élèves ont également tenu à mentionner le manque de poubelles. Ils ont trouvé des mégots de cigarette, des déchets et des canettes de boisson gazeuse vides à plusieurs intersections et aux arrêts d'autobus. L'installation de poubelles serait un projet intéressant pour le conseiller ou l'association communautaire du secteur. Les élèves aimeraient aussi que l'on éclaire davantage les parcs, car certains lampadaires près des patinoires ne fonctionnent plus.

Pour obtenir le rapport de vérification complet des élèves avec photos, communiquer avec Wallace Beaton à wbeaton2@sympatico.ca.

« L'épandage de sel sur les trottoirs est inégal tant sur Bearbrook que sur Innes. La côte du chemin Bearbrook est TRÈS glacée quand il fait froid. Des fois il y a trop de sel, d'autres fois pas assez. »

Questionnaire pour les espions hivernaux et vérification sur la marche dans Blackburn Hamlet par les écoliers, 2017



3. Vérifications par les espions hivernaux

Dans le but de mettre encore plus l'accent sur la marche en hiver, le Comité a invité les gens de plusieurs communautés (des quartiers Basse-Ville, Glebe, Vieil Ottawa-Est, Alta Vista et Vieil Ottawa-Sud et du Centre de santé communautaire du sud-est d'Ottawa) à jouer le rôle d'« espions hivernaux ». Les espions hivernaux ont consigné les conditions piétonnières d'une journée hivernale donnée dans le questionnaire pour les espions hivernaux (voir l'annexe A). Bien que l'activité ait été annoncée dans trois journaux locaux et auprès des groupes communautaires, peu de gens y ont pris part :

14 questionnaires ont été reçus au total. Seules des femmes âgées de 58 à 81 ans ont participé; deux d'entre elles utilisaient une aide à la mobilité. Elles ont fait leur vérification en janvier et en février, la plupart en se rendant à un commerce, un point de service ou une réunion, mais certaines d'entre elles sortaient pour prendre l'air ou promener leur chien.

Il y a également John Woodhouse, un résident qui se déplace en fauteuil roulant électrique, qui a écrit quotidiennement dans son blogue sur son expérience dans les rues du quartier du 1^{er} janvier au 16 février 2017 (voir l'annexe B).

Malgré la faible quantité de questionnaires reçus, ceux-ci fournissent des renseignements utiles sur les problèmes auxquels sont confrontés les aînés et les autres piétons vulnérables en hiver. Ces renseignements ont été confirmés et étoffés dans le blogue de John Woodhouse. Voici donc les problèmes relevés :

- *Trottoirs dangereux.* Les variations de température et les conditions hivernales rendent les trottoirs dangereux. Toutes les espionnes hivernales sauf deux ont déclaré avoir été incapables de se rendre à destination **en toute sécurité**, car le déneigement ou l'épandage de sel ou de sable n'avaient pas été effectués convenablement sur les trottoirs qu'elles ont empruntés. Dans des cas pareils, les sections de trottoir inclinées pour permettre le passage des voitures sont particulièrement glacées et dangereuses. Les ornières profondes posent aussi problème. Les piétons sont souvent obligés de marcher sur la chaussée. Les personnes âgées ont peur de tomber et sont ainsi confinées à leur domicile et isolées lorsque ces conditions persistent. Les aînés et les personnes qui se servent d'une aide à la mobilité signalent que les trottoirs et les sentiers dangereux les empêchent d'effectuer leurs déplacements essentiels de manière sécuritaire, comme se rendre à l'épicerie ou à un centre de santé. La neige et la gadoue abondantes ainsi que les bancs de neige qui arrivent à la taille peuvent aussi rendre les trottoirs impraticables, surtout pour les gens qui se déplacent avec une aide à la mobilité ou une poussette.
- *Délaissement des trottoirs et des sentiers dans les zones résidentielles où vivent les piétons vulnérables.* Tout le monde a indiqué que les trottoirs étaient mieux entretenus dans les zones achalandées et près des arrêts de transport en commun que dans les zones résidentielles très fréquentées par les piétons vulnérables et dans les environs des résidences pour personnes âgées.
- *Inégalité et lacunes de coordination entre le déneigement de la chaussée et le déneigement des trottoirs.* Il arrive qu'un chasse-neige passe sur la chaussée et repousse la neige et la glace sur un trottoir qui avait été déneigé, ce qui rend la circulation difficile aux intersections. Les bordures et les intersections exigent une attention particulière. Les bordures qui n'ont pas été déneigées ou qui sont ensevelies

sous un banc de neige entravent sérieusement le passage d'un côté à l'autre de la rue à pied ou en fauteuil roulant. Les entrepreneurs obstruent parfois les trottoirs en déneigeant des entrées et des passages privés.

- *Arrêts d'autobus et boîtes aux lettres inaccessibles.* Sur les artères secondaires, il est parfois difficile pour les piétons qui utilisent une aide à la mobilité d'atteindre les arrêts de transport en commun mal déneigés et inaccessibles. Plusieurs aînés affirment avoir été incapables de se rendre à leur boîte aux lettres à cause d'un déneigement mal effectué dans la zone.

« Le trottoir devant la résidence pour personnes âgées où j'habite (à l'intersection des rues Rideau et Charlotte) est rarement déneigé, et lorsqu'il l'est, il est plein d'ornières très profondes. Beaucoup de gens se déplacent en fauteuil roulant électrique ou marchent avec une canne, et la plupart ont la santé fragile. Il y a aussi une école élémentaire tout près. C'est dangereux ici l'hiver. »

Résidente de 78 ans, Basse-Ville

Le 16 février 2017, à 18 h : « Depuis le dernier pâté de maisons et demi, j'ai failli me faire écraser deux fois. Les trottoirs sont recouverts de cinq à dix centimètres de neige détrempée. Je n'arrive pas à avancer en ligne droite, je dérape et je m'enlise. Je suis donc obligé de rouler sur la chaussée. Ça fait des jours que je ne peux pas emprunter le trottoir. La dernière petite tempête de neige démontre encore une fois le manque de coordination des opérations de déneigement. »

John Woodhouse dans son blogue quotidien sur les déplacements en hiver

4. Examen de suivi dans les secteurs ayant fait l'objet d'une vérification en 2015-2016

Les membres du Comité ont fait le suivi des vérifications qui ont eu lieu en 2015-2016 dans les trois secteurs. Voici un résumé des constatations en date de février 2017 (trois examens de suivi). Il est gratifiant de constater que la plupart des problèmes formulés dans les vérifications de 2016 ont été réglés (il y a tout de même encore des choses à améliorer). Nous remercions la Ville d'Ottawa d'avoir été à l'écoute et d'être passée à l'action.

KANATA ET BEAVERBROOK

Après avoir pris connaissance des constatations des vérifications, la Ville a aménagé un passage pour piétons devant l'école secondaire Earl of March et refait l'intersection de The Parkway et de la promenade Leacock. Il y a maintenant un passage pour piétons avec panneau de signalisation près du parc Varley, et le sentier qui longe le chemin Teron a été réasphalté. La plupart des trottoirs ont aussi été réparés. Malgré ces améliorations, les problèmes plus vastes que sont la largeur des sentiers polyvalents et leurs raccordements aux arrêts de transport en commun n'ont pas été résolus. Les seules solutions pratiques aux problèmes de sécurité dans le passage piétonnier inférieur sont l'amélioration de l'éclairage et du débroussaillage.

GLEBE

La Commission de la capitale nationale (CCN) a terminé l'aménagement d'un passage pour piétons sur la promenade Reine-Élisabeth à l'intersection de la rue Bank, et la Ville l'a relié au pont de la rue Bank par un sentier polyvalent. Les trottoirs fissurés et endommagés ont été remplacés ou réasphaltés au complet, sauf une section devant un nouveau chantier à l'intersection de l'avenue Fifth et de la promenade Reine-Élisabeth. Sur la rue Bank, les passages pour piétons ont été repeints, la signalisation a été améliorée et les obstacles ont été enlevés. Le temps de traversée de la plupart des passages pour piétons a été ajusté. Il y a quelques nouveaux bancs, et le paysage de rue au sud du pont de la rue Bank a été grandement embelli par des jardinières. Les lampadaires sont encore partiellement obstrués par des arbres, en particulier à l'entrée du parc qui se trouve sur la rue O'Connor. Aucun nouvel arrêt d'autobus n'a été aménagé, et l'accès aux toilettes n'a toujours pas été amélioré.

HINTONBURG

L'itinéraire de vérification passait par les rues Scott et Albert depuis les avenues Smirle et Empress. Pour résoudre les problèmes de sûreté et de sécurité relevés, on a amélioré les trottoirs et les sentiers, aménagé de nouveaux passages pour piétons, refait le marquage des passages existants, amélioré la signalisation et élargi les sentiers polyvalents. Les réparations aux trottoirs et aux bordures ont été effectuées par asphaltage dans la plupart des cas, ce qui n'est pas une solution permanente, mais qui peut convenir en attendant la construction des rails du train léger. La Ville s'est attaquée à la question de la séparation des zones piétonnières de la circulation rapide : elle a installé des clôtures de métal ou des barrières de béton à l'est de la station Bayview de l'O-Train, et ajouté des bandes cyclables à l'ouest de la station. Les aspects du confort et de l'apparence mentionnés n'ont pas encore été abordés, mais les bancs, les arbres, etc. sont prévus dans le plan global visant à relier le système de train léger aux infrastructures municipales.

5. Examen de suivi des principaux problèmes et des recommandations clés du rapport de 2016

Mesure proposée	Indicateurs à divulguer	Mesure prise (au 5 avril 2017)	Sources
Prolongation du temps de traversée aux intersections importantes ou achalandées.	Nombre d'intersections où le temps de traversée a été ajusté.	Ajustement à cinq intersections fréquentées par une forte concentration d'aînés (avenue Carling).	Services de la circulation de la Ville d'Ottawa
Avertisseur sonore et panneau indiquant comment	Nombre de carrefours à feux munis d'un avertisseur sonore et d'un panneau	En décembre 2016, 874 carrefours à feux sur 1 160 (75 %) étaient munis d'un avertisseur sonore; 50 avertisseurs sonores ont été installés. Dans l'avenir, tous les	Services de la circulation de la Ville d'Ottawa

l'activer à tous les carrefours à feux.	indiquant comment l'activer.	avertisseurs sonores seront munis d'un bouton-poussoir vibrotactile. Aucune signalisation n'a été installée avec les avertisseurs. Ces nouveaux avertisseurs sonores sont financés en partie par le Plan relatif aux personnes âgées. Leurs emplacements sont choisis en fonction d'un système de classement des données du recensement de 2011 sur les densités les plus élevées de résidents de 65 ans et plus, d'arrêts d'autobus, de résidences pour personnes âgées, de centres communautaires, d'hôpitaux et de bibliothèques.	
Stratégies pour prévenir les collisions avec les aînés ainsi que les personnes en fauteuil roulant et les personnes ayant un autre handicap.	Nombre de collisions.	Nombre de collisions avec des piétons (2014) : 65 ans et plus = 202 (11,3 %); de 16 à 20 ans = 245 (13,7 %). La plupart des collisions se produisent aux intersections, de novembre à janvier. La cause la plus fréquente lorsque le comportement de l'automobiliste est mis en cause est l'omission de céder le passage.	Sécurité des routes Ottawa, Service de police d'Ottawa
	Stratégies de prévention et de sensibilisation des automobilistes. Application des règlements aux passages pour piétons et aux intersections à risque élevé de	Campagne de sensibilisation des automobilistes, des cyclistes, des piétons et des personnes en fauteuil roulant sur les intersections et les passages pour piétons à l'échelle de la ville en 2017. Slogans : « Sois visible pour ta sécurité » et « Allez-y, prudemment ». Médias sociaux, vidéos éducatives, publicités, notamment à la radio et dans les autobus – « On partage la rue ». Passages pour piétons : Omission de céder le passage aux piétons = amende de 500 \$ et trois points d'inaptitude. Des accusations sont portées seulement s'il y a collision avec un piéton.	Sécurité des routes Ottawa Service de police d'Ottawa

	collisions. Amélioration des passages pour piétons. Détermination des endroits où les bateaux de trottoir sont un obstacle pour les personnes en fauteuil roulant; travaux correctifs.	Amélioration de la sécurité des piétons (y compris les comptes à rebours aux feux et les programmes de signalisation) à quatre intersections d'ici 2018. Au cours des trois prochaines années, la Ville doit aménager 60 passages pour piétons par an, soit installer de nouveaux passages où il n'y en a pas, moderniser des passages existants et en aménager dans des carrefours giratoires. Aux carrefours giratoires où l'on aménage des passages pour piétons, ces derniers auront priorité de passage. Les bateaux de trottoir sont habituellement aménagés aux intersections dotées d'une signalisation seulement. Sur 311 demandes de service, 42 ont signalé un trottoir difficile d'accès. Des travaux correctifs ont été effectués pour garantir la sécurité.	Services de la circulation de la Ville d'Ottawa
Accès au transport en commun.	Plates-formes d'arrêt d'autobus inaccessibles dans de nombreux secteurs résidentiels (aucun bateau de trottoir ou rampe de bordure pour y accéder).	OC Transpo examinera l'accessibilité de tous les arrêts d'autobus en 2017.	OC Transpo, Direction générale des transports de la Ville d'Ottawa
Stratégies de réduction de la vitesse.	Nombre de mesures de réduction de la vitesse, surtout près des écoles et	Politique de réduction de la vitesse à 30 km/h dans certaines rues adoptée par le Comité des transports de la Ville d'Ottawa en 2017. La limite de vitesse dans	Sécurité des routes Ottawa Direction générale des

	des résidences pour personnes âgées.	certaines zones près d'une école (pas toutes) a été réduite à 30 km/h. Il y a 151 routes près d'écoles dont la limite de vitesse affichée est de 40 km/h. Dans divers quartiers, la limite de vitesse a été réduite sur 64 autres routes près d'écoles. Il n'y a pas eu de réduction de la limite de vitesse près des résidences pour personnes âgées. Un projet pilote d'installation de radars photo dans les zones scolaires est envisagé. La Hintonburg Community Association a obtenu assez de soutien pour faire passer la limite de vitesse à 40 km/h. Cette mesure est envisagée dans d'autres quartiers résidentiels.	transports Services de la circulation
	Nombre et types de nouvelles mesures de modération de la circulation (p. ex. dos d'âne, îlots, tableaux numériques d'affichage de la vitesse).	Installation d'appareils photo reliés aux feux rouges – 33 en 2017, 20 de plus prévus d'ici 2018. Chaque conseiller municipal dispose de 40 000 \$ par année pour l'installation, dans les zones considérées comme dangereuses, de tableaux d'affichage de la vitesse, de poteaux au centre de la route, de dos d'âne et de panneaux pour pelouse « Slow down for us » du programme Ralentissez pour nous (5 000 ont été demandés en 2016). Nouveauté depuis 2016 : 175 panneaux flexibles au centre de la route; 215 marques sur la chaussée (nouvelles ou refaites); 4 nouvelles jardinières, 120 nouveaux tableaux d'affichage	Conseillers municipaux, associations communautaires

		de la vitesse.	
Amélioration de la sécurité et de l'accessibilité de la marche en hiver.	Nombre et types de zones aux normes de déneigement et de déglçage améliorées.	Le 1 ^{er} mars 2017, le Comité sur la sécurité des piétons du Conseil sur le vieillissement d'Ottawa a demandé à OC Transpo d'examiner et d'améliorer les normes de qualité en matière d'entretien (NQE) des routes, des trottoirs et des sentiers de la ville (établies en 2003) et de les lier au Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa.	Conseil sur le vieillissement d'Ottawa
Amélioration du déneigement et du déglçage près des arrêts de transport en commun, des écoles et des résidences pour personnes âgées. Détermination et réfection des allées et des trottoirs dangereux.	Expériences et perceptions des aînés qui marchent dans les conditions hivernales. Nombre de trottoirs et de sentiers considérés comme dangereux (selon les formulaires de déclaration d'un danger sur les trottoirs ou les appels au 3-1-1); travaux correctifs.	Le Comité sur la sécurité des piétons du Conseil sur le vieillissement d'Ottawa a effectué les vérifications par les espions hivernaux et tenu quotidiennement un blogue (John Woodhouse). Les questions du questionnaire pour les espions hivernaux ont été intégrées à celui de l'Étude de quartiers d'Ottawa. Le nombre de demandes au 3-1-1 sur les trottoirs s'élève à 2 342, dont 2 245 ont été achevées.	Conseil sur le vieillissement d'Ottawa Étude de quartiers d'Ottawa Services des routes

Renseignements supplémentaires sur les aînés et la marche à Ottawa

En 2017, le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa a publié son rapport *Ottawa : ville-amie des aînés? Un cadre d'évaluation visant à mesurer la convivialité d'Ottawa à l'égard des aînés* (<https://coaottawa.ca/fr/afo/>). Fondé sur différents indicateurs et de nombreuses sources fiables, ce rapport fournit des données de référence qui permettent de surveiller qu'Ottawa demeure une ville-amie des aînés. Bon nombre des constatations énoncées dans ce rapport touchent le potentiel piétonnier pour les aînés.

- La plupart des aînés ont indiqué marcher entre une et cinq heures chaque semaine. Les hommes sont plus susceptibles que les femmes de déclarer ne pas marcher du tout. Les aînés plus jeunes, âgés de moins de 75 ans, sont plus nombreux à marcher pendant plus d'une heure que ceux de 75 ans ou plus. (Source : Système de surveillance rapide des facteurs de risque, 2012)
- En 2012, les aînés ont évalué que leur voisinage est mieux adapté à la marche récréative qu'à la marche comme moyen de transport, par exemple pour faire des courses ou pour aller à la bibliothèque ou au bureau de poste. (Source : Système de surveillance rapide des facteurs de risque, 2012)
- La majorité des aînés ne trouvent PAS que leur quartier est propice à la marche. Soulignons que pour être considéré comme propice à la marche, un quartier doit obtenir une note de potentiel piétonnier de 70 ou plus. En 2012, la note moyenne des quartiers d'Ottawa était de 50; c'est le marché By qui a obtenu la note la plus élevée (91), et le secteur CentrepoinTE, la note la plus basse (35). Notons que dans ces deux quartiers habitent beaucoup d'aînés (20 et 21 %) et peu d'aînés à faible revenu. (Source : Étude de quartiers d'Ottawa, 2012)
- En 2012, quatre quartiers où habitaient plus d'aînés que la moyenne (15 à 22 %) et beaucoup d'aînés à faible revenu (14 à 32 %) ont obtenu une note élevée pour leur potentiel piétonnier (70 ou plus). Il s'agit de la Basse-Ville, du Vieil Ottawa-Est, du Centre-Ville-Ouest et Hintonburg-Mechanicsville. Cinq autres quartiers qui avaient un nombre supérieur à la moyenne d'aînés (20 à 52 %) et d'aînés à faible revenu (10 à 25 %) avaient quant à eux un potentiel piétonnier faible : Woodroffe-Lincoln Heights, la Communauté de Hunt Club Est – Ouest, Wateridge Village, Vanier-Sud et Qualicum-Redwood Park (Source : Étude de quartiers d'Ottawa, 2012)
- En 2013, seulement 23 % des aînés ont utilisé le transport en commun, et ce, malgré la proximité d'un arrêt d'autobus. Par rapport à la moyenne, un peu plus de femmes (25 %), d'aînés francophones (24 %) et d'aînés plus âgés (24 %) ont eu recours à ce mode de déplacement. (Sources : Système de surveillance rapide des facteurs de risque, 2013; Area Coverage Data, 2011)
- En 2012, 11 % des victimes de collisions de véhicules étaient des piétons aînés (n = 37). Même si les femmes étaient plus susceptibles de subir ce genre d'incidents, les hommes étaient plus à risque d'en mourir. En tout, 46 % des aînés qui ont subi une collision s'en sont tirés avec des blessures mineures. (Source : Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario, 2012)
- Au Canada, 63 % des piétons tués à une intersection entre 2000 et 2008 étaient

âgés de 65 ans ou plus (Transports Canada, 2011). En 2004-2005, 30 % des personnes hospitalisées après avoir été happées par une voiture étaient âgées de 60 ans ou plus. Notons également que le séjour à l'hôpital des aînés après une blessure était plus long que celui des autres groupes d'âge (16 jours contre 7 jours pour tous les groupes d'âge) et que leur risque de mourir pendant leur hospitalisation était plus élevé (Institut canadien d'information sur la santé, 2007).

Suite des choses

Comme on peut le voir dans le présent rapport, des progrès considérables ont été réalisés dans les deux dernières années. Pour continuer d'avancer, sans hésitation, nous souhaitons recommander les mesures suivantes.

Recommandations sur la marche en hiver

Ottawa est une ville nordique, et les variations de température qui créent des conditions de marche dangereuses risquent d'empirer. Tous les intervenants doivent donc s'assurer que la marche en hiver soit sécuritaire et agréable pour tous les piétons, en particulier pour les groupes vulnérables importants (notamment les aînés, les jeunes enfants et les personnes utilisant des aides à la mobilité).

Pour la Ville d'Ottawa

- Passer en revue et explorer les possibilités d'améliorer les normes de qualité actuelles pour l'entretien hivernal des routes, des trottoirs et des sentiers.
- Trouver les zones et les points chauds de la ville où les aînés et les personnes handicapées sont nombreux et mettre en œuvre des politiques et des mesures pour les aider à naviguer facilement et en toute sécurité dans le réseau de transport.
- Passer en revue et explorer les possibilités d'améliorer les pratiques actuelles relatives à la logistique des opérations et à l'horaire du déneigement des trottoirs, des sentiers et de la chaussée.
- Donner une priorité plus élevée à la sécurité des trottoirs et des sentiers ainsi qu'à l'accessibilité complète des environs des écoles, des résidences pour personnes âgées, des centres pour aînés et des arrêts du transport en commun.
- Fixer des objectifs mesurables en vue d'améliorer le potentiel piétonnier en hiver, les consigner dans le Plan relatif aux personnes âgées, le Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa et le Plan directeur des transports et s'efforcer de les atteindre.
- Améliorer le déglacage des trottoirs et des sentiers sur les rues résidentielles et passer de la norme de *déneigement* de la classe *B* (neige damée) à la classe *A* (dégagement complet de la *surface*) autour des arrêts d'autobus et des écoles, et dans les secteurs où se trouvent des résidences pour personnes âgées et des centres pour aînés.
- Participer aux vérifications sur la marche en hiver organisées par les associations communautaires et les résidents.

Pour le secteur privé

- Améliorer le potentiel piétonnier et la sécurité des piétons pendant l'hiver en prenant connaissance des normes d'entretien hivernal et des pratiques relatives aux propriétés privées (p. ex. terrains d'hôpitaux), aux lieux publics (p. ex. entretien des boîtes postales par Postes Canada) et au déneigement des entrées privées (entrepreneurs en déneigement privés).
- Lorsque c'est possible, coordonner l'enlèvement de la neige des terrains privés avec les opérations de déneigement et d'enlèvement de la neige de la Ville.

Pour la population et le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa

- Encourager les résidents à faire des vérifications comme espions hivernaux dans leur secteur et à signaler les conditions dangereuses immédiatement au Centre d'appels 3-1-1 ou sur le site Web de la Ville.
- Effectuer des vérifications sur la marche en hiver dans votre secteur en groupes, composés notamment d'aînés, de personnes utilisant des aides à la mobilité, de jeunes enfants et de représentants de la Ville (élus et employés). Faire parvenir vos constatations et vos recommandations à la Ville ou aux entrepreneurs privés concernés et faire le suivi des mesures prises.
- Communiquer avec Postes Canada pour demander un meilleur entretien autour des boîtes postales si vous avez de la difficulté à aller chercher votre courrier.
- Militer pour l'adoption de politiques et de programmes qui visent à faire de la marche en hiver une activité sécuritaire, accessible et agréable pour tous les piétons, en particulier ceux des groupes vulnérables importants.
- Aider les personnes vulnérables qui ne peuvent sortir de chez elles à cause des conditions hivernales extrêmes.

Autres recommandations

1. Consulter les aînés et les autres piétons vulnérables et les inclure dans l'examen des normes d'entretien et la planification des améliorations à l'environnement bâti et au réseau de transport en commun.
2. Faire mener par OC Transpo une vérification de l'accessibilité de tous les arrêts d'autobus et de l'existence de rampes d'accès ou de voies accessibles vers toutes les plates-formes d'arrêt d'autobus.
3. Mettre en ligne une application pour téléphone intelligent qui permet aux piétons de signaler les dangers et les bons coups et d'accompagner leurs messages de photographies. Cette application pourrait également situer le piéton sur la carte de la ville grâce à un GPS, et inclure facilement le problème soulevé sur la liste des mesures à prendre.
4. Continuer d'inclure les piétons, les cyclistes et les intervenants du milieu de l'accessibilité dans les conversations régionales sur l'accès, le règlement des conflits et le partage de la route. Prendre conscience qu'à mesure que

la population vieillit, le nombre de scooters électriques et de fauteuils roulants électriques augmentera sur les sentiers et les trottoirs entourant les arrêts de transport en commun, et planifier en conséquence.

5. Adopter officiellement les politiques et règles visant la réduction de la vitesse qui sont actuellement à l'examen.
6. Installer des toilettes publiques sécuritaires, accessibles, gratuites, propres et respectueuses de l'environnement dans les parcs, les grands arrêts du transport en commun et les lieux publics d'importance.
7. Adopter une approche zéro décès, qui vise à éliminer les cas de blessures graves ou de décès chez les piétons et les cyclistes d'ici 2020.

Mot de la fin

Il est temps de se pencher à nouveau sur la meilleure façon de faire d'Ottawa une ville-amie des aînés sécuritaire et propice à la marche pour tous les résidents et les visiteurs. Dans l'avenir, il sera important de tenir compte des points suivants :

- La population d'Ottawa vieillit. D'ici 2031, plus d'un résident de la ville sur cinq aura plus de 65 ans. L'aménagement d'environnements propices à la marche pour toute la population est donc particulièrement important pour les aînés et les gens de tous âges ayant un handicap ou une mobilité réduite. Les piétons vulnérables marchent pour se divertir, tisser des liens, rester en santé, accéder à des services essentiels, se procurer des biens ou prendre le transport en commun. Lorsque le potentiel piétonnier est faible, ces personnes deviennent plus à risque d'être isolées ou encore de tomber et de se blesser.
- Ottawa est une ville nordique, et son climat est en évolution. Comme les normes de qualité en matière d'entretien hivernal de la Ville ont été établies il y a 14 ans (2003), elles ne reflètent pas bien les besoins et les obstacles actuels relatifs au potentiel piétonnier, en particulier pour les piétons vulnérables.
- La population a augmenté, et le nombre de véhicules sur nos routes est beaucoup plus élevé. Il est donc de plus en plus important de penser à la régulation de la circulation, d'adopter des stratégies de réduction des limites de la vitesse et de compter sur un transport en commun efficace.

Le Comité sur la sécurité des piétons du Conseil sur le vieillissement d'Ottawa est conscient que le budget des transports et des services de transport en commun dans la ville et la région est limité. Cependant, si l'on veut vraiment que les gens privilégient les transports actifs (marche, vélo, transport en commun) à la voiture, il est temps de revoir nos dépenses et de donner davantage la priorité aux initiatives-amies des aînés qui favorisent la marche. Le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa se réjouit de pouvoir collaborer avec la Ville et les résidents pour faire le suivi des progrès en la matière. Nous sommes impatients de poursuivre ces efforts pour qu'Ottawa réponde encore mieux aux besoins des personnes de tous les âges et offre un potentiel piétonnier optimal pour chacun.

Annexe A : Questionnaire pour les espions hivernaux

Vous êtes invité à devenir un ESPION HIVERNAL et à remplir une évaluation de la sécurité des piétons en hiver. Les ESPIONS HIVERNAUX sont des bénévoles qui font état des conditions de marche en hiver à Ottawa.

Instructions pour les ESPIONS HIVERNAUX d'Ottawa ville-amie des aînés

1. Choisissez un moment où vous devez sortir, un jour ou deux après une intempérie (neige, verglas, etc.).
2. Choisissez une destination : école, épicerie, banque, pharmacie, clinique, etc.
3. Répondez aux questions ci-dessous et évaluez la qualité de votre marche à l'aide de la liste de vérification pour espions hivernaux.
4. Retournez le questionnaire dûment rempli à la personne-ressource de votre quartier. MERCI!

Questions sur votre promenade et sur vous-même

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

Description des conditions hivernales (neige, pluie verglaçante, gadoue) _____

Ville/quartier où a eu lieu la vérification : _____

Nom des principales rues sur le trajet : _____

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

Âge _____ Femme _____ Homme _____

J'utilise une aide à la mobilité : ☐ Oui ☐ Non

Je fais ce trajet pour (vous pouvez cocher plus d'une réponse) :

- ☐ me déplacer (pour me rendre à un endroit précis)
- ☐ mes loisirs (pour le plaisir ou l'exercice physique)
- ☐ évaluer la sécurité et l'accessibilité du trajet

Liste de vérification pour espions hivernaux (veuillez encercler ou surligner vos réponses)

1. Les trottoirs et les rues devant votre résidence ou votre école ont-ils été :

déneigés?	Oui	Non	Ne s'applique pas
sablés?	Oui	Non	Ne s'applique pas
salés?	Oui	Non	Ne s'applique pas

2. Les trottoirs sur votre chemin sont-ils **bien** sablés ou salés?

Oui Non Ne s'applique pas

3. La neige envoyée sur le trottoir par des chasse-neige ou des souffleuses à neige nuit-elle à la marche?

Oui Non

4. S'il y a des sentiers ou des allées sur votre chemin ou à proximité, sont-ils bien déneigés?
Oui Non Ne s'applique pas
5. Les bancs de neige vous arrivent-ils sous la taille?
Oui Non
6. Pouvez-vous marcher (ou utiliser une aide à la mobilité) de façon sécuritaire pour vous rendre à votre destination ou à l'arrêt d'autobus le plus près?
Oui Non
7. La zone entourant l'arrêt d'autobus le plus près est-elle dégagée (neige, glace)?
Oui Non Ne s'applique pas
8. La zone entourant l'arrêt d'autobus est-elle pleinement accessible?
Oui Non Ne s'applique pas
9. Les bancs situés le long de ce tronçon sont-ils dégagés (glace et neige)?
Oui Non Ne s'applique pas
10. Êtes-vous capable de vous rendre à destination et de revenir de façon sécuritaire?
Oui Non
11. Avez-vous relevé d'autres problèmes de sécurité?
-
-

Veuillez signaler tout problème ou danger nécessitant une attention immédiate à la Ville d'Ottawa en téléphonant au 3-1-1.

Merci d'avoir rempli ce formulaire de vérification de la sécurité des piétons en hiver. Veuillez l'envoyer à la personne suivante :

La présente liste de vérification a été préparée par le Comité de la sécurité piétonnière des aînés du Conseil sur le vieillissement d'Ottawa et par Elizabeth Kristjansson et son équipe de l'Université d'Ottawa.



Annexe B : Blogue de John, espion hivernal

Le 1^{er} janvier : Aujourd'hui, la rue est étroite comme un sentier. Plus tard, l'eau s'est accumulée en flaques à tous les coins de rue. C'est peu agréable d'y passer. Il fait environ zéro degré.

Le 5 janvier : Il y a eu des opérations de déneigement toute la nuit. Sur mon chemin jusqu'à la clinique, les accumulations de neige variaient par endroit. Les arrêts d'autobus étaient dégagés, mais les trottoirs étaient glacés et pleins d'ornières.

Le 6 janvier : Le trottoir est encore glacé et bosselé. Il est tout juste assez large pour que je puisse y rouler, mais à cause des ornières, les secousses sont trop fortes. Je m'évite un mal de tête en prenant la rue.

Le 7 janvier : La glace des trottoirs a été érodée. Le passage n'est plus aussi cahoteux qu'avant... Il est maintenant lisse et glacé.

Du 8 au 13 janvier : Cette semaine, la température a beaucoup varié. Il a fait froid un jour, et au-dessus de zéro le lendemain. Puisque les bateaux de trottoir sont constamment remplis, c'est difficile de monter sur le trottoir et d'en descendre. Le déneigement des arrêts d'autobus est encore négligé.

Le 14 janvier : Les trottoirs sont encore glacés. On commence toutefois à voir l'asphalte sur les rues principales, comme la rue Rideau, qui est dégagée. Il fait froid et il vente par moment.

Du 15 au 21 janvier : Avec le gel et le dégel, l'état des trottoirs est médiocre. Ils sont tellement cahoteux que je brasse d'un côté et de l'autre sur mon siège. J'emprunte donc la bande cyclable, mais j'essaie tout de même certains trottoirs – jusqu'à ce que ce soit trop inconfortable. À cause du dégel, je m'enfonce dans la neige sur le trottoir. Mes mouvements sont limités. J'augmente la puissance.

Le 22 janvier : Il fait doux aujourd'hui. J'entends l'eau couler dans les puisards de rue cachés sous les mini-glaciers en bordure du chemin. Eh, oui! Je suis une fois de plus sur la route. Mais, bonheur! La rue Rideau est relativement bien dégagée. Il paraît que les trottoirs de la rue Rideau sont les plus larges de la ville. Leurs déneigeuses devraient elles aussi être plus larges. Puisque c'était une belle journée, j'ai décidé de travailler sur ma carte de marche. J'ai fait le tour du voisinage dans la rue. J'aurais bien pris le trottoir, mais ç'aurait causé des dommages inutiles au fauteuil (et à l'idiot qui y est assis). Le dimanche, l'ambiance dans le secteur est détendue. Sur les trottoirs, la neige compactée par endroits est maintenant aussi en bouillie (il fait 2 °C). Pour ce qui est des arrêts d'autobus, ça passe ou ça casse.

Les 25 et 26 janvier : Quelle journée! Mon moteur a rendu l'âme dans l'autobus dans l'ouest de la ville. Impossible de bouger. Ils m'ont sorti de l'autobus en poussant au pont Mackenzie King et m'ont laissé dans un coin de l'abribus près d'un téléphone public. Ils voulaient au départ me laisser directement sur le pont! Aucun employé d'OC Transpo n'est venu s'assurer que j'allais bien. La pile de

mon téléphone cellulaire était presque vide. J'ai appelé mon colocataire, qui est client de Para Transpo, et je lui ai demandé de l'appeler pour moi. La police a communiqué avec moi. J'ai expliqué à l'agent où j'étais et ce que je voulais à Para Transpo. Para Transpo m'a rappelé dans les minutes qui ont suivi. « Où êtes-vous?, m'ont-ils demandé. Donnez-nous 15 minutes ». Je suis tombé en panne à 11 h 40 et je suis arrivé chez moi à 15 h 30.

Du 23 janvier au 2 février : Le temps était doux et maussade. Mais ce soir, il fait -14 et on prévoit un maximum de -8 demain. Pendant cette période, l'espace disponible sur les trottoirs de mon secteur et de la rue Rideau a beaucoup varié. Au départ, nous avions des chemins tortueux à peine larges pour une personne, et maintenant, une surface d'asphalte ou de béton complètement dégagée. Sur la rue Rideau, le trottoir, de 32 pouces de large, est assez vaste pour deux ou trois personnes côte à côte. J'attends le début de la tempête prévue pour ce mercredi pour remplir le questionnaire des espions hivernaux.

Du 2 au 5 février : Peu de changements. Je suis encore tombé de mon fauteuil. Cette fois, c'était près de la maison. J'ai appelé un ami pour me dépanner, puis j'ai repris mon chemin. J'ai toutefois endommagé ma roue avant gauche. Il y a aussi le palier de la même roue qui a craqué, qui a été réparé avec du mortier.

Du 6 au 8 février (mi-journée) : À cause du vent, il y avait des lames de neige sur certaines parties du trottoir.

Le 8 février : J'ai remarqué les mêmes erreurs de déneigement que d'habitude.

Le 16 février, à 18 h 04 : Depuis le dernier pâté de maisons et demi (en cinq minutes, donc), j'ai failli me faire écraser deux fois. Les automobilistes étaient pressés de rentrer à la maison et ne faisaient pas attention. Il y a de sept à dix centimètres de neige détrempée sur les trottoirs, sauf sur quelques endroits dégagés, notamment devant les entrées de cour sur la rue Rideau et là où beaucoup de piétons circulent. Le reste du trottoir de la rue Rideau est recouvert de cinq à dix centimètres de cette mixture. Je n'arrive pas à diriger mon fauteuil, je dérape et ça épuise le moteur. Je suis donc obligé de rouler sur la chaussée. Ça fait des jours que je ne peux pas emprunter le trottoir. C'est comme ça pendant certaines périodes un hiver sur deux. À cause de la température, les trottoirs qui étaient recouverts de neige sont maintenant pleins de gadoue. C'est très difficile d'avancer. La dernière petite tempête de neige démontre encore une fois le manque de coordination des opérations de déneigement.

N.B. : M. John Woodhouse se déplace en fauteuil roulant électrique. Ses trajets sont illustrés sur la carte ci-dessous (délimités par la rue Cobourg, la rue Old St. Patrick la promenade Beausoleil et la rue Rideau entre les rues Cobourg et Nelson). Les principaux arrêts d'autobus sur son trajet sont le 2402, le 6825 et le 7325.

