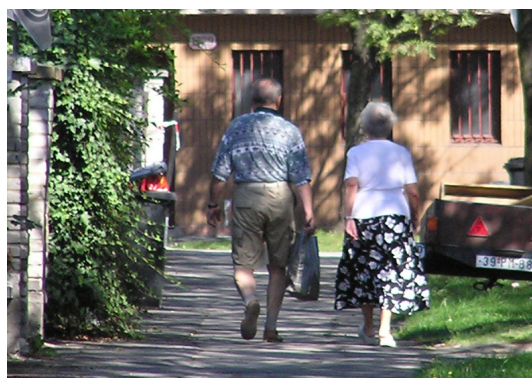


Rapport sur le potentiel piétonnier en fonction de l'âge :

des rues sécuritaires pour les personnes âgées
et autres groupes d'importance à Ottawa



Remerciements

Le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa tient à remercier le Comité du transport des aînés d'Ottawa et les membres du Comité sur la sécurité des piétons, qui ont planifié et mené les évaluations communautaires décrites dans le présent rapport, entre autres Dianne Breton (présidente), Peggy Edwards, Karen Scott, John Woodhouse et Les Whitney. Un merci spécial à Peggy Edwards pour la rédaction et la correction du rapport.

Écologie Ottawa a été un partenaire essentiel pour la planification, l'élaboration et l'impression du présent rapport. Merci à Karen Hawley et François Belanger pour leur étroite collaboration et à Natasha Rogers et Nandita Bijur pour leur analyse des données des évaluations. Nous aimerions aussi remercier Nandita et François pour leur contribution à la rédaction du rapport et François pour les cartes des quartiers.

Trois quartiers d'Ottawa – Hintonburg, Kanata-Nord et le Glebe – ont fait l'objet d'évaluations du potentiel piétonnier sur une période couvrant trois saisons (de l'automne 2014 au printemps 2015) au moyen d'une liste de vérification bilingue tenant compte de l'âge et comprenant des questions spécifiques à la marche en hiver (voir annexe A). La population peut la consulter sur le site Web du Conseil sur le vieillissement d'Ottawa.

Pour garantir une bonne participation aux évaluations, nous avons établi un partenariat avec différentes associations communautaires. Un merci spécial à Cheryl Parrott de la Hintonburg Community Association, à Darlene Powers du centre pour personnes âgées The Good Companions, à Julie Gourley et Neil Thomson de la Kanata Beaverbrook Community Association, ainsi qu'à Karen Ann Blakeley et Pat Goyeche du centre pour personnes âgées Abbotsford, dans le Glebe. Mille mercis à tous ceux qui ont sillonné leur quartier pour procéder aux évaluations : vos commentaires ont rendu possible la rédaction du présent rapport. Nous remercions aussi Walk Ottawa pour son soutien et sa participation aux évaluations.

Le Service des travaux publics d'Ottawa a contribué à l'élaboration du formulaire de déclaration d'un danger sur les trottoirs (voir annexe B) utilisé lors des évaluations. Plusieurs employés de la Ville y ont d'ailleurs personnellement participé. Merci aussi à Travaux publics d'avoir pris en charge la traduction du présent rapport.

Nous sommes fiers de souligner la participation de plusieurs conseillers, notamment ceux des quartiers visés par les évaluations. Merci à Diane Holmes et à Jeff Leiper de Kitchissippi (Hintonburg), à Marianne Wilkinson de Kanata-Nord (Beaverbrook) et à David Chernushenko du Glebe.

Le présent rapport, conçu par Maya Hum, a été imprimé et relié au Canada sur du papier 100 % recyclé.

Il est accessible à www.coaottawa.ca et www.ecologyottawa.ca. Also available in English.

Février 2016

Réalisé avec le soutien de la Ville d'Ottawa, de la Fondation Trillium de l'Ontario, de la Fondation des maladies du cœur du Canada, de la subvention Spark Advocacy et de la fondation Sierra Club Canada.



Ontario
Trillium
Foundation



Fondation
Trillium
de l'Ontario



HEART &
STROKE
FOUNDATION



F O U N D A T I O N
SIERRA CLUB CANADA
F O U N D A T I O N

TABLE DES MATIÈRES

Résumé	1
1. Introduction	3
Faire d'Ottawa une ville-amie des aînés.....	3
Pourquoi accorder tant d'importance à la sécurité des piétons et au potentiel piétonnier en fonction de l'âge?	3
Encadré : Les utilisateurs de fauteuil roulant plus à risque de mourir à la suite d'une collision	4
À propos de nous	5
Encadré : Quelques définitions.....	5
2. Évaluation de la sécurité des piétons et du potentiel piétonnier en fonction de l'âge	6
Liste de vérification multisaisonnière de la sécurité piétonnière et du potentiel piétonnier en fonction de l'âge (Conseil sur le vieillissement)	6
Autres outils d'évaluation	6
3. Politiques et programmes optimisant le potentiel piétonnier	7
Plan relatif aux personnes âgées	7
Plan d'action communautaire pour Ottawa ville-amie des aînés.....	7
Autres plans municipaux pertinents	7
Travailler ensemble pour faire d'Ottawa une ville-amie des aînés au grand potentiel piétonnier	8
4. Résultats des évaluations multisaisonnières du potentiel piétonnier en fonction de l'âge menées dans trois quartiers	9
Portée et limites des résultats	9
À propos des quartiers	10
Principaux problèmes soulevés par les piétons	17
Résultats des évaluations pour chacun des quartiers.....	18
5. Recommandations et mot de la fin	19
Facteurs importants pour la sécurité des piétons	19
Encadré : Les limites de vitesse sont essentielles.....	19
Recommandations.....	20
Pour la Ville d'Ottawa.....	20
Pour le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa	21
Mot de la fin.....	22
6. Références	23
ANNEXES	24
A. Liste de vérification multisaisonnière de la sécurité piétonnière et du potentiel piétonnier en fonction de l'âge	
B. Formulaire de déclaration d'un danger sur les trottoirs	
C. Espions hivernaux : Guide de vérification rapide en hiver	
D. Évaluation des progrès : Plan relatif aux personnes âgées d'Ottawa	
E. Évaluations des quartiers : résultats détaillés	
F. Organismes et services municipaux faisant la promotion du potentiel piétonnier et de la sécurité des piétons	

RÉSUMÉ

Les environnements propices à la marche sont particulièrement importants pour les aînés et les personnes de tous âges ayant un handicap ou des problèmes de mobilité. La marche peut être pour ces populations un loisir (p. ex. pour le plaisir ou l'exercice) ou un mode de transport (p. ex. pour se rendre aux stations de transport en commun, aux services et aux commerces), et favorise leur santé, leur mieux-être, leur autonomie et leur mobilité.

À la base, les piétons sont des marcheurs. Certaines personnes âgées peuvent avoir recours à des aides à la mobilité telles qu'une canne ou une marchette. Aux fins du présent rapport, la définition de « piéton » comprend aussi toute personne qui utilise un appareil motorisé comme un fauteuil électrique ou à batterie, ou un scooter électrique.

Le présent rapport :

- offre des renseignements sur les facteurs qui mettent à risque les personnes âgées et autres groupes de piétons considérés comme vulnérables;
- fournit de l'information sur les politiques et les plans ayant une incidence sur la sécurité des piétons et le potentiel piétonnier à Ottawa, particulièrement sur le Plan relatif aux personnes âgées de la Ville d'Ottawa, qui cible des mesures pour faciliter les déplacements de cette population;
- résume les résultats des évaluations du potentiel piétonnier en fonction de l'âge menées pendant trois saisons et dans trois quartiers d'Ottawa et formule des recommandations et des suggestions d'améliorations;
- propose des outils d'évaluation de la sécurité des piétons et du potentiel piétonnier, notamment une liste de vérification tenant compte de l'âge, un outil d'évaluation de la sécurité et de l'accessibilité en hiver et un dernier pour signaler les dangers sur les trottoirs;
- cible des façons d'améliorer la sécurité des piétons (particulièrement les personnes âgées et les autres usagers de la route considérés comme vulnérables) et de rendre la marche plus conviviale pour ces groupes à Ottawa.

Ottawa ville-amie des aînés

Dans une **ville-amie des aînés**, les politiques, les services et l'environnement bâti ou social sont conçus de façon à soutenir les personnes âgées et à leur permettre de demeurer actifs en vieillissant, c'est-à-dire à vivre en sécurité et en bonne santé, et à participer pleinement à la société. Les établissements commerciaux, publics ou de services sont rendus accessibles pour accommoder différents degrés de mobilité (Organisation mondiale de la Santé). C'est le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, en collaboration avec la Ville d'Ottawa, qui chapeaute le projet Ottawa ville-amie des aînés. Le présent rapport a été élaboré par le Comité sur la sécurité des piétons du Comité du transport des aînés d'Ottawa (Ottawa ville-amie des aînés), en collaboration avec Écologie Ottawa.

Des évaluations du potentiel piétonnier en fonction de l'âge ont eu lieu à Beaverbrook (Kanata-Nord), à Hintonburg et dans le Glebe. On y enregistrait des détails liés à la sécurité, à l'accessibilité, à l'interconnectivité et au confort. Des responsables et des conseillers municipaux se sont joints aux marcheurs, âgés de 2 à 85 ans, pour procéder aux évaluations, et de nombreux problèmes soulevés durant les trajets ont déjà été réglés.

Les résultats des évaluations confirment ce qui est déjà rapporté dans les études à propos de la sécurité des piétons et des risques auxquels ils sont exposés. Bien que les facteurs qui favorisent ou gênent la marche chez les personnes âgées et les autres piétons vulnérables sont sensiblement les mêmes que dans la population en général, ils présentent tout de même des différences et des nuances importantes. Par exemple, une conception et un entretien qui tiennent compte des limites liées à l'âge pour les trottoirs et bateaux de trottoirs, les sentiers, les passages pour piétons et les intersections sont particulièrement importants pour la sécurité des personnes âgées. L'importance de l'accès à des toilettes publiques et à des endroits où s'abriter et se reposer croît également avec l'âge. L'hiver pose d'importants défis aux personnes âgées ou handicapées, et ce fait mérite d'être pris en compte dans une ville qui compte plusieurs mois d'hiver comme Ottawa.

Les stratégies qui traitent de ces questions peuvent contribuer à prévenir les chutes, les blessures et les décès liés aux collisions. En adoptant une approche en matière de déplacement et de conception des espaces publics qui tient compte de l'âge et qui répond dans l'ordre aux besoins des piétons, des cyclistes, des motocyclistes, puis des conducteurs, Ottawa améliorera son potentiel piétonnier et la sécurité des piétons de tous âges, mais surtout des personnes âgées et des autres piétons considérés comme vulnérables.

Le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa est heureux de pouvoir collaborer avec les participants des évaluations communautaires, Écologie Ottawa et la Ville pour produire le présent rapport. Nous sommes impatients de poursuivre la collaboration pour faire d'Ottawa une ville qui répond encore mieux aux besoins des personnes de tous âges et qui offre le meilleur potentiel piétonnier pour les résidents et les visiteurs.

Le saviez-vous?

- D'ici 2031, plus d'un résident sur cinq aura plus de 65 ans.
- Au Canada, de 2000 à 2010, près de 43 % des piétons tués étaient âgés de 56 ans ou plus, bien que ce groupe d'âge représente moins de 20 % de la population.
- Les personnes âgées subissent davantage de blessures que leurs cadets lorsqu'elles se déplacent à pied, et leurs blessures sont plus graves que celles de ces derniers. En outre, les personnes âgées passent en moyenne 16 jours à l'hôpital après un accident, comparativement à sept pour tous les autres groupes d'âge.
- Les trottoirs et les sentiers à la surface inégale, endommagée, glissante ou en pente peuvent causer des chutes ayant de graves conséquences à long terme chez les aînés. Le nombre de chutes et la peur de tomber augmentent l'hiver; les personnes âgées, rebutées par la glace et la neige, se trouvent alors confinées à leur résidence.
- Quelque 33 % des Canadiens de plus de 65 ans indiquent avoir un handicap, et 81 % des personnes handicapées utilisent un appareil fonctionnel.
- Comparativement aux autres piétons, les utilisateurs de fauteuil roulant courent trois fois plus de risques de se faire frapper par une voiture, donc de subir de graves blessures, voire de mourir.
- Le fait de rouler 15 km/h au-dessus de la limite de vitesse permise augmente de 45 % à 85 % le risque de tuer un piéton.

1. INTRODUCTION

Faire d'Ottawa une ville-amie des aînés

Selon le recensement de 2011, Ottawa compte 116 600 aînés (65 ans et plus) qui composent 13,2 % de la population. Ce nombre devrait plus que doubler ces 20 prochaines années pour atteindre 250 000 personnes. D'ici 2031, plus d'un résident sur cinq aura plus de 65 ans.

Comme de nombreuses autres municipalités au Canada et partout dans le monde, la Ville répond à ces changements démographiques en prenant des mesures pour faire d'Ottawa une ville plus conviviale pour les aînés, notamment par l'intermédiaire de son projet Ottawa ville-amie des aînés (OVAA) et de son Plan relatif aux personnes âgées.

Le projet OVAA est chapeauté par le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa, en collaboration avec la Ville d'Ottawa. Il s'inspire du cadre de référence produit par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) afin d'appuyer la création de villes et de quartiers conviviaux pour les personnes âgées. Le *Guide mondial des villes-amies des aînés* de l'OMS cible huit secteurs d'intervention qui permettent de faire d'une communauté un endroit sain et sécuritaire pour les personnes vieillissantes.¹

Thèmes de discussion sur la ville-amie des aînés de l'OMS



Le projet OVAA, mené en étroite collaboration avec la Ville d'Ottawa, d'importants partenaires

communautaires et des personnes âgées, vise à atteindre des résultats mesurables dans chacun de ces huit secteurs.

Chapeauté par le projet OVAA, le Comité sur la sécurité des piétons du Comité du transport des aînés d'Ottawa s'occupe de la dimension du transport et de celle des espaces extérieurs et des bâtiments. Chargé de trouver et de mettre de l'avant des façons d'améliorer la sécurité des piétons (particulièrement pour les personnes âgées) et de rendre la marche plus conviviale à Ottawa, le Comité a mené des évaluations piétonnières pour mesurer le degré de sécurité et de facilité des déplacements à pied, en fauteuil roulant ou en scooter électrique. Le présent rapport résume les résultats de ces évaluations et formule des recommandations et des suggestions d'améliorations.

Pourquoi accorder tant d'importance à la sécurité des piétons et au potentiel piétonnier en fonction de l'âge?

La marche est particulièrement importante pour les personnes âgées, puisqu'elles sont moins enclines à pratiquer des activités physiques intenses, plus à risque d'isolement social et moins susceptibles de conduire une voiture que leurs cadets. La marche a pour elles une valeur inestimable : elle leur permet d'améliorer leur santé et leur mieux-être, de profiter des espaces extérieurs et de la nature, d'entretenir des liens sociaux, de conserver leur mobilité et leur autonomie, de fréquenter des commerces, d'accéder à des services, et de visiter leurs amis ou leur famille.²

Pour les personnes âgées, la marche peut être un loisir (p. ex. pour le plaisir et l'exercice) ou un mode de transport (p. ex. pour accéder aux stations de transport en commun, aux services et aux commerces). On note par ailleurs que les aînés sont de plus en plus nombreux à sortir promener leur chien plusieurs fois par jour. Les études confirment que le fait d'avoir un animal de compagnie améliore leur santé et leur mieux-être en plus d'augmenter considérablement leurs déplacements à pied (pour les propriétaires de chien).³

Les environnements propices à la marche sont particulièrement importants pour les aînés et les personnes de tous âges ayant un handicap ou des problèmes de mobilité. Dans le présent rapport, les déplacements en scooter électrique et en fauteuil roulant sont considérés comme de la marche; des efforts ont été déployés pour inclure des personnes utilisant des aides à la mobilité (cannes, marchettes, etc.) ou des fauteuils roulants électriques dans les évaluations du potentiel piétonnier.

Risques pour les aînés et autres piétons vulnérables

À Ottawa, de 2009 à 2013, 211 collisions (11,2 %) impliquaient des piétons de plus de 65 ans.⁴

Même si le nombre de collisions avec des piétons est plus élevé chez les 16 à 25 ans, les personnes âgées sont plus susceptibles d'en mourir que les jeunes adultes.

- Au Canada, de 2000 à 2010, près de 43 % de piétons décédés à la suite d'une collision étaient âgés de 56 ans et plus, bien que ce groupe d'âge représente moins de 20 % de la population; on comptait autant d'hommes que de femmes.⁵
- De 2000 à 2008, 63 % des piétons tués à des intersections avaient 65 ans ou plus.⁶

Older people also experience more and higher severity pedestrian injuries than younger people.⁷ In Canada, Les blessures subies par les personnes âgées sont également plus graves et plus nombreuses que celles subies par les jeunes.⁷ Au Canada, en 2004-2005, 30 % des piétons admis à l'hôpital en raison de blessures avaient 60 ans ou plus, bien que ce groupe d'âge ne représente que 12 % de la population. Aussi, la durée de leur séjour à l'hôpital tend à être supérieure à celle de leurs cadets : une moyenne de 16 jours comparativement à sept pour tous les autres groupes. Par ailleurs, 9 % d'entre eux décèdent des suites de leurs blessures, un nombre deux fois supérieur à la moyenne nationale.⁸

Les personnes âgées sont aussi plus susceptibles de faire une chute après avoir trébuché, glissé ou perdu l'équilibre en raison de trottoirs et de sentiers inégaux, endommagés, en pente ou glissants. Ces chutes peuvent entraîner de graves conséquences à long terme.⁹ Les imprévus (par exemple un chien sans laisse ou un cycliste), le temps limité pour traverser aux intersections et les distractions augmentent aussi le risque de chute. Ce risque, de même que la peur de tomber, augmente chez les personnes âgées en hiver; la glace et la neige tendent à les rebuter et à les isoler dans leur résidence.¹⁰

Par ailleurs, la réduction de la vue et de l'audition des personnes âgées contribue à augmenter ces risques, sans compter le fait qu'elles marchent plus lentement que les personnes des autres groupes d'âge.¹¹ Quelque 33 % des Canadiens de plus de 65 ans disent avoir un handicap et 81 % des personnes handicapées utilisent un appareil fonctionnel.¹² Étant donné le vieillissement de la population, de plus en plus de piétons utiliseront un fauteuil roulant, un scooter électrique ou d'autres types d'aides à la mobilité.

Les utilisateurs de fauteuil roulant plus à risque de mourir à la suite d'une collision

Une vaste étude américaine suggère que les utilisateurs de fauteuil roulant sont trois fois plus susceptibles d'être frappés par un véhicule et de subir de graves blessures, voire d'en mourir. Selon cette étude, on ne notait aucune manœuvre d'évitement de la collision – par exemple un freinage ou un coup de volant – dans plus de 75 % de ces collisions. Les auteurs prétendent qu'un meilleur aménagement des rues et des intersections est nécessaire pour que les conducteurs puissent mieux voir les personnes en fauteuil roulant qui traversent la rue.¹³

À propos de nous

Écologie Ottawa est un organisme à but non lucratif géré par des bénévoles qui vise à faire d'Ottawa la capitale verte du Canada. Il offre de l'information et des outils aux résidents pour les aider à mieux comprendre les enjeux environnementaux qui touchent leur ville et inciter les élus municipaux à faire preuve de leadership en la matière. Écologie Ottawa mise sur la croissance intelligente et les transports durables en vue d'aider Ottawa à adopter une forme d'urbanité durable fondée sur des quartiers compacts, complets et propices aux transports en commun.

Le **Conseil sur le vieillissement d'Ottawa** est un organisme bilingue sans but lucratif voué à l'amélioration de la qualité de vie des aînés d'Ottawa. Il vise à promouvoir et à défendre les principes d'une ville inclusive et bienveillante de même qu'un engagement communautaire axé principalement sur les personnes vulnérables et isolées.

Le **Comité du transport des aînés d'Ottawa** (CTAO), créé par le Conseil sur le vieillissement, est un groupe de partenaires qui travaille activement à cibler les obstacles à l'accessibilité, les lacunes des différents modes de transport et les façons de rendre les transports actifs (marche, vélo, fauteuil roulant) plus conviviaux et sécuritaires, particulièrement les personnes âgées. Le CTAO fait la promotion de solutions pratiques pour améliorer les infrastructures, les politiques, les pratiques et les systèmes actuels.

Le **Comité sur la sécurité des piétons** du CTAO a le mandat de :

- cibler et de promouvoir les façons d'améliorer la sécurité des piétons (particulièrement des personnes âgées) et de rendre la marche plus conviviale à Ottawa;
- sensibiliser la population et le CTAO aux problèmes de sécurité des piétons liés à l'âge et aux solutions;
- collaborer avec d'autres organismes visant à promouvoir le potentiel piétonnier pour tous les âges et défendre les intérêts des piétons à Ottawa.

Quelques définitions

Ville-amie des aînés : Dans une ville ou un quartier ami des aînés, les politiques, les services et les structures qui composent l'environnement physique et social sont conçus pour soutenir les personnes âgées et leur permettre de « vieillir en restant actifs », c'est-à-dire de vivre en toute sécurité, de jouir d'une bonne santé et de participer pleinement à la vie communautaire. Les lieux publics et commerciaux ainsi que les services sont rendus accessibles à toutes les personnes, peu importe leurs capacités (Organisation mondiale de la santé).¹⁴

Personnes âgées et autres groupes vulnérables : Aux termes du présent rapport, en dépit de la grande diversité dans différentes catégories d'âge, les « aînés » ou les « personnes âgées » sont considérés comme des personnes de 65 ans ou plus. Les « autres groupes vulnérables » comprennent les piétons de tous âges, particulièrement les enfants et les personnes handicapées, aussi à risque sur le plan de la sécurité.

Piétons : À la base, les piétons sont des marcheurs. Certaines personnes âgées peuvent avoir recours à des aides à la mobilité telles qu'une canne ou une marchette. La définition comprend aussi les personnes qui utilisent un appareil motorisé comme un fauteuil électrique ou à batterie ou un scooter électrique.

2. ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET DU POTENTIEL PIÉTONNIER EN FONCTION DE L'ÂGE

Liste de vérification multisaisonnière de la sécurité piétonnière et du potentiel piétonnier en fonction de l'âge (Conseil sur le vieillissement)

Dans sa recherche, le Comité sur la sécurité des piétons n'a trouvé aucun outil d'évaluation de la qualité de l'environnement piétonnier qui comprenne tous les éléments du *Guide mondial des villes-amies des aînés* et s'attarde à la marche en hiver. C'est pourquoi il a choisi d'adapter différents outils pour produire sa propre liste de vérification (**annexe A**). Les autres municipalités sont invitées à l'utiliser pour procéder à l'évaluation de leurs propres quartiers.

La liste de vérification multisaisonnière de la sécurité piétonnière et du potentiel piétonnier en fonction de l'âge (Conseil sur le vieillissement) s'articule autour de quatre axes liés à l'âge :

- Sécurité : L'éclairage de rue, les mesures de sécurité et un bon entretien des trottoirs et sentiers favorisent la marche (comprend le sentiment de sécurité, l'éclairage, les trottoirs et sentiers, les intersections, les mesures de modération de la circulation, les débris et les obstacles, la signalisation).
- Accessibilité : Des rues, des sentiers et des intersections accessibles donnent l'occasion aux personnes de toutes capacités de se déplacer (comprend les trottoirs et sentiers, les zones de construction, les toilettes et les passages pour piétons).
- Commodité et interconnectivité : Il est important d'avoir un trajet direct entre les résidences, les transports en commun et d'autres destinations. Des quartiers compacts qui communiquent bien permettent de courts trajets pour se déplacer d'un endroit à l'autre et favorisent la marche (comprend la signalisation, les liens avec les transports en commun et les autres destinations, la promenade des chiens).
- Confort et attrait : Un quartier propre et attrayant où on trouve de l'ombre, des abris et des aires de repos ainsi qu'un accès aux commerces, aux parcs et aux services favorise la marche (comprend les bacs d'ordures et de recyclage, les bancs, les abribus, les arbres, les parcs et le paysage de rue).

Autres outils d'évaluation

Formulaire de déclaration d'un danger sur les trottoirs

Le Comité sur la sécurité des piétons, en collaboration avec la Ville, a élaboré un formulaire de déclaration d'un danger sur les trottoirs (**annexe B**) que les personnes âgées peuvent utiliser pour signaler les lacunes quant aux conditions des trottoirs. Le formulaire a été utilisé à chacune des évaluations, en plus de la liste de vérification. Les problèmes signalés dans le formulaire ou au Centre d'appels 311 ont été traités en priorité, et les travaux pour y remédier ont été rapidement entrepris par la Direction du service des routes du Service des travaux publics.

Questionnaire pour les espions hivernaux

Le Comité a conçu un questionnaire en cinq questions simples pour ses « espions hivernaux » (**annexe C**). Les espions hivernaux sont des personnes âgées bénévoles qui commentent les conditions de marche en hiver à Ottawa. Le questionnaire a été peu utilisé en raison du manque de temps pour en faire la promotion ainsi que de l'hésitation des personnes âgées à s'aventurer à l'extérieur après une tempête. Selon le Comité sur la sécurité des piétons, cet outil – possiblement le seul de la sorte – peut être utile aux villes qui connaissent une saison froide afin d'établir rapidement les conditions de marche. Toutes les municipalités sont invitées à l'utiliser.

3. POLITIQUES ET PROGRAMMES OPTIMISANT LE POTENTIEL PIÉTONNIER

La question du potentiel piétonnier n'a rien de nouveau. Les instances responsables de la planification et de l'aménagement des infrastructures de transport de la ville connaissent de mieux en mieux les besoins des piétons et des cyclistes d'Ottawa, y compris des résidents vulnérables au centre du présent rapport. Cette sensibilisation accrue entraîne une vision différente des transports – envisagés comme le déplacement de personnes plutôt que de véhicules – et de la façon d'améliorer efficacement la mobilité des personnes tout en limitant l'incidence sur les ressources physiques et financières. Un certain nombre de politiques, de règlements, de lignes directrices et de programmes orientent la conception et le fonctionnement des transports de la ville.

Plan relatif aux personnes âgées

À la suite d'un processus de consultation conjoint mené auprès des personnes âgées en 2011, la Ville d'Ottawa a élaboré le **Plan relatif aux personnes âgées** (2012-2014). Comportant un total de 74 mesures, il visait à répondre aux besoins en constante évolution des personnes âgées d'Ottawa dans les huit secteurs d'intervention établis par l'OMS. Un rapport d'étape a été publié, et un nouveau plan (pour 2015-2018) a été lancé en octobre 2015. Un budget annuel de 500 000 \$ a été consenti pour sa mise en œuvre. **L'annexe D, Évaluation des progrès : Plan relatif aux personnes âgées d'Ottawa**, résume les mesures prises en matière de sécurité des piétons et de potentiel piétonnier durant la période de 2012 à 2014 et dresse la liste des mesures prévues pour 2015-2018.

Plan d'action communautaire pour Ottawa ville-amie des aînés

Alors que la Ville produisait son Plan relatif aux personnes âgées, le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa élaborait un plan complémentaire décrivant les mesures que doivent prendre les

organismes communautaires et bénévoles. Les principales activités dans le plan préliminaire visant les piétons et le potentiel piétonnier étaient les évaluations multisaisonnnières en fonction des divers groupes d'âge et la réalisation du présent rapport.

Autres plans municipaux pertinents

Le *Plan officiel de la Ville d'Ottawa* et son *Plan de la circulation piétonnière*, ainsi que le *Plan relatif aux personnes âgées* et le document sur les *normes de conception accessible* présentent une vision large des services en transport et des infrastructures piétonnières. D'ici 2031, la population pourrait croître de 30 % par rapport à 2006 et atteindre 1,1 million de personnes, et la proportion des personnes âgées, passer d'environ 13 % (en 2011) à plus de 20 %.¹⁵ Ces documents avancent qu'en raison de ces tendances démographiques, le transport actif jouera un rôle de plus en plus important pour la mobilité dans la ville, et ils reconnaissent les bienfaits des déplacements sans voiture sur les liens sociaux et la santé. Les plans et les lignes directrices servent à répondre aux besoins des personnes âgées, des enfants et des personnes à mobilité réduite, ainsi qu'à créer des quartiers viables, habitables et résilients et à améliorer la qualité de vie des résidents.

Le Plan officiel cible les secteurs prioritaires de conception, dans lesquels « tous les projets publics, les aménagements privés et les partenariats communautaires relevant de près ou de loin de la sphère publique seront examinés dans le but de cerner leur contribution à un cadre piétonnier plus convivial ». Pour chacun de ces secteurs, la priorité sera accordée aux piétons et aux cyclistes en ce qui concerne l'aménagement d'emprises publiques, les temps d'attente aux feux de circulation et l'investissement municipal pour les infrastructures piétonnières. Dans le plan, certains de ces secteurs sont désignés comme des centres polyvalents et des rues principales traditionnelles ou ciblés comme étant à distance de

marche d'une station de transport en commun rapide (au plus 800 mètres) ou d'un couloir prioritaire de transport en commun (au plus 400 mètres). Les quartiers centraux évalués aux fins du présent rapport se trouvent dans ces secteurs prioritaires, et la zone suburbaine de Kanata envisage de modifier son infrastructure matérielle pour améliorer les déplacements en direction et en provenance du quartier Beaverbrook, soulignant le besoin d'améliorer l'accessibilité locale.

Secteurs prioritaires de conception sujets aux évaluations

Secteur de l'évaluation	Rue principale traditionnelle ou centre polyvalent	Station de transport en commun rapide (800 m) ou couloir prioritaire de transport en commun (400 m)
Le Glebe	Oui	Oui
Hintonburg/Lebreton	Oui	Oui
Beaverbrook (Kanata-Nord)	Non, mais centre polyvalent à proximité	Oui, à venir

Un certain nombre de politiques et de programmes répondent aux besoins spécifiques de nos populations vulnérables, tenant compte du fait que les personnes âgées et les personnes handicapées sont les principales victimes des accidents de la route. Avec son plan d'action de 2012 pour améliorer la sécurité des routes à Ottawa, la Ville réitérait sa détermination à rendre les rues sécuritaires en visant un objectif de zéro décès. Le plan fait la promotion de bons comportements par les usagers de la route, propose d'imposer des amendes lors d'infractions et de concevoir des routes de façon à atténuer les problèmes et les conflits. En plus des politiques municipales mentionnées précédemment, le récent projet de loi 41, qui modifie le *Code de la route* de la province, vise à mieux protéger les usagers de la route.

Par ailleurs, la Ville s'est donné les moyens pour trouver les meilleures façons de proposer des modes de transport actif et pour concrétiser sa vision et ses objectifs. Conformément au *Plan officiel de la Ville d'Ottawa* et au *Plan directeur des transports*, le Conseil a adopté, en octobre 2015, un *Cadre de mise en œuvre des rues complètes* qui signale un changement majeur dans le système de transports, faisant de ce dernier un système pouvant accommoder tous les usagers plutôt que seulement les véhicules. À l'instar des objectifs des évaluations, les politiques visent à recenser les besoins des cyclistes et des piétons puis à les classer par priorité, considérant les éléments physiques permettant d'améliorer la sécurité, le confort, la commodité et l'interconnectivité. En réaménageant les rues conformément au cadre de mise en œuvre, la Ville devrait avec le temps se doter d'un réseau de déplacement offrant un accès plus sécuritaire et confortable à tous les usagers, peu importe leur âge, leurs capacités ou leur mode de transport.

Il est important que les différents plans mentionnés précédemment s'harmonisent et visent tous un même objectif clair : une conception et un entretien qui répondent aux besoins des personnes de tous âges. Par exemple, les normes de conception accessible visent des thèmes clés du *Plan relatif aux personnes âgées* aussi traités dans les évaluations du potentiel piétonnier, notamment la conception de trottoirs, de zones de construction et de sites urbains accessibles.

Travailler ensemble pour faire d'Ottawa une ville-amie des aînés au grand potentiel piétonnier

De nombreux groupes ont une vision commune d'un environnement piétonnier accessible, sécuritaire et agréable pour les personnes âgées et d'autres groupes d'importance à Ottawa. L'**annexe F** propose une liste des organismes et des services de la Ville qui font la promotion du potentiel piétonnier et de la sécurité des piétons. On retrouve parmi les autres partenaires les associations communautaires, les conseillers municipaux, les écoles et les universités, les résidences pour personnes âgées, les groupes de défense de l'environnement et les professionnels en design urbain.

4. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS MULTI-SAISONNIÈRES DU POTENTIEL PIÉTONNIER EN FONCTION DE L'ÂGE MENÉES DANS TROIS QUARTIERS

Portée et limites des résultats

Les évaluations du potentiel piétonnier en fonction de l'âge ont été menées pendant trois saisons dans trois quartiers urbains ou suburbains bien établis d'Ottawa où habitent de nombreuses personnes âgées. Les participants ont parcouru différents trajets dans chacun des secteurs (voir la carte des trajets). Au total, 60 personnes – des hommes et des femmes de 2 à 85 ans (ainsi que plusieurs chiens) – ont participé aux évaluations, et dans chacun des cas, des personnes utilisant une aide à la mobilité (p. ex. une marchette ou un fauteuil roulant) comptaient parmi les participants. Plusieurs employés et conseillers municipaux des quartiers visés y ont aussi pris part.

Il est important pour l'analyse des résultats, de considérer les deux limites suivantes :

1. Aucune évaluation n'a été réalisée dans les villages ruraux en périphérie de la ville, là où résident de nombreuses personnes âgées. Il est fortement recommandé de mener des évaluations dans ces secteurs avec les personnes âgées en utilisant la liste de vérification (en l'adaptant pour refléter la réalité du milieu).
2. Peu de participants ont pris part aux évaluations en hiver, signe de l'hésitation de certaines personnes âgées à sortir lorsque les sentiers et les trottoirs sont glissants ou couverts de neige. Par ailleurs, cela reflète l'importance de consacrer des efforts pour améliorer la sécurité des piétons et le potentiel piétonnier durant cette saison.

Les limites des trottoirs : les dangers de la marche en hiver

Un groupe d'une résidence pour personnes âgées souhaitant participer à une évaluation du potentiel piétonnier a dû reporter l'activité à trois reprises : une fois en raison d'une importante tempête de verglas, une autre en raison de froid extrême et une dernière en raison d'une infection respiratoire empêchant quiconque de quitter ou de visiter la résidence. Les résidents qui se sont aventurés à l'extérieur ont rapporté que le seul endroit qu'ils considéraient comme sécuritaire pour marcher était le centre de la chaussée, les trottoirs de leur quartier étant impraticables.

À propos des quartiers

Voici une description des trois quartiers qui ont participé aux évaluations du potentiel piétonnier en fonction de l'âge. Pour les piétons, les travaux d'aménagement sont essentiels au bon développement et à la transformation de leur quartier.

Beaverbrook (Kanata-Nord)

Beaverbrook, l'un des plus anciens quartiers suburbains, est connu sous le nom de « cité-jardin » en raison de ses nombreux parcs et espaces verts. Selon l'Étude de quartiers d'Ottawa, un taux plus élevé que la moyenne de personnes âgées habitent à Beaverbrook, qui comporte aussi un grand nombre d'écoles, confirmant le besoin d'y mener une évaluation du potentiel piétonnier en fonction de l'âge.

Les évaluations à Beaverbrook ont été réalisées en collaboration avec la Kanata Beaverbrook Community Association, qui a fourni de très pertinents renseignements sur la réalité de la marche dans ce quartier selon les conditions des trois saisons visées.

Les principaux problèmes relevés à Beaverbrook touchaient à l'accessibilité des sentiers et des allées piétonnières. Tout d'abord, les participants à l'évaluation ont signalé que les sentiers polyvalents n'étaient pas suffisamment larges pour accommoder en même temps les piétons, les cyclistes et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou une poussette. Aussi, ils notaient l'inaccessibilité de nombreux sentiers pour les personnes qui se servent d'aides à la mobilité, particulièrement près de la voie Leacock et de The Parkway (boisé Alice Wilson), en raison du manque d'entretien en hiver. Finalement, plusieurs des sentiers dans les espaces verts du secteur, aussi agréables soient-ils à emprunter, sont en gravier ou non asphaltés, ou obstrués par la végétation saisonnière. Ces conditions les rendent pratiquement inaccessibles aux personnes à mobilité réduite.



Figure 4.1 : certain sentiers polyvalents ne sont pas suffisamment larges pour accommoder en même temps tous les usagers.



Figure 4.2: un manque d'entretien dans le quartier de Beaverbrook nuit à l'accessibilité.



Figure 4.3: le passage souterrain Varley du sentier Gow n'est pas d'une hauteur suffisante pour être pratique.



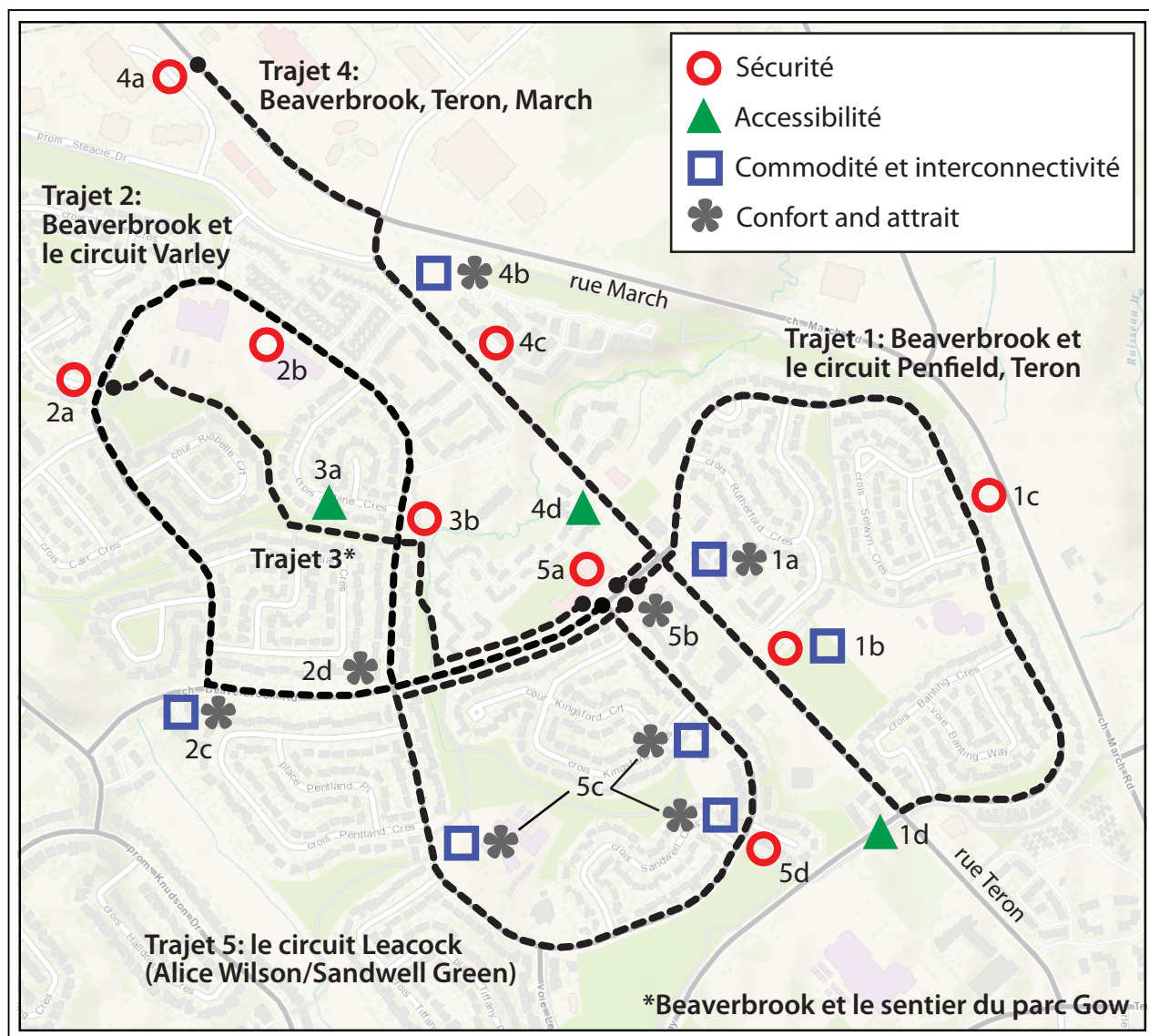
Figure 4.4 : le manque de visibilité à la circulation sur la promenade Leacock traversant une route menant vers l'école est un danger pour les jeunes écoliers.



Figure 4.5 : la circulation dense à l'intersection des rues Beaverbrook et Teron nécessite un passage pour piétons entre les 4 coins de rue.



Figure 4.6 : le taux élevé de la circulation automobile dans la zone écolière Earl of March nécessite l'installation de passages piétonniers et/ou un contrôle du trafic.



Problèmes identifiés (voir l'annexe E pour les résultats détaillés) :

- 1a: tronçons de trottoirs manquants ou fin abrupte de ces derniers / manque de poubelles et bacs de recyclage
- 1b: éclairage déficient près des boîtes aux lettres et des arrêts d'autobus / besoin d'un endroit sécuritaire où traverser à mi-chemin sur le chemin Teron
- 1c: la majorité de la route est mal illuminée / les courbes et la vitesse des véhicules mettent les piétons en danger
- 1d: inaccessibilité de Leacock et de The Parkway pour les personnes utilisant une marchette, un fauteuil roulant ou une poussette
- 2a: besoin passage piétonnier à la sortie du parc Varley
- 2b: vitesse automobile est trop élevée, surtout devant les écoles
- 2c: il n'y a pas de trottoir à l'arrêt d'autobus / il manque un abribus, et une poubelle et un bac de recyclage
- 2d: excréments de chiens et graffitis sur les panneaux et les clôtures

- 3a: les feuilles tombées posent des dangers pour les cyclistes et les piétons / les sentiers polyvalents sont trop étroits pour accommoder tous les utilisateurs
- 3b: le passage inférieur sous Varley est mal éclairé et contient des graffitis - donne un faible sentiment de sécurité
- 4a: les piétons doivent traverser trop de voies – un îlot de refuge est nécessaire au centre
- 4b: il n'y a pas de trottoir à l'arrêt d'autobus / manque d'abribus, et de poubelles et bacs de recyclage
- 4c: besoin d'un passage piétonnier sur le chemin Teron à l'angle de Bethune Way
- 4d: sentier en mauvais état sur le chemin Teron
- 5a: il manque un passage piétonnier entre la promenade Leacock et le Centre Beaverbrook
- 5b: il manque un abribus, et une poubelle et un bac de recyclage
- 5c: il n'y a pas de trottoir qui mène à l'arrêt d'autobus / manque un abribus
- 5d: il manque un passage piétonnier entre Sandwell Green et l'école Earl of March

Figure 4.7 : les trajets évalués à Beaverbrook

Le Glebe

Le Glebe est un vieux quartier présentant un nombre relativement élevé de personnes âgées. Secteur plutôt résidentiel d'Ottawa-Centre, le Glebe offre de nombreuses commodités, rendant le quartier attrayant pour les personnes de tous âges.

Les évaluations sur trois saisons dans ce quartier ont été réalisées en partenariat avec la résidence pour personnes âgées Abbotsford. Le Glebe était un endroit de choix pour une évaluation du potentiel piétonnier en raison du grand nombre de résidents qui se rendent au travail, à l'école ou vers les services à pied ou à vélo. Par ailleurs, étant un carrefour de la culture, le quartier attire des visiteurs de partout dans la ville, particulièrement avec la nouvelle Place TD du parc Lansdowne.

Les résultats montrent que malgré le fait que le Glebe soit un quartier central, les personnes âgées considèrent qu'un grand nombre de ses rues ne sont pas sécuritaires pour elles, voire inaccessibles. Il était difficile de trouver des endroits où traverser la rue en toute sécurité, particulièrement aux intersections rue Monk et place Queen Elizabeth, avenue Fifth et rue Lyon, et place Queen Elizabeth et promenade Queen Elizabeth. Le pont de la rue Bank suscitait aussi de nombreuses inquiétudes, puisque les piétons se sentent trop près de la circulation automobile et des vélos et qu'il est difficile de rouler sur ses trottoirs en hiver.

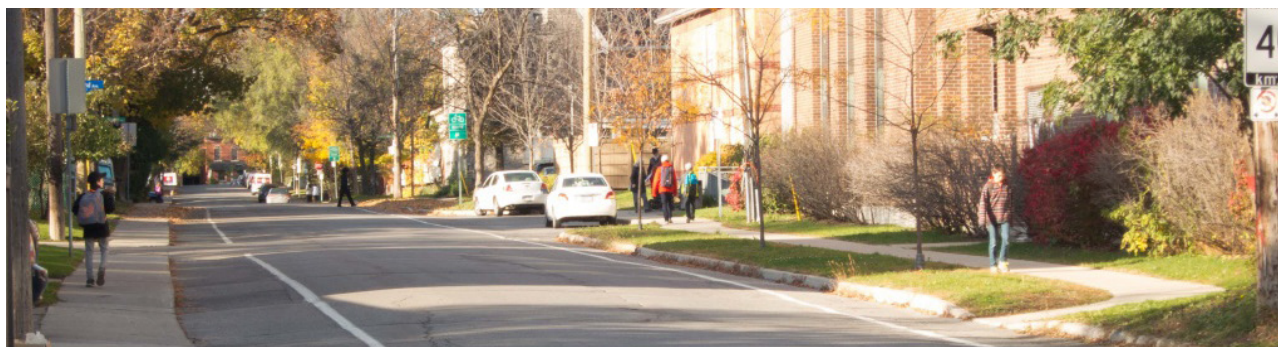


Figure 4.8 : le trottoir du côté est de la rue Monk se termine abruptement dans la voie pour cyclistes.



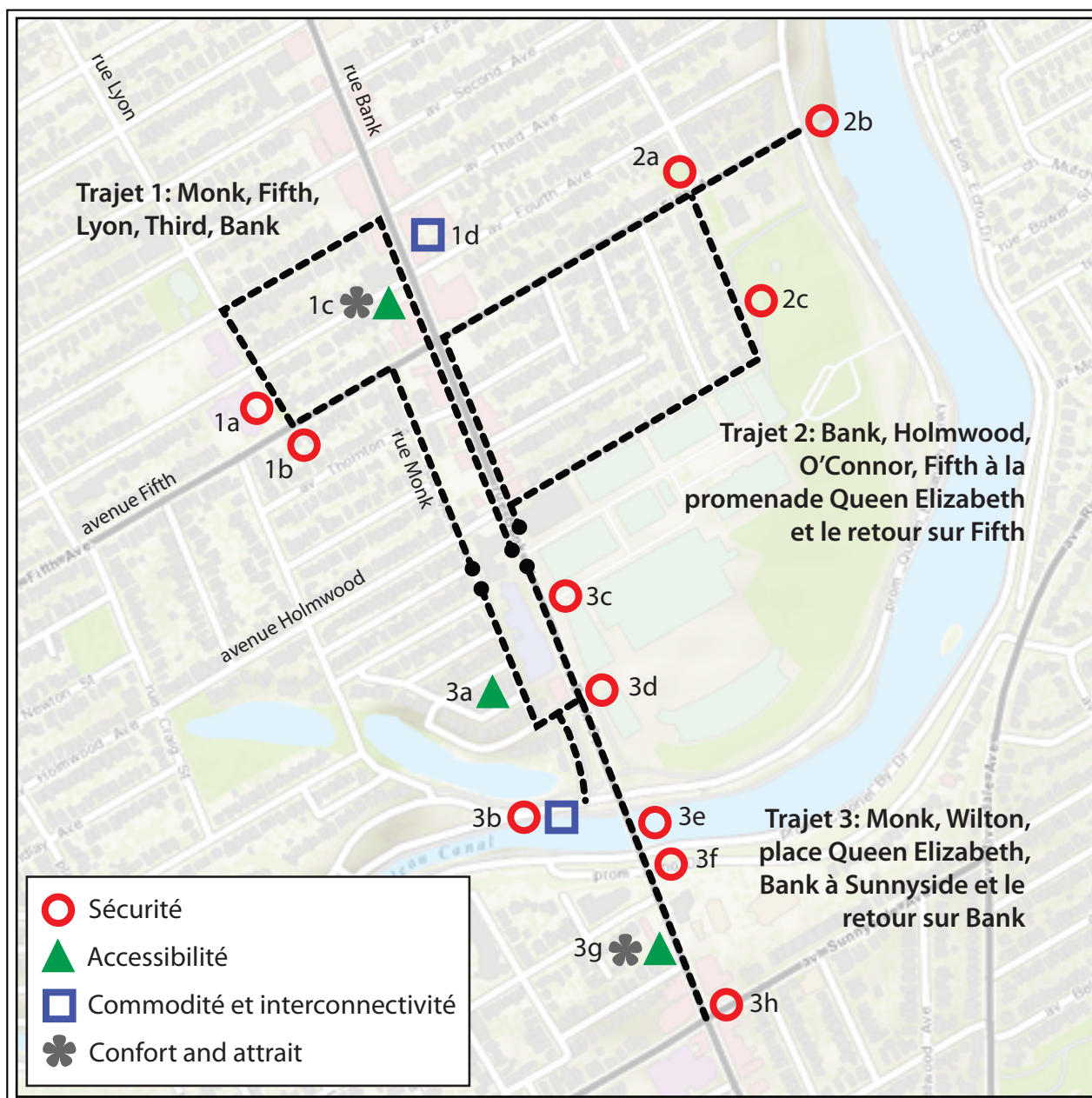
Figure 4.9 : la peinture indiquant le passage pour piétons traversant une intersection fortement achalandée au croissant Wilton et à la place Queen Elizabeth a disparu.



Figure 4.10 : il manque des passages pour piétons pour lier les sentiers de la CCN au réseau piétonnier municipal et aider aux utilisateurs à traverser en sécurité.



Figure 4.11 : Les limites de vitesse sur le pont du canal de la rue Bank (40 km/h) et de sa voie partagée (20 km / h) sont largement ignorées. Plusieurs cyclistes trouvent le pont trop dangereux et continuent à utiliser le trottoir.



Problèmes identifiés (voir l'annexe E pour les résultats détaillés) :

- | | |
|---|---|
| 1a: zone mal éclairée la nuit | 3b: le manque de liens piétonniers et entre les pistes cyclables est un danger dans cette zone à circulation automobile dense |
| 1b: manque de passage piétonnier sécuritaire | 3c: la distance entre les trottoirs est trop large |
| 1c: obstructions sur le trottoir / plusieurs arbres sont morts | 3d: un meilleur contrôle de la circulation est requise dans cette zone |
| 1d: manque de panneaux de signalisation indiquant les attrait communautaires | 3e: conditions dangereuses pour les cyclistes et les piétons sur le pont |
| 2a: les signaux ne sont pas assez longs pour que les personnes âgées puissent traverser en sécurité | 3f: le panneau d'arrêt n'est pas visible aux automobilistes |
| 2b: manque d'éclairage au niveau du trottoir | 3g: conditions de trottoir pauvres / paysage urbain peu attrayant |
| 2c: manque d'abribus | 3h: automobilistes tentent de tourner de toutes les directions avant que le feu tourne au rouge |
| 3a: le trottoir se termine abruptement | |

Figure 4.12 : les trajets évalués dans le Glebe

Hintonburg

Hintonburg–Mechanicsville est un vieux quartier d'Ottawa tout juste à l'ouest du centre-ville. Il a récemment été couronné le « quartier des arts » d'Ottawa, ce qui a contribué à augmenter la circulation piétonnière dans le secteur, et il devrait accueillir encore plus de piétons dans les prochaines années puisqu'il est longé par le trajet planifié du train léger. Il est donc essentiel d'augmenter le potentiel piétonnier en fonction de tous les âges.

Les évaluations à Hintonburg–Mechanicsville ont été réalisées en collaboration avec la Hintonburg Community Association et le centre pour personnes âgées The Good Companions. Au moment des évaluations, le quartier comptait plusieurs chantiers municipaux, qui ont eu une grande incidence sur les déplacements à pied dans le secteur, particulièrement le long de la rue Albert/Scott.



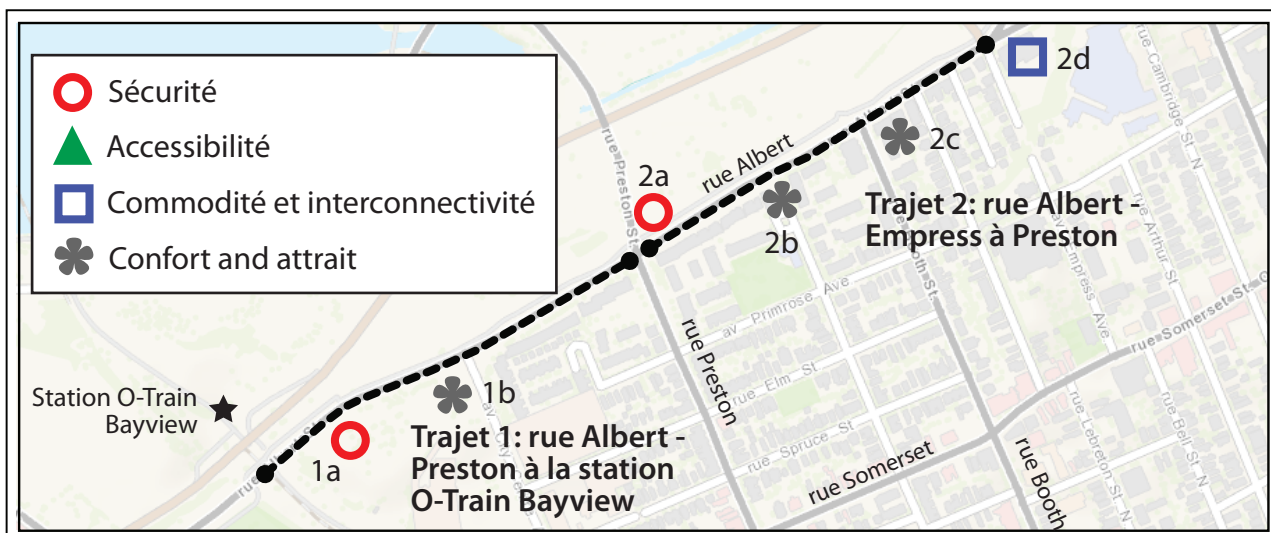
Figure 4.13 : la récente réfection du sentier polyvalent et des arrêts d'autobus de la rue Scott ont été vastement améliorés depuis les évaluations.

La plupart des problèmes relevés dans les trois trajets établis pour les évaluations dans ce quartier concernaient les changements aux liaisons entre les trottoirs et l'absence de passages pour piétons sécuritaires le long de la rue Scott/Albert, en raison des travaux de construction. Les participants ont remarqué de multiples endroits où les trottoirs et les bordures étaient endommagés ou craquelés. Un autre problème important, y compris sur le pont de la rue Scott, était le manque d'espace séparant les piétons de la circulation automobile. L'un des participants a d'ailleurs indiqué : « *Alors que je marchais sur le trottoir avec une poussette, j'ai été heurté par le miroir d'un véhicule qui passait.* »



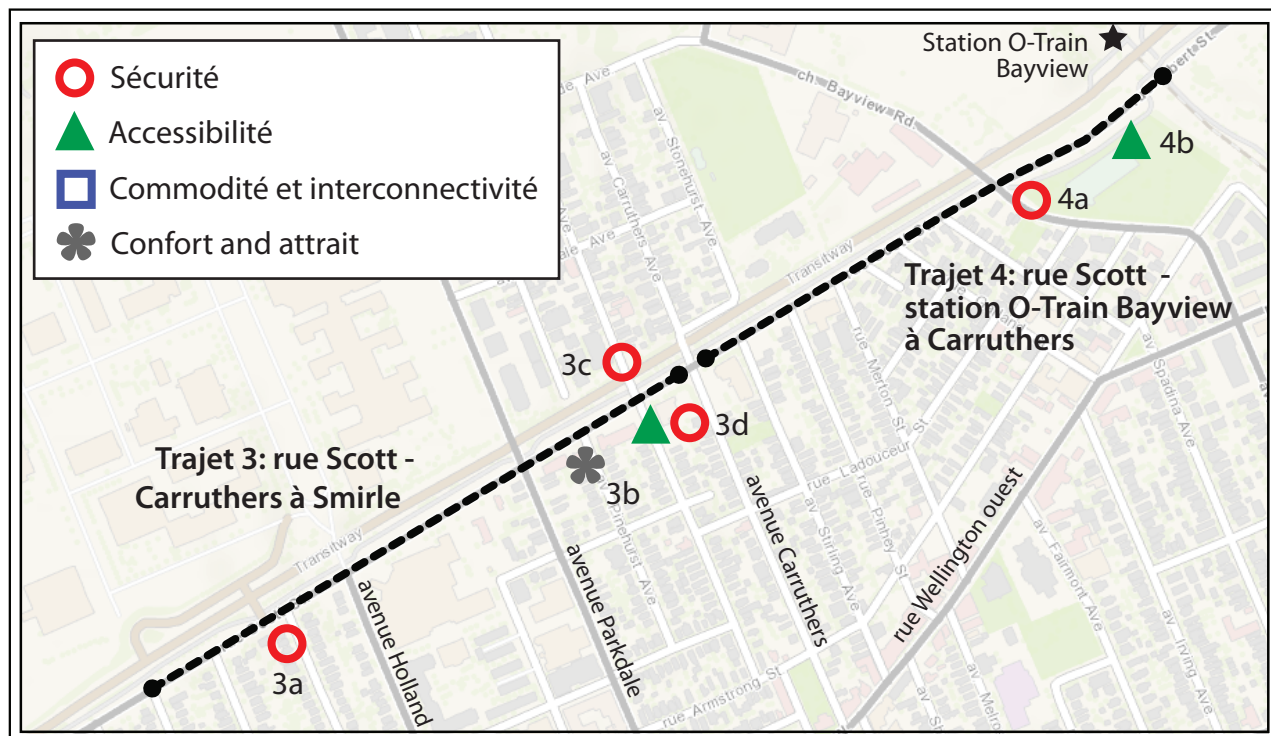
Figure 4.14 : les zones les plus étroites du trottoir abordant le côté sud de la rue Scott peuvent se révéler difficile à naviguer pour certains utilisateurs, en particulier après les chutes de neige.

Une autre observation fréquente est que les trottoirs ne sont pas suffisamment larges pour accommoder à la fois les piétons et les personnes utilisant une aide à la mobilité. Le problème est particulièrement présent l'hiver, lorsque les trottoirs sont mal déneigés, rendant les rues non sécuritaires et inaccessibles. Par ailleurs, les piétons disent devoir souvent laisser passer des cyclistes, qui roulent sur le trottoir parce que la chaussée n'est pas suffisamment large pour y circuler avec les véhicules.



Problèmes identifiés (voir l'annexe E pour les résultats détaillés) :

- 1a: sentiment d'insécurité en raison de la vitesse élevée des véhicules et de leur proximité avec les piétons
- 1b: manque d'arbres et d'abris
- 2a: voie de virage à la droite pour aller nord sur Preston est dangereux pour les piétons
- 2b: manque d'arbres
- 2c: manque de bancs
- 2d: le trottoir se termine soudainement à l'est de la rue Empress



Problèmes identifiés (voir l'annexe E pour les résultats détaillés) :

- 3a: environnement hostile pour les piétons en raison de la proximité de la circulation
- 3b: les piétons se font éclabousser lorsqu'il pleut ou qu'il neige.
- 3c: aucun point pour traverser la rue de façon sécuritaire à la hauteur de l'avenue Hinchey (zone scolaire)
- 3d: déneigement inadéquat nuisent à l'accessibilité et à la sécurité
- 4a: le design du virage à droite au coin SE de Scott et Bayview doit être amélioré
- 4b: les trottoirs du pont sont trop étroits

Figure 4.15 : les trajets évalués à Hintonburg

Principaux problèmes soulevés par les piétons

L'analyse des résultats des évaluations dans trois quartiers révèle les problèmes suivants, que la Ville d'Ottawa doit aborder si elle aspire vraiment à être une ville-amie des aînés.

- **Connectivité et entretien des trottoirs**

Un très grand nombre de trottoirs dans les trois quartiers – Hintonburg, le Glebe et Beaverbrook – étaient endommagés, craquelés ou dangereux. Beaucoup de participants se sont dits inquiets de tomber, et ce, peu importe la saison, en raison du mauvais entretien des trottoirs et des sentiers. Un autre problème relevé dans les trois quartiers concernait l'absence de bateaux de trottoirs; il importe d'y remédier en priorité afin de favoriser l'accessibilité pour les personnes de tous âges.

L'interconnectivité était aussi vue comme essentielle au potentiel piétonnier et considérée comme une lacune à certains endroits. De nombreux participants ont signalé que des trottoirs prenaient fin brusquement ou que certains points d'intérêt étaient inaccessibles aux personnes ayant des limitations.

- **Déneigement et surface glacée**

L'hiver représente un grand défi sur le plan du potentiel piétonnier dans les trois quartiers à l'étude. L'un des principaux problèmes relevés l'hiver était le déneigement inadéquat. Souvent, soit les sentiers ou les allées piétonnières n'étaient tout simplement pas dégagés, soit le déneigement les rendait inégaux et laissait des plaques de glace, réduisant ainsi la sécurité et l'accessibilité pour certains piétons, particulièrement les personnes âgées. D'immenses bancs de neige obstruaient la vue, réduisaient la visibilité des piétons qui voulaient traverser la rue et rendaient difficile l'accès aux boîtes aux lettres. Un autre problème observé par les participants durant l'hiver était les ruptures dans leur réseau piétonnier habituel; de nombreux sentiers devenaient difficiles à emprunter l'hiver.

- **Circulation rapide et difficulté à traverser la rue**

La circulation rapide était une plainte récurrente chez l'ensemble des participants des trois secteurs, peu importe la saison. Le problème était particulièrement présent sur les ponts étroits et aux endroits où l'espace séparant les piétons des véhicules en marche n'est pas suffisant (notamment dans les zones de construction). Le problème venait non seulement de l'absence de panneaux de limites de vitesse, mais aussi du manque de surveillance de ces limites par les autorités.

On notait aussi la distance qui séparait parfois les passages pour piétons sécuritaires, tant sur les artères principales que sur les rues secondaires. Les zones de construction étaient particulièrement dangereuses à cet égard puisque les piétons n'avaient aucun endroit désigné pour traverser, mais devaient tout de même s'exécuter. On remarquait surtout le manque de marquages et d'infrastructures pour traverser les rues, telles que les bandes zébrées, les feux de signalisation pour piétons ou les îlots de refuge, qui créent un environnement plus sécuritaire.

Un autre aspect à considérer pour améliorer la sécurité des piétons, particulièrement pour les personnes âgées et les personnes utilisant une aide à la mobilité, est l'allocation d'un délai suffisant pour traverser la rue, et ce, à chaque intersection.

- **Manque d'infrastructures adaptées aux personnes de tous âges**

L'un des principaux avantages de recourir à un cadre de référence pour les neuf évaluations est l'accent implicite mis sur l'adaptation des infrastructures publiques pour tous les âges. Prenons par exemple les signaux sonores pour aider les personnes âgées ou les personnes malvoyantes à traverser : ils se trouvent aux intersections principales le long des trajets du Glebe et de Hintonburg, mais les participants ne savaient pas comment s'en servir (c.à.d. appuyer sur le bouton au moins trois secondes). Il faut donc non seulement ajouter des signaux sonores sur l'ensemble du territoire de la ville, mais aussi renseigner la population sur le fonctionnement de ces dispositifs au moyen de panneaux explicatifs et d'autres activités d'information.

Les autres types d'infrastructures qui semblaient manquer ou du moins se faire rares dans tous les secteurs évalués étaient des toilettes ouvertes et accessibles et des fontaines à boire. On notait aussi un besoin d'augmenter le nombre de bancs et d'abribus avec des sièges. La liaison avec le transport en commun est adéquate dans les trois quartiers, mais sans une infrastructure conviviale pour rendre les rues plus praticables et accessibles, les mérites de cette connectivité sont perdus.

Résultats des évaluations pour chacun des quartiers

Veuillez consulter *l'annexe E, Vérifications communautaires – Résultats détaillés* pour connaître les conclusions et les suggestions d'amélioration dans chacun des secteurs évalués.

5. RECOMMANDATIONS ET MOT DE LA FIN

Facteurs importants pour la sécurité des piétons

En plus de tenir compte des résultats des évaluations mentionnées dans le présent rapport, il importe de tenir compte de ce que nous savons sur les collisions entraînant des blessures ou la mort de piétons ainsi que des données sur les conducteurs impliqués.

Quelques faits tirés du rapport du coroner en chef de l'Ontario :¹⁶

- En 2010, 10 % des piétons décédés à la suite d'une collision en Ontario utilisaient une aide à la mobilité comme une canne, une marchette, des béquilles ou un fauteuil roulant.
- Les collisions impliquant des piétons surviennent le plus souvent aux intersections, près des arrêts d'autobus, dans les zones scolaires ou sur les routes à voies multiples.
- Plus de la moitié des décès de piétons surviennent la nuit ou lorsque la luminosité est faible.
- En Ontario, le mois de janvier est le plus meurtrier pour les piétons.
- Les conducteurs sont souvent fautifs lors de collisions avec un piéton. Les erreurs les plus fréquentes sont le défaut de céder le passage, les distractions et les inattentions, et la vitesse élevée.
- Un examen sur 15 ans mené en Ontario révélait que les conducteurs impliqués dans une collision avec un piéton entraînant sa mort étaient surtout des hommes de 25 à 54 ans; en 2010, 8 % de ces conducteurs étaient âgés de 65 ans ou plus.

En 2010, en Ontario, cinq situations expliquaient 70 % des décès de piétons :¹⁷

1. Piéton happé en traversant la rue en section courante (31 %). Ce type de collision implique surtout des hommes âgés (peut-être en raison de la distance à parcourir pour traverser les voies). Les causes avancées étaient les suivantes : les conducteurs ne s'attendent pas à ce qu'un piéton traverse en section courante, la visibilité est réduite lorsque le piéton s'apprête à traverser la rue entre des véhicules stationnés et les conducteurs peuvent ne pas pouvoir s'arrêter à temps.
2. Piéton happé sur le trottoir ou l'accotement (14 %). La cause la plus courante était la perte de contrôle du véhicule.
3. Véhicule continuant tout droit et piéton traversant sans la priorité (11 %). La cause était probablement que les automobilistes ayant droit de passage ne s'attendaient pas à voir surgir un piéton sur la voie.
4. Véhicule effectuant un virage à gauche et piéton traversant avec la priorité (7 %). La cause pourrait être que les automobilistes surveillaient davantage la circulation en sens inverse que les piétons qui avaient pu s'engager sur la voie.
5. Véhicule effectuant un virage à droite et piéton traversant avec la priorité (7 %). La cause pourrait être que les conducteurs auraient oublié de regarder des deux côtés avant de tourner.
6. The cause may be that the driver may forget to look both ways before proceeding.

En plus des situations décrites ci-dessus, un nombre important de piétons ont été frappés par un poids lourd (12 %) ou un véhicule de transport en commun (9 %). La cause pourrait être la difficulté pour les conducteurs de voir les piétons (particulièrement ceux en fauteuil roulant) sur la voie et ceux entrant et sortant des véhicules de transport en commun.

Les limites de vitesse sont essentielles

Les piétons sont plus susceptibles de survivre à une collision avec un véhicule si la vitesse de ce dernier était de moins de 40 km/h, et plus à risque d'en mourir si la vitesse était de 50 km/h. Le fait de rouler 15 km/h au-dessus de la limite de vitesse permise augmente de 45 % à 85 % le risque de tuer un piéton.¹⁸

Recommandations

À partir des renseignements ci-dessus et des résultats des évaluations du potentiel piétonnier, les recommandations suivantes sont formulées :

Pour la Ville d'Ottawa

1. Assurer un suivi des problèmes soulevés dans les trois quartiers à l'étude, particulièrement pour ceux qui posent un danger pour les piétons (annexe E). Merci d'avoir déjà pris des mesures en ce sens.
2. Adopter un principe directeur voulant que, lors de la conception des transports et des espaces publics, la priorité soit toujours accordée aux piétons (y compris les personnes qui utilisent une aide à la mobilité), puis aux cyclistes, aux motocyclistes et aux automobilistes.
3. Poursuivre les mesures ciblées dans le Plan relatif aux personnes âgées (annexe D).
4. Améliorer de façon continue les conditions des trottoirs et des sentiers pour prévenir les chutes chez les personnes âgées et favoriser les déplacements sécuritaires.
5. Promouvoir l'utilisation du formulaire de déclaration d'un danger sur les trottoirs et assurer le suivi des problèmes soulevés.
6. Inviter les piétons des autres quartiers à réaliser leurs propres évaluations en toutes saisons au moyen de la liste de vérification. Affecter des employés de la Ville à ces évaluations.
7. Adopter une approche visant la création de rues complètes, inclusives et conviviales pour tous les âges, notamment :
 - une stratégie de prévention des collisions pour les personnes en fauteuil roulant, aux prises avec un handicap visuel ou auditif ou autrement vulnérabilisées par l'environnement;
 - l'amélioration de l'accessibilité pour les piétons ayant un handicap par l'aménagement de bateaux de trottoirs pour faciliter les déplacements des personnes utilisant un fauteuil roulant, un scooter électrique ou une marchette;
 - l'aménagement de signaux sonores aux intersections dotées de feux de circulation, ainsi que la prise de mesures pour informer la population du fonctionnement des dispositifs (p. ex. installation de panneaux explicatifs);
 - la prévention des collisions avec des piétons traversant la rue en section courante par l'aménagement d'îlots de refuge au centre des rues comportant quatre voies ou plus et là où les intersections sont à bonne distance l'une de l'autre;
 - une stratégie de prévention des collisions sur les rues où il n'y a pas de trottoir (c.à.d. où les piétons marchent en bordure de la rue);
 - la prolongation du temps accordé pour traverser la rue aux intersections;
 - une stratégie d'amélioration de la marche en hiver, entre autres par un meilleur déglacage des rues résidentielles et le passage aux normes 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;
 - l'amélioration de l'accessibilité et de la sécurité des piétons dans les zones de construction, entre autres en installant des barrières temporaires et en laissant davantage d'espace entre les voies piétonnières et la circulation automobile, et en veillant à faire respecter ces politiques;
 - l'amélioration des sentiers dans les zones suburbaines (p. ex. le retrait des débris et de la végétation envahissante, l'application du règlement obligeant les maîtres à maintenir leur chien en

- laisse et l'amélioration de la cohabitation des piétons et des cyclistes sur les sentiers);
 - l'aménagement d'un réseau de fontaines à boire et de toilettes publiques sécuritaires, accessibles, gratuites, propres et écoresponsables dans les parcs, les principaux arrêts du transport en commun et les points d'intérêt, de façon à répondre aux besoins des résidents et des touristes à Ottawa, l'inclusion de toilettes publiques dans les nouvelles constructions et les projets de réaménagement (p. ex. dans les stations de train léger), l'aménagement de toilettes ouvertes et accessibles à l'année dans les établissements publics et les parcs, et la conception d'une carte des toilettes publiques de la ville;
 - le renforcement de l'application du *Code de la route*, qui exige qu'un automobiliste attende que les piétons aient franchi la chaussée avant de redémarrer aux passages pour piétons ou pour élèves.
8. S'assurer que les conducteurs (de tous les âges) savent comment éviter les collisions avec les piétons et connaissent les vulnérabilités des personnes âgées ou handicapées.
 9. Examiner les répercussions d'une augmentation du nombre de scooters électriques et de fauteuils roulants électriques en raison du vieillissement de la population et s'y préparer.
 10. 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.

N.B. : Une rue complète est conçue pour accommoder les personnes de tous âges, peu importe leurs capacités et leur mode de transport. Son aménagement veille à offrir en priorité un accès facile et sécuritaire pour les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun et les personnes handicapées.

Pour le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa

1. Utiliser le site Web du Conseil pour promouvoir la sécurité des piétons.
2. Publier le présent rapport sur le site Web.
3. Encourager d'autres organismes à prendre des mesures pour améliorer le potentiel piétonnier et la sécurité des piétons de tous âges.
4. Organiser un dîner-causerie sur la sécurité des piétons et la santé par la marche.
5. Inviter les autres municipalités à se servir des outils de la Ville et à faire des évaluations du potentiel piétonnier dans leurs quartiers avec des personnes âgées et des jeunes.
6. Continuer à travailler de façon proactive avec les groupes de la Ville concernés par la sécurité des piétons et le potentiel piétonnier, tels que Travaux publics, le Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa, Santé publique Ottawa et le Plan relatif aux personnes âgées.
7. Continuer à travailler de façon proactive avec des organismes communautaires qui font la promotion de transports et de lieux publics adaptés à tous les âges, pour que les personnes âgées et les autres piétons vulnérables puissent se déplacer avec aisance dans les environnements bâtis ou naturels.
8. Veiller à la mise en œuvre des mesures sur la sécurité des piétons et le potentiel piétonnier prévues dans le Plan relatif aux personnes âgées.

Mot de la fin

La plupart des personnes âgées profitent de bienfaits de la marche, qui améliore tant leur mieux-être que leur mobilité; à l'instar d'autres personnes, elles marchent à des fins récréatives ou pour se déplacer, souvent avec des aides à la mobilité.

Les résultats des évaluations du potentiel piétonnier dont il est question dans le présent rapport, ainsi que l'examen des principaux travaux sur la marche et le vieillissement, montrent que bien que les facteurs qui favorisent ou gênent la marche chez les personnes âgées et les autres piétons vulnérables sont sensiblement les mêmes que dans la population en général, ils présentent tout de même des différences et des nuances importantes. Par exemple, une conception et un entretien qui tiennent compte des limites liées à l'âge pour les trottoirs et bateaux de trottoirs, les sentiers, les passages pour piétons et les intersections sont particulièrement importants pour la sécurité des personnes âgées. L'importance de l'accès à des toilettes publiques et à des endroits où s'abriter et se reposer croît également avec l'âge. L'hiver pose d'importants défis aux personnes âgées ou handicapées.

Les stratégies qui traitent de ces questions peuvent contribuer à prévenir les chutes, les blessures et les décès liés aux collisions. En adoptant une approche adaptée à tous les âges, Ottawa (et d'autres villes) améliorera son potentiel piétonnier et la sécurité des piétons de tous âges, mais surtout des piétons considérés comme vulnérables, dont les enfants et les personnes handicapées. L'ensemble de mesures requises est susceptible de varier en fonction de l'endroit, mais le présent rapport vise à jeter un peu de lumière sur les mesures à prendre.

Le Conseil sur le vieillissement d'Ottawa est heureux de pouvoir collaborer avec les participants des évaluations communautaires, Écologie Ottawa et la Ville pour produire le présent rapport. Nous sommes impatients de poursuivre la collaboration pour faire d'Ottawa une ville qui répond encore mieux aux besoins des personnes de tous âges et qui offre le meilleur potentiel piétonnier pour les résidents et les visiteurs.

6. RÉFÉRENCES

1. Organisation mondiale de la santé. *Guide mondial des villes-amies des aînés* (en ligne), 2007 (consulté en décembre 2015). Sur Internet : <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/43753/1/9789242547306_fre.pdf>
2. Garrard, J. *Senior Victorians and walking : obstacles and opportunities* (en ligne), 2013 (consulté en janvier 2016). Sur Internet : <www.victoriawalks.org.au/Assets/Files/FINALSeniorsSummary.pdf>
3. International Federation on Aging. *Measuring the Benefits : Companion Animals and the Health of Older Persons* (en ligne), 2015 (consulté en décembre 2015). Sur Internet : <www.ifa-fiv.org/wp-content/uploads/2014/09/Companion-Animals-and-Older-Persons-Full-Report-Online.pdf>
4. Ville d'Ottawa. *Rapports sur la sécurité routière à Ottawa* (2009 à 2013). Résumé des données sur les collisions avec des piétons.
5. Traffic Injury Research Foundation. *TIRF Toolkit Factsheets – Pedestrian Issue* (en ligne), 2015 (consulté en janvier 2016). Sur Internet : <www.tirf.ca>
6. Transports Canada. *Sécurité routière au Canada* (en ligne), 2011 (consulté en janvier 2016). Sur Internet : <<http://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/tp-tp15145-1201.htm#s38>>
7. Bureau de santé publique de Toronto. *Pedestrian and Cyclist Safety in Toronto* (en ligne), juin 2015 (consulté en janvier 2016). Sur Internet : <www.toronto.ca/legdocs/mmis/2015/hl/bgrd/backgroundfile-81601.pdf>
8. Institut canadien d'information sur la santé. *Registre national des traumatismes : Rapport des faits saillants sur les hospitalisations à la suite de blessures, 2006* (en ligne), 2007 (consulté en janvier 2016). Sur Internet : <<https://secure.cih.ca/estore/productSeries.htm?locale=fr&pc=PCC491>>
9. Galna B., A. Peters, T.A. Murphy et M.E. Morris. « Obstacle crossing deficits in older adults : A systematic review ». *Gait Posture*, 2009; vol. 30, no 3, p. 270 à 275.
10. Gao C. et J. Abeysekera. « A systems perspective of slip and fall accidents on icy and snowy surfaces ». *Ergonomics*, 2004; vol. 47, no 5, p. 573 à 598.
11. Traffic Injury Research Foundation. *TIRF Toolkit Factsheets – Pedestrian Issue* (en ligne), 2015 (consulté en janvier 2016). Sur Internet : <www.tirf.ca>
12. Statistique Canada. *Enquête canadienne sur l'incapacité* (en ligne), 2012 (consulté en janvier 2016). Sur Internet : <<http://www.statcan.gc.ca/pub/89-654-x/89-654-x2013002-fra.htm>>
13. Kraemer J, Benton C. « Disparities in road crash mortality among pedestrians using wheelchairs in the USA : results of a capture–recapture analysis », *British Medical Journal*, 2015, vol. 5, no 11.
14. Organisation mondiale de la santé. *Global Age-Friendly Cities Project* (en ligne), 2015 (consulté en janvier 2015). Sur Internet : <www.who.int/ageing/projects/age_friendly_cities/en/>
15. Plan officiel de la Ville d'Ottawa, section 2,1 (modèles de croissance).
16. Bureau du coroner en chef de l'Ontario. *Examen des décès de piétons : Examen de tous les décès accidentels de piétons survenus en Ontario entre le 1er janvier 2010 et le 31 décembre 2010* (en ligne), 2015 (consulté en janvier 2016). Sur Internet : <www.mcscs.jus.gov.on.ca>
17. Ibid
18. Traffic Injury Research Foundation. *TIRF Toolkit Factsheets – Pedestrian Issue* (en ligne), 2015 (consulté en janvier 2016). Sur Internet : <www.tirf.ca>

Annexe A :

Liste de vérification multisaisonnière de la sécurité des piétons et du potentiel piétonnier en fonction de l'âge* 2014-2015

Directives

Merci de participer à l'évaluation de la sécurité des piétons et du potentiel piétonnier de votre quartier.

1. Veuillez remplir la section des renseignements au début de la liste.
2. Vous pouvez remplir la liste de vérification au fil du trajet. La liste de vérification comporte quatre sections :
 - Sécurité
 - Accessibilité
 - Commodité et interconnectivité
 - Confort et attrait
3. Pour chaque question, veuillez cocher une seule réponse : « Oui », « Non » ou « S.O. » (sans objet). À la fin de chacune des sections, additionnez le nombre de réponses pour les trois options possibles. Vous pouvez aussi indiquer sur la carte qui vous a été remise les endroits où vous avez remarqué un danger ou un problème.
4. Veuillez remettre votre liste remplie au responsable du Comité sur la sécurité des piétons (Conseil sur le vieillissement d'Ottawa). Vos réponses informeront la Ville d'Ottawa du potentiel piétonnier de votre secteur et l'aideront à cibler les problèmes et les améliorations que peut apporter le Service des travaux publics.
5. (Facultatif) Les photos sont d'une grande utilité. Si vous prenez des photos le long du trajet, veuillez les faire parvenir à **[insérer le nom]**.

.....

** Adapté par le Comité sur la sécurité des piétons (Conseil sur le vieillissement d'Ottawa) à partir de différentes sources, notamment la liste de vérification de la Heart Foundation d'Australie, celle de la Ville d'Edmonton et le formulaire d'évaluation des transports et de la mobilité d'Easter Seal.*



À propos de la marche

Région ou zone de marche : _____

Nom des rues principales le long du trajet : _____

Distance de marche approx. : ☐ Moins de 1 km ☐ 1 km ☐ 1,5 km ☐ plus de 1,5 km

Date (jour/mois/année) : _____ Heure : _____ ☐ a.m. ☐ p.m.

Conditions hivernales : ☐ Oui ☐ Non

À propos des piétons

Piéton 1 : Âge : _____; ☐ Femme ☐ Homme; J'utilise une canne/aide à la mobilité : ☐ Non ☐ Oui

Piéton 2 : Âge : _____; ☐ Femme ☐ Homme; J'utilise une canne/aide à la mobilité : ☐ Non ☐ Oui

Piéton 3 : Âge : _____; ☐ Femme ☐ Homme; J'utilise une canne/aide à la mobilité : ☐ Non ☐ Oui

Piéton 4 : Âge : _____; ☐ Femme ☐ Homme; J'utilise une canne/aide à la mobilité : ☐ Non ☐ Oui

Autres piétons : _____

Habituellement, je fais ce trajet pour (cochez une seule réponse) :

- ☐ mes déplacements (pour me rendre à un endroit précis comme un commerce, un arrêt d'autobus ou une école);
- ☐ mes loisirs (pour le plaisir ou l'exercice physique).

Liste de vérification

1.	Sécurité : Éclairage de rue, mesures de sécurité et entretien des trottoirs et des allées piétonnières favorisant la marche.	Oui	Non	S.O.
1.1	De façon générale, vous sentez-vous en sécurité le long de ce trajet?			
1.2	Si vous deviez faire ce trajet la nuit, l'éclairage serait-il adéquat?			
1.3	Les sentiers polyvalents sont-ils sécuritaires pour les piétons et les cyclistes?			
1.4	Des trottoirs ou des allées piétonnières sécuritaires sont-ils accessibles sur chacune des rues de votre trajet?			
1.5	Les trottoirs et les allées piétonnières sont-ils en bon état? Indiquez les tronçons endommagés ou dangereux sur la carte ou dans la section des commentaires au bas de la section.			
1.6	Les trottoirs, les allées piétonnières et les arrêts du transport en commun sont-ils assez bien déneigés pour qu'on puisse y marcher ou y rouler en toute sécurité?			
1.7	Les intersections achalandées sont-elles dotées de feux de circulation ou de passages pour piétons?			

1.8	Les feux de circulation et les passages pour piétons sont-ils situés près de lieux pertinents comme les écoles, les parcs, les maisons de retraite, les commerces ou les arrêts du transport en commun?			
1.9	Les feux de circulation pour piétons allouent-ils suffisamment de temps pour que les personnes âgées et les enfants puissent traverser en toute sécurité?			
1.10	Vous sentez-vous suffisamment à l'écart de la circulation automobile (p. ex. îlots de refuge au centre des rues à plusieurs voies, trottoirs suffisamment larges)?			
1.11	Y a-t-il des carrefours giratoires, des dos d'âne ou d'autres mesures de modération de la circulation le long du trajet?			
1.12	Le quartier est-il exempt de débris, de déchets sauvages, d'excréments de chien, de bacs à ordures qui débordent et de verre brisé?			
1.13	Les endroits où traverser sont-ils exempts d'obstacles qui nuisent à la visibilité (végétation, autobus, véhicules garés, bancs de neige en hiver)?			
1.14	Les limites de vitesse pour les véhicules sont-elles adéquates et clairement indiquées?			
1.15	La signalisation est-elle suffisante pour inciter à ralentir près des écoles et des résidences pour personnes âgées?			
SOUS-TOTAL : additionnez le nombre de « Oui »/« Non »/« S.O. »				
Commentaires ou suggestions : Endroits où se trouvent les problèmes signalés :				

2.	Accessibilité : Des rues, sentiers et passages pour piétons accessibles facilitent les déplacements des personnes de toutes capacités.	Oui	Non	S.O.
2.1	Les personnes peuvent-elles marcher ou rouler côte à côte sur les trottoirs et dans les allées piétonnières, particulièrement les personnes qui utilisent une marchette, une poussette ou un fauteuil roulant?			
2.2	Les trottoirs et les zones de marche sont-ils exempts d'obstacles tels que la végétation, les panneaux publicitaires et les bancs de neige ou de glace?			
2.3	Les zones de construction sont-elles sécuritaires et accessibles?			
2.4	Des toilettes publiques sont-elles accessibles le long du trajet?			

2.5	Les trottoirs et les allées piétonnières sont-ils propices à la marche et offrent-ils une surface plane pour les poussettes, les fauteuils roulants et les apprentis cyclistes?			
2.6	Des rampes d'accès permettent-elles une transition harmonieuse aux passages pour piétons pour les utilisateurs de marchettes, de scooters électriques ou de poussettes?			
2.7	Les feux de circulation et les passages pour piétons sont-ils dotés de signaux sonores?			
SOUS-TOTAL : additionnez le nombre de « Oui »/« Non »/« S.O. »				
Commentaires ou suggestions : Endroits où se trouvent les problèmes signalés :				

3.	Commodité et interconnectivité : Il est important d'offrir des trajets directs entre les résidences, les lieux de travail et diverses autres destinations. Un quartier compact et bien interrelié propose des distances raisonnables entre les destinations et favorise ainsi la marche.	Oui	Non	S.O.
3.1	Des panneaux de signalisation pour les piétons sont-ils affichés le long du trajet, par exemple des cartes indiquant les parcs canins, les hôpitaux, les bibliothèques et les stations et arrêts du transport en commun?			
3.2	Le trajet mène-t-il aux services de transport en commun? Si oui, veuillez encercler l'une de ces réponses : Autobus / Train / Autre.			
3.3	Le trajet mène-t-il à une destination telle qu'une école, un café, une bibliothèque, un lieu de travail, un lieu de culte, un terrain de sport ou une installation récréative?			
3.4	Les trottoirs et les sentiers sont-ils interreliés?			
3.5	Le long du trajet, y a-t-il une aire pour laisser les chiens en liberté bien distincte de l'aire de jeux des enfants?			
3.6	Si vous avez marché jusqu'au bout d'un cul-de-sac, y avait-il un chemin assurant le lien avec une rue avoisinante?			
SOUS-TOTAL : additionnez le nombre de « Oui »/« Non »/« S.O. »				
Commentaires ou suggestions : Endroits où se trouvent les problèmes signalés :				

4.	Confort et attrait : Un quartier attrayant et propre offrant de l'ombre, des abris et des aires de repos favorise la marche.	Oui	Non	S.O.
4.1	Le long du trajet, y a-t-il des endroits où s'abriter en cas de pluie, de soleil plombant, de vents froids ou de neige?			
4.2	Le long du trajet, y a-t-il des bancs ou des endroits où se reposer, surtout pour les personnes âgées et les jeunes enfants? Si oui, où sont-ils? Des bancs supplémentaires sont-ils nécessaires?			
4.3	Le long du trajet, y a-t-il des arbres offrant de l'ombre et un environnement agréable?			
4.4	Y a-t-il suffisamment de poubelles et de bacs de récupération à la disposition du public?			
4.5	Y a-t-il des abribus avec des bancs aux principaux arrêts de transport en commun?			
4.6	Le long du trajet, y a-t-il des points d'intérêt (p. ex. sites historiques, œuvres d'art public, parcs, jardins communautaires)?			
4.7	Le quartier est-il exempt de graffitis et de vandalisme?			
4.8	Les parcs et les équipements des terrains de jeux sont-ils bien entretenus?			
4.9	Y a-t-il des fontaines à boire dans les parcs ou autres endroits le long du trajet?			
4.10	Les façades de rues sont-elles intéressantes et attrayantes (p. ex. aménagement paysager, clôtures, façade des commerces)?			
SOUS-TOTAL : additionnez le nombre de « Oui »/« Non »/« S.O. »				
Commentaires ou suggestions : Endroits où se trouvent les problèmes signalés :				

Nous voulons savoir si votre trajet se marchait bien et s'il était adapté aux personnes de tous âges.

1. Votre marche était-elle agréable? ☐ Non ☐ Oui Pourquoi ou pourquoi pas?

2. Avez-vous constaté des problèmes majeurs de sécurité ou d'accessibilité? ☐ Non ☐ Oui
 Votre conseiller aimerait les connaître. Vous pouvez aussi les signaler au 3-1-1.

MERCI D'AVOIR PARTICIPÉ À CETTE ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS ET DU POTENTIEL PIÉTONNIER EN FONCTION DE L'ÂGE.



ANNEXE B :
Formulaire pour signaler un trottoir dangereux



Formulaire pour signaler un trottoir dangereux



Veuillez remplir ce formulaire afin de signaler un trottoir d'Ottawa que vous trouvez dangereux, en tant que piéton ou d'utilisateur de fauteuil roulant ou d'ambulateur.

Comment soumettre le formulaire :

Veuillez soumettre le formulaire en ligne à serviceottawa.ca. Le formulaire existe également en version imprimable. Nous vous demandons de soumettre le formulaire en ligne à serviceottawa.ca, de l'envoyer par la poste à l'adresse ci-dessous, de le numériser et de l'envoyer par courriel à 311@ottawa.ca ou encore d'en remettre une copie à un centre de service à la clientèle en inscrivant l'adresse suivante :

*Travaux publics,
100, promenade Constellation, 9^e étage Ouest
Ottawa (Ontario) K2G 6J8*

Merci de contribuer à faire d'Ottawa une ville sûre pour tout le monde!

Rue ou chemin	Intersection
Adresse, balise ou poteau indicateur à proximité	Direction (en direction nord, p. ex.)

Veuillez cocher toutes les cases pertinentes afin que nous puissions déterminer le genre de détérioration existant sur le trottoir :

Domages (fissure ou nid de poule, p. ex.)

- ☐ Revêtement inégal
- ☐ Fissures dans le revêtement
- ☐ Inaccessibilité aux aides à la mobilité (bateaux de trottoirs)

☐ Nid de poule

☐ Autre : _____

Débris (neige, déchets, racines d'arbre, p. ex.)

- ☐ Débris sur le trottoir (déchets, p. ex.)
- ☐ Plante qui a trop poussé ou gênante
- ☐ Grille de drainage dangereuse

☐ Poubelles qui débordent

Veuillez préciser de quelle façon le danger que vous avez indiqué ci-dessus a un effet sur vous en tant que piéton :

Veuillez fournir vos coordonnées ci-dessous si vous souhaitez recevoir une mise à jour sur le danger que vous avez relevé.

Prénom	Nom de famille
N° de téléphone (jour)	Adresse électronique

ANNEXE C :

ESPIONS HIVERNAUX : GUIDE DE VÉRIFICATION RAPIDE EN HIVER

Conseil sur le vieillissement d'Ottawa et Ottawa ville-amie des aînés

Vous êtes invités à devenir un ESPION HIVERNAL et à remplir une évaluation de la sécurité des piétons en hiver entre le *jour/mois/année* et le *jour/mois/année*. Les ESPIONS HIVERNAUX sont des personnes âgées bénévoles qui forment des commentaires sur les conditions de marche en hiver à Ottawa.

Directives aux ESPIONS HIVERNAUX

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

ESPIONS HIVERNAUX d'Ottawa ville-amie des aînés : Questions sur vous et votre marche hivernale

Date (jour/mois/année) : _____ Heure : ____ a.m. ____ p.m. ____

Décrivez les conditions climatiques (p. ex. neige, verglas, gadoue) _____

Secteur de marche : _____

Nom des rues principales du trajet : _____

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

À votre sujet : Âge ____; Femme ____ Homme ____; J'utilise une aide à la mobilité : ☐ Oui ☐ Non

Habituellement, je fais ce trajet pour (cochez toutes les réponses qui s'appliquent) :

- ☐ me déplacer (pour me rendre à un endroit précis);
- ☐ mes loisirs (pour le plaisir ou l'exercice physique);
- ☐ évaluer la sécurité et la commodité du trajet pour les personnes de tous âges.

LISTE DE VÉRIFICATION

1. Les trottoirs et les rues devant votre résidence ont-ils fait l'objet des opérations suivantes :
☐ Déneigement ☐ Épandage de sel ☐ Épandage de sable/gravillon ☐ Autre _____
2. Pouvez-vous marcher (ou utiliser une aide à la mobilité) de façon sécuritaire sur les trottoirs pour vous rendre à votre destination ou à l'arrêt d'autobus le plus près?
☐ Oui ☐ Non
3. La zone entourant l'arrêt d'autobus est-elle dégagée (neige, glace) et totalement accessible? ☐ Oui ☐ Non
4. Êtes-vous capable de vous rendre à destination et de revenir de façon sécuritaire?
☐ Oui ☐ Non
5. Avez-vous d'autres préoccupations? _____

Merci de remplir et de retourner ce formulaire d'évaluation de la sécurité des piétons en hiver.

ANNEXE D : Évaluation des progrès : Plan relatif aux personnes âgées d'Ottawa

Le tableau ci-dessous présente les engagements pris dans le Plan relatif aux personnes âgées relativement au potentiel piétonnier et à la sécurité des piétons ainsi que les progrès réalisés en 2012-2014.

Mesures prises pour respecter les engagements pris dans le cadre du Plan relatif aux personnes âgées 2012-2014

Engagement	Mesures prises
1.5 Installer des bancs supplémentaires dans les parcs, les rues et les sentiers de la Ville.	Dans les secteurs de la ville où des aînés résident dans une forte concentration, 34 bancs supplémentaires ont été installés ou achetés.
1.6 Installer davantage de signaux pour piétons aux intersections actuelles et mettre sur pied une campagne de communication sur la sécurité des piétons aux intersections.	Des signaux pour piétons ont été installés à 12 intersections supplémentaires. Le Service des travaux publics s'est engagé à installer deux signaux pour piétons par année avec le financement actuel. Une feuille d'information a été créée pour promouvoir l'utilisation sécuritaire des signaux..
1.7 Mettre en place des mesures comme l'ajout d'îlots de refuge pour piétons et le rétrécissement de la chaussée à certaines intersections, ainsi que l'ajout de passages pour piétons en section courante aux intersections sur certaines voies, au besoin.	Le Programme d'évaluation de la sécurité des piétons a été élaboré pour établir les priorités concernant l'amélioration de la sécurité des piétons lorsqu'ils traversent les intersections munies ou non de signaux pour piétons.
1.8 Tenir compte des évaluations du potentiel piétonnier dans le processus d'établissement des priorités concernant l'entretien des trottoirs.	Un formulaire de déclaration d'un danger sur les trottoirs a été élaboré pour que les personnes âgées puissent signaler les trottoirs en mauvais état. Les problèmes signalés à l'aide de ce nouveau formulaire seront traités en priorité, lorsque ce sera possible.
1.9 Augmenter le nombre de bacs de gravillons jaunes le long des trottoirs.	Dans les secteurs de la ville à forte concentration de personnes âgées, 55 bacs de gravillon jaunes ont été mis en place.
1.10 Élaborer une feuille de route concernant les espaces publics, les sentiers et les parcs adaptés aux aînés.	Une feuille de route a été préparée, incluse en annexe du Manuel d'aménagement des parcs et sentiers et publiée sur ottawa.ca.
1.11 Réviser le Plan officiel pour veiller à ce qu'il réponde aux besoins des personnes âgées en matière d'utilisation du sol.	Le Plan de 2012-2015 a été examiné et des consultations organisées en vue de l'élaboration du Plan relatif aux personnes âgées 2016-2018.
2.3 Élaborer des directives adaptées aux personnes âgées pour la conception et l'emplacement des arrêts d'autobus et des abribus.	
2.4 Examiner les procédures actuelles et revoir la coordination entre les services responsables du déneigement autour des arrêts d'autobus et des abribus.	Un examen opérationnel concernant le déneigement autour des abribus a été réalisé. De nouvelles ententes de communication ont été conclues entre le Service des travaux publics et le Service de transport en commun pour simplifier le déneigement autour des abribus.

2.12 Lancer une campagne de sensibilisation pour réduire le nombre de cyclistes sur les trottoirs et les inciter à partager les sentiers avec les piétons de façon sécuritaire.

Douze activités de sensibilisation sur la courtoisie dans les sentiers et la circulation à vélo sur les trottoirs ont été organisées. Un panneau sur la courtoisie dans les sentiers a été conçu puis installé dans 55 emplacements.

2.13 Examiner les répercussions d'une augmentation du nombre de scooters électriques et de fauteuils roulants électriques sur certaines voies cyclables.

2.14 Lancer une campagne de sensibilisation sur la sécurité à l'intention des conducteurs âgés.

Un événement sur la sécurité, nommé « Shifting Gears », a eu lieu en septembre 2014 et a attiré près de 200 personnes âgées. Celles-ci ont pu assister à des présentations données par la Police d'Ottawa, la CAA, le Conseil sur le vieillissement, OC Transpo, l'Hôpital d'Ottawa et un pharmacien de la région.

Plan relatif aux personnes âgées de la Ville d'Ottawa 2015-2018

Engagement/échéance

Indicateurs de suivi

Améliorer l'accessibilité aux arrêts d'autobus.

Nombre d'arrêts d'autobus améliorés.

Améliorer les bancs des stations du Transitway.

Nombre de bancs installés.

Œuvrer en faveur des services de transport en commun à prix réduit ou gratuits pour les aînés.

Nombre de laissez-passer d'autobus pour aînés vendus. Nombre de paiements par passage pour aînés recueillis.

Revoir les normes de service de Para Transpo.

Engagement public lié à l'examen pris. Recommandations finales soumises à l'approbation de la Commission du transport en commun.

Étudier et augmenter le temps alloué aux piétons pour traverser les grandes intersections achalandées.

Nombre d'intersections où le temps de traversée a été augmenté.

Promouvoir davantage le Programme des bacs de gravillon.

Efforts de promotion réalisés.

Installer des signaux pour piétons supplémentaires aux intersections déjà dotées de feux de signalisation.

Nombre d'intersections avec une nouvelle technologie de signaux piétonniers.

Informar les personnes âgées de l'emplacement des toilettes publiques dans les installations de la Ville.

Carte des toilettes publiques créée.

Installer des bancs supplémentaires sur les trottoirs et sentiers existants, en suivant une stratégie définie.

Nombre de bancs supplémentaires installés.

Déterminer l'ordre de priorité des trottoirs et les réparer en fonction des résultats des évaluations du potentiel piétonnier par les personnes âgées.

Processus visant à tenir compte des personnes âgées établi. Nombre de kilomètres de trottoirs réparés.

Apporter des améliorations répondant aux besoins des personnes âgées et désigner un « parc ami des aînés » par année.

Concevoir et installer des panneaux d'exercice dans certains parcs municipaux.

Réaliser une campagne de sensibilisation pilote pour encourager les entreprises à créer des environnements mieux adaptés aux aînés et pour promouvoir l'utilisation de rampes d'accès.

Promouvoir les normes de conception accessible pour encourager l'application des principes d'une ville-amie des aînés dans la communauté.

Nombre de parcs municipaux désignés « parc ami des aînés ». Nombre de planificateurs de parcs formés.

Nombre de panneaux installés et nombre de parcs comportant des panneaux.

Campagne de sensibilisation élaborée et réalisée.

Brochure conçue et nombre de documents distribués.

ANNEXE E : Évaluations des quartiers : résultats détaillés

* Le 17 novembre 2015, les membres du Comité sont revenus sur les lieux des trois évaluations et ont constaté avec joie que plusieurs des problèmes soulevés avaient été réglés ou du moins que des améliorations avaient été apportées. La description des mesures prises se trouve dans la troisième colonne du tableau ci-dessous.

Beaverbrook (Kanata-Nord)

Trajet 1 : promenade Penfield / Trajet 2 : ruelle Varley / Trajet 3 : sentiers du parc Gow / Trajet 4 : accès aux épiceries / Trajet 5 : Leacock – boisé AliceWilson – parc SandwellGreen.

Principaux problèmes	Observations	État au 17 novembre 2015**
Éclairage	Trajets 1, 2, 3 et 5 : Éclairage déficient des rues et des sentiers. Trajet 1 : Éclairage déficient près des boîtes aux lettres et des arrêts d'autobus.	
Trottoirs et sentiers	Tous les trajets : Signalement de trottoirs craquelés, endommagés et inégaux; tronçons de trottoirs manquants ou fin abrupte de ces derniers. Trajet 4 : Sentier en mauvais état sur le chemin Teron, près des maisons en rangée; présence de nids-de-poule sur les trottoirs du chemin Teron, près de la caserne de pompiers. Trajet 5 : Mauvais entretien des sentiers non asphaltés en hiver, forçant les piétons à marcher sur la chaussée; inaccessibilité de Leacock et de The Parkway pour les personnes utilisant une marchette, un fauteuil roulant ou une poussette.	Prise de notes par le Service des travaux publics, sujettes à un examen en 2016
Sentiment de sécurité	Le passage inférieur sous Varley est mal éclairé et contient des graffitis (donne un faible sentiment de sécurité); les sentiers sont isolés et peu sécuritaires le soir; le croissant Lismer et la promenade Varley sont très dangereux en hiver.	Nettoyage des graffitis, nivelage du sol et affichage d'une nouvelle signalisation.

Endroits où traverser et intersections	Besoins d'endroits sécuritaires où traverser à mi-chemin sur le chemin Teron, le croissant Milne, la promenade Varley, la promenade Leacock, à la sortie du parc Varley, ainsi qu'à l'entrée du parc Holly Acres et du parc Gow. Trajet 4 : Marche de 10 minutes entre deux endroits sécuritaires où traverser du parc Sandwell Green à l'école Earl of March. Trajet 3 : Les chemins privés menant aux copropriétés ne présentent aucun panneau d'arrêt ou passage pour piétons. Trajet 4 : Devant le Metro, les piétons doivent traverser trop de voies – un îlot de refuge est nécessaire au centre.	Examen pour un nouveau passage pour élèves au croissant Milne et à la promenade Varley (début 2016). D'autres problèmes signalés par le personnel municipal à ce sujet.
Problèmes de circulation	Trajets 1 et 2 : Les courbes et la vitesse des véhicules mettent les piétons en danger (particulièrement en hiver avec les bancs de neige); la vitesse est trop élevée, surtout devant les écoles.	
Mauvaise visibilité et obstacles	Les imposants bancs de neige étaient rapportés comme des obstacles le long de tous les trajets. Trajet 2 : Les boîtes aux lettres nuisent à la visibilité. Trajet 5 : Les sentiers rocailleux posent des dangers de chute.	
Signalisation	Trajet 1 : Panneaux de signalisation nécessaire pour prévoir les courbes. Trajet 2 : Certains panneaux de signalisation sont endommagés et doivent être repeints. Trajet 5 : Nécessité d'installer des panneaux de signalisation pour des passages pour élèves et pour indiquer si les chiens doivent être tenus en laisse ou peuvent circuler en liberté; manque de panneaux d'orientation près des principaux arrêts d'autobus; absence d'horaire à l'arrêt d'autobus de la Kanata Beaverbrook Community Association.	
Déneigement	Tous les trajets : Trottoirs mal déneigés; les bancs de neige rétrécissent les voies, rendant la marche difficile et les passages pour piétons dangereux. Trajet 2 : Les traces laissées par le déneigement répétitif rendent la marche impossible; les arrêts d'autobus du chemin Teron ne sont pas déneigés pour accommoder les fauteuils roulants; absence de déneigement autour des boîtes aux lettres; les sentiers reliés au croissant Banting ne sont pas déneigés. Trajet 5 : Les abribus actuels ne sont pas déneigés.	
Poubelles et bacs de recyclage	Manque constaté le long des trajets 1, 2 et 3.	
Envahissement par la végétation et les feuilles qui nuisent à la marche	Trajets 1 et 3 : Les feuilles posent des dangers pour les cyclistes et les piétons.	Le personnel municipal a noté des zones envahies par la végétation.
Abribus contre les intempéries et aires de repos	Trajets 1, 3 et 4 (arrêts d'autobus) : Bancs insuffisants. Trajets 3 et 4 : Besoin d'abribus additionnels. Trajets 1 et 4 : Arbres supplémentaires nécessaires pour créer de l'ombre; besoin d'un abribus sur le chemin Beaverbrook et sur la promenade Leacock.	

Flaques d'eau et inondations	Problème signalé à l'intersection de la promenade Penfield et du chemin Teron, ainsi que dans la cour Riopelle, derrière l'école Georges Vanier; les drains sont bloqués en automne et en hiver, créant des flaques d'eau et des plaques de glace.	
Partage sécuritaire des allées et chemins	Trajets 2 et 3 : Les chiens sans laisse posent un problème (morsure). Trajet 2 : Voies cyclables nécessaires. Trajets 3 et 4 : Les sentiers polyvalents pour les cyclistes, les piétons et les utilisateurs de fauteuil roulant sont trop étroits (pire en hiver).	
Interconnectivité	Trajet 2 : Il n'y a pas de trottoirs aux arrêts d'autobus. Trajet 3 : Aucun chemin ne relie le sentier à l'arrêt d'autobus. Trajet 5 : Manque de liens entre les sentiers et, entre autres, les écoles, les transports en commun et les centres pour personnes âgées.	
Déchets sauvages, excréments de chien, vandalisme	Trajets 2 et 3 : Excréments de chiens et graffitis sur les panneaux et les clôtures.	
Toilettes et portes accessibles	Manque de toilettes ouvertes et accessibles sur tous les trajets; une seule porte automatique/accessible à l'arrêt d'autobus pour Mackenzie King.	

Le Glebe

Trajet 1 : rue Bank, rue Monk, avenue Third / Trajet 2 : rue Bank, avenue Holmwood, rue O'Connor / Trajet 3 : rue Bank, croissant Wilton.

Principaux problèmes	Observations	État au 17 novembre 2015**
Éclairage	Trajet 1 : Éclairage déficient. Trajet 2 : L'éclairage sur l'avenue Fifth, près du secteur du canal, améliore grandement les choses! Besoin d'un éclairage axé sur les piétons, particulièrement dans le parc.	
Trottoirs et sentiers	Tous les trajets : Certains trottoirs craquelés ou brisés; le trottoir de la rue Monk est trop étroit; le trottoir menant à la promenade Queen Elizabeth n'est pas relié au sentier polyvalent du canal. Des réparations sont nécessaires sur le pont de la rue Bank (nids-de-poule) et pour les plaques d'égout devant Barley Mow. Aucun trottoir au coin de la rue O'Connor et de l'avenue Holmwood, ni entre le Centre Glebe à la ruelle Wilton.	Trajet 2 : Aménagement de nouveaux trottoirs du côté est de Holmwood.
Sentiment de sécurité	Voir ci-dessous : Le passage pour piétons au coin de l'avenue Sunnyside et de la rue Bank est dangereux en raison des automobilistes qui tentent de tourner de toutes les directions avant que le feu tourne au rouge.	

Endroits où traverser et intersections	Tous les trajets : Les piétons ont besoin d'endroits où traverser de façon sécuritaire, particulièrement aux intersections de la rue Bank et du croissant Wilton, de la rue Monk et de la place Queen Elizabeth, de l'avenue Sunnyside et de la rue Bank, de l'avenue Fifth et de la rue Monk, de la rue Bank et de Wilson et de l'avenue Fifth et de la rue Lyon, ainsi que devant le centre pour personnes âgées Abbotsford et le cul-de-sac au nord de l'avenue Fifth. Trajets 1 et 2 : Les trottoirs sont trop hauts à l'intersection de Bank et de Fifth, posant un défi aux personnes à mobilité réduite, et les trottoirs sont cahoteux et glacés en hiver au coin de l'avenue Holmwood et la rue O'Connor et au coin de la rue Monk et de l'avenue Fifth. Trajet 1 : Les feux de circulation pour piétons à l'intersection de la rue Bank et de la rue O'Connor, celle du centre pour personnes âgées Abbotsford et de la rue Bank, et celle de la promenade Queen Elizabeth et de l'avenue Fifth, à l'entrée du parc Lansdowne et au coin d'Aylmer n'allouent pas assez longtemps aux personnes âgées pour traverser en toute sécurité. Trajet 3 : L'intersection de la rue Bank et du parc Lansdowne doit être dotée d'un signal sonore pour piétons. Ce passage pour piétons est mal adapté aux piétons, tout comme la sortie de la promenade Queen Elizabeth vers la rue Bank et le pont de la rue Bank. La signalisation de l'avenue Fifth est inadéquate. Les lignes à l'intersection de la rue Monk et du croissant Wilton (trajet 3) doivent être repeintes, de même que les passages pour piétons (p. ex. bandes zébrées) le long du trajet 1. En général, il manque de mesures de modération de la circulation.	Les trajets 1, 2 et 3 : Pour activer le signal sonore, il faut maintenir le bouton pendant trois secondes.
Problèmes de circulation	Trajet 3 : L'intersection de la rue Bank et du croissant Wilton nécessite des mesures de régulation de la circulation.	
Mauvaise visibilité et obstacles	Trajet 1 : La borne-fontaine au coin sud-ouest de l'avenue Fifth et de la rue Morris est entravée par le mauvais entretien de la cour, et les enseignes ne sont pas parallèles à la rue, bloquant les piétons et risquant d'entraîner des blessures. La rue Bank comporte beaucoup d'obstacles (enseignes, végétation envahissante, etc.). Trajet 2 : La plupart des magasins de la rue ont des marches pour entrer, ce qui rend leur accès difficile aux personnes qui utilisent des aides à la mobilité. Les débris de construction sur l'avenue Holmwood sont nuisibles, ainsi que l'enseigne à l'extérieur de Barley Mow.	Le Service des travaux publics remarque que les passages pour piétons auront besoin d'être repeints en 2016

Signalisation	Trajet 1 : Signalisation inadéquate vers les attraits du quartier. Les enseignes ne sont pas parallèles à la rue et bloquent le chemin aux piétons, qui risquent de se blesser. Les enseignes des magasins de la rue Bank nuisent à la circulation des piétons. Manque de panneaux d'orientation et végétation envahissante sur les avenues Third, Fourth et Fifth. Trajet 2 : Les panneaux pour cyclistes sur l'avenue Fifth, juste avant la promenade Queen Elizabeth, créent une certaine confusion, mais la nouvelle signalisation apporte une nette amélioration. Trajet 3 : La signalisation est inadéquate pour indiquer où commence la bande cyclable, et elle n'est pas visible de la rue. Le panneau d'arrêt de la bibliothèque n'est pas visible. La signalisation pour les piétons ne se trouve que sur la rue Bank.	
Déneigement	L'hiver pose problème sur tous les trajets. Trajet 1 : La glace s'accumule le long des trottoirs aux intersections de Holmwood et de Monk, et de Morris et de Fifth; les passages pour piétons et les trottoirs ne sont dégagés que partiellement (particulièrement à l'intersection de Bank et de Fifth); la neige obstrue la voie au coin de Holmwood et de Bank; la largeur des lames de déneigement n'est pas adaptée aux poussettes et aux fauteuils roulants (surtout sur Lyon et Monk). Trajet 2 : les amas de neige et de glace aux passages pour piétons et sur les trottoirs ne sont pas sécuritaires pour les fauteuils roulants, les poussettes, etc. La neige sur les trottoirs est dérangeante sur Holmwood, près d'Adelaide. Trajet 3 : Le côté nord du pont de la rue Bank offre des conditions médiocres pour marcher ou rouler; les bateaux de trottoir sur Monk et Third sont cahoteux, glacés et en pente raide. Les trottoirs sont endommagés et glacés.	
Poubelles et bacs de recyclage	Trajets 1 et 3 : Manque de poubelles (rues Bank et Lyon, près des écoles, et rue Bank, entre l'avenue Sunnyside et la promenade Colonel By). Aucun bac de recyclage le long du trajet 1.	
Abris contre les intempéries et aires de repos	Trajets 1 et 2 : Manque d'abribus avec des bancs de transport en commun. Trajet 1 : Manque de bancs pour se reposer.	
Partage sécuritaire des allées et chemins	Trajet 1 : L'enseigne de David's Tea sur le trottoir est trop grande; la rue Bank présente de nombreux obstacles (enseignes, croissance végétale démesurée).	
Interconnectivité	Trajet 1 : Les liens vers le transport en commun ne se trouvent que sur la rue Bank. Trajet 3 : La liaison entre les trottoirs et les sentiers et l'intersection de la rue Bank et du croissant Wilton est inadéquate.	
Toilettes et portes accessibles	Trajets 1 et 2 : Aucune toilette accessible.	

Hintonburg

Trajet 1 : rue Albert, de la rue Preston à la station de l'O-Train Bayview / Trajet 2 : rue Albert, de l'avenue Empress à la rue Preston. Trajet 3 : rue Scott, de l'avenue Bayview à l'avenue Holland (de l'avenue Carruthers à l'avenue Smirle). Trajet 4 : pont de la rue Scott (de l'O-Train à l'avenue Carruthers).

Principaux problèmes	Observations	État au 17 novembre 2015**
Éclairage	Trajet 2 : L'éclairage des rues est insuffisant pour les trottoirs.	
Trottoirs et sentiers	<i>Tous les trajets : Les trottoirs sont tous trop étroits, et la distance qui sépare les piétons de la circulation rapide est insuffisante.</i> <u>Trajet 1</u> : En raison des travaux de construction, il n'y a pas suffisamment de trottoirs sécuritaires du côté sud. Manque de signalisation pour les piétons pour proposer des itinéraires de rechange et une façon sécuritaire de traverser du côté nord. Le sentier polyvalent est trop étroit pour que les fauteuils roulants et les piétons y circulent côte à côte. Les trottoirs en béton, avec rainures entre chacune des sections, sont inconfortables pour les utilisateurs de fauteuils roulants. Le trottoir au coin sud-ouest de la rue Booth et de la rue Albert est trop élevé et trop rugueux. <u>Trajet 2</u> : Trottoirs endommagés ou brisés du côté est de l'intersection Albert et Booth. Le trottoir entre la rue Booth et la rue Rochester est asphalté. Aucun trottoir à droite, en montant la pente, juste après l'avenue Empress. Le trottoir prend fin de façon abrupte sur la rue Albert, entre l'avenue Empress et la rue Commissioner. Aucun trottoir du côté ouest de la rue Preston, de la rue Albert au Transitway. Le tronçon entre les rues Booth et Preston est dangereux en raison de la circulation rapide; des barrières sont nécessaires. <u>Trajet 3</u> Le trottoir à l'intersection de la rue Scott et l'avenue Hinchey doit être rabaissé. Les trottoirs sont endommagés aux 1640, 1634 et 1600, rue Scott, entre les avenues Huron et Holland. Les trottoirs sont mal déneigés, particulièrement entre les avenues Carruthers et Parkdale. Par ailleurs, ils sont endommagés à l'intersection de Scott et Carruthers. Le poteau d'électricité du côté sud-est de l'intersection Scott et Parkdale nuit à l'importante circulation piétonnière du secteur. Les bateaux de trottoir sont au mauvais endroit du côté sud-ouest sur Manchester, Stirling et Carruthers. <u>Trajet 4</u> : Les trottoirs du pont sont très étroits, et ceux près de l'intersection des rues Scott et Garland, trop élevés, les rendant dangereux pour les poussettes et les fauteuils roulants. Certains problèmes avec les bateaux de trottoir : intersections Scott et Manchester, Scott et Hilda, Scott et Carruthers (1634) et Scott et Stirling.	Les travaux de construction sont terminés. Le sentier polyvalent est maintenant en excellente condition. Le trottoir à l'intersection Booth et Albert est réparé. Trajet 2 : Les trottoirs du côté sud demeurent étroits, mais ont subi des travaux d'asphaltage. Nouvelle clôture installée entre les piétons et la circulation. Trajet 3 : Certains travaux de réasphaltage et d'aplanissement. Les coupures de trottoirs n'ont pas été réparées. Trajet 4 : Certains bateaux de trottoir ont été réasphaltés.

Sentiment de sécurité	Tous les trajets : Sentiment d'insécurité en raison de l'étroitesse des trottoirs, de la vitesse élevée des véhicules et de leur proximité avec les piétons. <u>Trajet 3</u> : Le trajet est inconfortable pour marcher avec des enfants. Environnement hostile pour les piétons en raison de la proximité de la circulation.	
Endroits où traverser et intersections	<u>Trajets 1, 2, 3 et 4</u> : Passages pour piétons insuffisants; les feux pour les piétons devraient allouer suffisamment de temps aux personnes âgées ou utilisant une aide à la mobilité pour traverser la rue. Manque d'intersection avec signal sonore. <u>Trajet 1</u> : L'îlot de refuge pour piétons à l'intersection de la rue Albert et de l'avenue Empress est trop étroit, et la durée des feux de circulation, trop courte. <u>Trajet 3</u> : Aucun point pour traverser la rue de façon sécuritaire à la hauteur de l'avenue Hinchey (zone scolaire). <u>Trajet 4</u> : Un passage pour piétons, un signal Cédez ou des feux pour piétons sont requis à l'intersection de Scott et Bayview.	Trajets 1 : Trois passages pour piétons : avenue Empress, rue Preston et avenue City Centre. Feux pour piétons de 25 secondes. Trajet 2 : Des feux pour piétons ont été fixés à 30 secondes. Trajet 3 : Des feux pour piétons seront installés à l'intersection des rues Scott et Merton.
Problèmes de circulation	<u>Trajets 1, 2, 3 et 4</u> : Les trottoirs du côté sud de tous les trajets sont trop étroits et trop près de la circulation rapide (pire en hiver en raison des bancs de neige). <u>Trajets 1 et 2</u> : Manque de panneaux de limites de vitesse.	Trajets 1 et 2 : Clôtures entre les piétons et la circulation automobile. Trajets 3 et 4 : La voie réservée aux cyclistes crée une zone tampon. Trajet 1 : Nouveau panneau de signalisation de limite de vitesse à 50 km.
Mauvaise visibilité et obstacles	Trajet 2 : Une boîte de connexion pose un danger de chute au coin nord-est de l'intersection de la rue Preston et du Transitway.	
Signalisation	Trajet 2 : Les limites de vitesse ne sont pas clairement affichées.	Panneau de signalisation : Limite de vitesse à 50 km.
Déneigement	Trajet 2 : Le déneigement est inadéquat à l'intersection de la rue Preston et du Transitway. Trajet 3 : Les trottoirs ne sont pas bien déneigés de l'avenue Carruthers à l'avenue Parkdale. Le secteur présente une pente et est glacé. Les amoncellements de neige à la hauteur de l'avenue Manchester bloquent les trottoirs, et ceux le long de la rue Scott empiètent sur les trottoirs. Lors du déneigement des parcs de stationnement, la neige est accumulée le long des trottoirs de Scott et Parkdale. Les abribus ne sont pas déneigés à l'intersection de la rue Scott et de l'avenue Carruthers. Trajet 4 : Les bancs de neige nuisent à la visibilité des piétons qui veulent traverser la rue. L'accumulation de neige nuit à la circulation de personnes utilisant des aides à la mobilité à l'intersection du chemin Bayview et de la rue Scott.	

Poubelles et bacs de recyclage	Tous les trajets : Aucun problème signalé.	
Envahissement par la végétation et les feuilles qui nuisent à la marche	Trajet 4 : La végétation et les branches pendantes des arbres nuisent à la circulation des piétons sur la rue Albert/Scott. La végétation est aussi trop importante sur la rue Scott, à l'est de la rue Hilda.	La végétation envahissante a été retirée par des résidents
Abris contre les intempéries et aires de repos	Trajets 1 et 2 : Manque d'arbres et d'abris. Trajet 1 : Les seuls endroits où se reposer sont la station de l'O-Train et l'arrêt d'autobus Bayview. Trajet 2 : Besoin de bancs supplémentaires à Rochester.	
Flaques d'eau et inondations	Trajet 1 : L'asphalte est inégal et l'eau s'accumule de City Centre à Preston. Trajet 2 : L'eau s'accumule aux principales intersections. Les trottoirs menant aux arrêts du Transitway en direction ouest ont une dénivellation propice aux accumulations d'eau. Trajet 3 : De nombreuses flaques d'eau augmentent les risques d'éclaboussement. Importante accumulation d'eau du côté sud-ouest à la hauteur de l'avenue Hinchey et de l'avenue Parkdayle, et du côté sud-est à la hauteur de l'avenue Pinehurst. Les piétons se font éclabousser lorsqu'il pleut ou qu'il neige.	Trajet 1 et 2 : Les trottoirs et les sentiers ont été réasphaltés.
Partage sécuritaire des allées et chemins	Trajet 1 : Sur le sentier polyvalent, les cyclistes demeurent en selle malgré la signalisation. Trajet 2 : Les cyclistes circulent sur les trottoirs.	
Interconnectivité	Trajet 1 : La piste cyclable près de l'O-Train prend fin; manque de sentiers polyvalents. Trajet 2 : Déviation en raison des travaux de construction. Trajet 4 : Aucun lien pour les piétons à partir de l'avenue Manchester.	
Déchets sauvages, vandalisme	Tous les trajets : Aucun problème signalé.	
Toilettes et portes accessibles	Tous les trajets : Manque de toilettes ouvertes et accessibles.	

Mesures recommandées

Travailler à résoudre les problèmes soulevés ci-dessous :

- Améliorer l'éclairage, particulièrement sur les sentiers (Kanata-Nord) et aux arrêts du transport en commun.
- Réparer les trottoirs et les sentiers inégaux, craquelés ou brisés; porter une attention immédiate aux zones dangereuses; élargir les trottoirs là où ils sont trop étroits.
- Améliorer la sécurité et l'accessibilité aux intersections (p. ex. afficher les consignes pour activer le signal sonore).
- Aménager des endroits sécuritaires où traverser la rue.
- Améliorer le déneigement et l'enlèvement de la neige et de la glace.
- Retirer les obstacles qui nuisent à la circulation des piétons et des cyclistes, y compris la végétation et les feuilles.
- Afficher des panneaux de signalisation pour améliorer la sécurité, les déplacements et les liaisons.
- Réduire la limite de vitesse des véhicules, particulièrement près des écoles et des centres pour personnes âgées, ainsi que dans les zones de construction; afficher clairement les limites de vitesse.
- Installer des poubelles et des bacs de recyclage additionnels.
- Faire respecter l'obligation de ramasser les excréments de chien et nettoyer les graffitis le long des sentiers (Kanata-Nord).

ANNEXE F :

Organismes et services municipaux faisant la promotion du potentiel piétonnier et de la sécurité des piétons

Organismes communautaires et coalitions

Conseil sur le vieillissement d'Ottawa : www.coaottawa.ca

Écologie Ottawa : ecologieottawa.ca

Au pas Ottawa : gottawalk.ca/french-home.html

Initiative de partenaires communautaires visant à promouvoir la marche pour la santé, le plaisir et la commodité.

Healthy Transportation Coalition : www.healthytransportation.ca

Coalition regroupant 25 organismes et différentes personnes et qui vise à améliorer la sécurité des piétons et le potentiel piétonnier par l'organisation communautaire, la recherche et l'élaboration de politiques.

Coalition des services de soutien communautaire d'Ottawa (CSSCO) : www.ocsc.ca/fr/home

Les membres de la CSSCO offrent des services de soutien à la collectivité pour les personnes âgées et les adultes handicapés, notamment par des programmes de soutien aux piétons âgés et de promotion de l'activité physique et de la prévention des chutes. Consultez le site Web pour obtenir la liste des organismes membres de la coalition.

Étude de quartiers d'Ottawa (ÉQO) : neighbourhoodstudy.ca/fr/

L'ÉQO regroupe l'Université d'Ottawa, la Ville d'Ottawa, les centres de santé communautaire, Centraide Ottawa, Alimentation juste et d'autres partenaires communautaires. Vous trouverez sur le site des évaluations du potentiel piétonnier des quartiers d'Ottawa.

Walk Ottawa: walkottawa.ca

Un groupe de défense visant à améliorer la sécurité des piétons. Walk Ottawa offre son soutien pour les évaluations piétonnières.

Groupes de marche – Au pas Ottawa : www.gottawalk.ca/french-walkingguides.html

45 groupes de marche anglophones et francophones partout à Ottawa.

Ville d'Ottawa

Transports et stationnement – Ville d'Ottawa :

ottawa.ca/fr/residents/transports-et-stationnement/securite-routiere/securite-des-pietons

Plan relatif aux personnes âgées (2015-2018) :

documents.ottawa.ca/sites/documents.ottawa.ca/files/documents/oap_2015_2018_action_plan_fr.pdf

Sécurité des piétons :

ottawa.ca/fr/residents/transports-et-stationnement/securite-routiere/securite-des-pietons

Renseignements sur les plus récentes mesures prises pour améliorer la sécurité des piétons.

Aménagement des parcs et des sentiers :

ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/urbanisme-et-amenagement/que-se-passe-t-il-dans-votre-quartier/amenagement-des-parcs

Le Manuel d'aménagement des parcs et sentiers guide le personnel municipal, les intervenants externes et les experts en aménagement en matière de sécurité des piétons et de potentiel piétonnier.

Signalement de dangers : Appeler le Centre d'appels 311. Durant l'hiver, il faut signaler les dangers sur les routes et les trottoirs à ottawa.ca/fr/serviceottawa/routes-trottoirs-et-sentiers/entretien-des-routes-et-des-trottoirs-saison-hivernale.

Programme d'amélioration de la sécurité des routes à Ottawa :

ottawa.ca/fr/http%3A//ottawa.ca/fr/residents/transport-et-stationnement/securite-routiere

Santé publique Ottawa : ottawa.ca/fr/residents/sante-publique/vie-saine/marcher (marche et sécurité des piétons); <http://ottawa.ca/fr/residents/sante-publique/securite-des-aines> (prévention des chutes).

Aide particulière en hiver

- **Programme des bacs de gravillon :**

ottawa.ca/fr/residents/transport-et-stationnement/entretien-des-routes-et-des-trottoirs/programme-des-bacs-de

En hiver, la Ville d'Ottawa met à la disposition des résidents 56 bacs de gravillon en « libre-service » pour qu'ils puissent épandre le gravillon sur les trottoirs et dans les côtes. La Ville d'Ottawa a augmenté le nombre de bacs de gravillons le long des trottoirs où circulent beaucoup de personnes âgées.

- **Programme Snow-Go :** Ce programme offre un service de jumelage aux aînés et aux personnes handicapées qui souhaitent embaucher une personne ou un entrepreneur pour assurer le déneigement de leur entrée ou allée privée. De plus, grâce au **Programme d'aide Snow-Go**, les aînés et les personnes handicapées à faible revenu sont admissibles à une aide financière leur permettant de couvrir les coûts de déneigement. Pour obtenir de plus amples renseignements et de l'aide, consultez ottawa.ca/fr/de-laide-pour-deblayer-la-neige