



# AQDR

## Outaouais

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE DÉFENSE  
DES DROITS DES PERSONNES RETRAITÉES  
ET PRÉRETRAITÉES

### **La sécurité des piétons et des conducteurs au cœur de la réflexion en matière de sécurité routière**

Mémoire déposé suite à l'audition devant les porte-paroles de la consultation publique sur la sécurité routière le 8 février 2017 à Gatineau

Mémoire rédigé et présenté par Luce Bernier, présidente, en collaboration avec Geneviève Tremblay-Racette coordonnatrice à l'AQDR Outaouais

**3 mars 2017**

## Table des matières

<b>Présentation de l'AQDR et l'AQDR Outaouais</b>	<b>page 1</b>
<b>Outaouais; démographie et transport</b>	<b>page 2</b>
<b>La santé des conductrices et des conducteurs</b>	<b>page 3</b>
<b>La santé des conductrices et des conducteurs Recommandations 1 à 10</b>	<b>page 3</b>
<b>La sécurité des piétons</b>	<b>page 10</b>
<b>La sécurité des piétons Recommandations 11 à 16</b>	<b>page 10</b>
<b>Conclusion</b>	<b>page 14</b>

**AQDR Outaouais : 180, boul. Mont-Bleu, bureau 215, Gatineau (Québec) J8Z 3J5**

**Courriel : [aqdr.outaouais@gmail.com](mailto:aqdr.outaouais@gmail.com) Internet : [www.aqdr.org](http://www.aqdr.org)**

**Téléphone : (819) 771-8391 poste 230**

## **Présentation de l'AQDR**

L'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) est un organisme à but non lucratif comptant plus de 35 ans d'existence. Notre association se distingue par son engagement partout au Québec, grâce à ses 42 sections dynamiques et dévouées.

### ***Notre mission***

L'AQDR est le seul organisme québécois dont la mission exclusive est la défense collective des droits économiques, politiques, sociaux et culturels des personnes âgées. Nous portons la voix de nos 25 000 membres sur la place publique, représentons leurs droits et agissons comme un moteur de changement pour l'amélioration de leur qualité de vie.

### ***Notre vision***

Nous sommes d'avis que le vieillissement est une étape de changements et de défis au cours de laquelle les personnes âgées doivent redéfinir le rôle et la place qu'elles occupent dans la communauté. Nous avons une vision positive du vieillissement et nous visons à maintenir ou développer le pouvoir d'agir des personnes âgées.

### ***Nos revendications***

Notre travail consiste à venir en aide aux personnes âgées, particulièrement celles en situation de pauvreté et d'isolement, dans le but d'améliorer leur qualité de vie. Collaborer à l'adoption de politiques gouvernementales visant l'élimination de la pauvreté, la réduction des inégalités socio-économiques et la diminution des préjugés envers les âgés est au cœur de nos revendications.

### ***AQDR Outaouais***

L'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées de l'Outaouais (AQDR Outaouais) existe depuis plus de 30 ans. L'association compte plus de 700 membres qui se retrouvent principalement dans la grande ville de Gatineau, mais qui habitent aussi dans toutes les MRC de l'Outaouais. Au cours des dernières années nous avons mis l'accent sur les dossiers du transport, du logement, de la sécurité des âgés dans le but de favoriser leur maintien dans leur milieu de vie. Nous avons aussi été fort actifs dans le dossier de la lutte à la maltraitance tant physique, psychologique que financière.

## **Outaouais : démographie et transport**

La région de l'Outaouais représente selon les données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) 4,67 % de la population du Québec en 2015 soit 385 579 habitants et elle se classait au 8e rang parmi les 17 régions administratives.

La région outaouaise se subdivise en cinq unités administratives, soit quatre MRC (MRC des Collines-de-l'Outaouais, MRC de la Haute-Gatineau, MRC de Papineau et MRC du Pontiac) et la ville de Gatineau. Au plan municipal, la région compte 67 municipalités.

Les milieux ruraux de toutes les MRC sont affectés par un vieillissement de la population et par un exode des jeunes de moins de 35 ans. Diverses raisons sont évoquées pour expliquer les difficultés de ces milieux à attirer et retenir les jeunes sur leur territoire : les jeunes quittent les régions rurales au profit des agglomérations urbaines qui disposent d'un plus grand bassin d'emplois et d'institutions post secondaires. Le cégep de l'Outaouais et l'université du Québec en Outaouais (UQO) sont situés dans la ville de Gatineau. Les personnes âgées quittent à cause de l'offre limitée de services de proximité en milieu rural (transport collectif, logement, garderies, activités récréatives et sociales, Internet, services de santé et résidences pour personnes autonomes). Cette offre de services restreinte est également une contrainte importante tant pour les jeunes.

Gatineau est la quatrième ville en importance du Québec avec une population de 278 589 habitants. De ce nombre, 12% de la population recensée a plus de 65 ans. Située sur la rive nord de la rivière des Outaouais, elle fait face à la ville d'Ottawa et s'étend à l'est et à l'ouest de la Gatineau. Cette proximité avec la capitale du Canada a des influences de toutes sortes au plan économique et touristique, mais aussi au plan du transport..

La ville de Gatineau a un service de transport en commun qui dessert toute la grande municipalité mais aussi les secteurs limitrophes de Cantley et Val-des-Monts. Le service par autobus se fait de l'ouest ou de l'est vers le centre-ville de Gatineau et vers Ottawa, lieu de travail important. Pour les personnes qui utilisent l'autobus, il est difficile de se rendre de l'ouest vers l'est (par exemple du secteur Aylmer vers l'hôpital de Gatineau ) sans devoir se rendre au centre-ville et changer une à deux fois d'autobus.

Les résidents de la périphérie de la ville de Gatineau n'ont pas de service de transport en commun ou s'il y en a, ce service ne fonctionne que le matin et le soir aux horaires des travailleurs. Pour les personnes âgées habitant à Maniwaki, à Fort-Coulonge ou à Saint-André-Avellin, il n'y a pas de transport en commun vers la ville de Gatineau et les services de santé régionaux et les spécialistes. Il n'y a pas non plus de transport collectif entre les villages des quatre MRC. L'automobile ou celle d'un membre de la famille est essentielle pour subvenir à ses besoins, vaquer à ses occupations et se rendre à des rendez-vous médicaux.

## La santé des conductrices et des conducteurs

### Quelques faits sur le vieillissement au Québec

- **La population vieillit rapidement.** La part des 65 ans et plus passera de 17,6 % aujourd'hui à près de 26 % en 2031. Le taux d'accroissement des 65 ans et plus et des 85 ans et plus sera plus élevé au Québec qu'au Canada, et c'est dans les régions, autres que Québec et Montréal, qu'il se fera le plus sentir.
- **L'espérance de vie se prolonge.** Un individu âgé de 67 ans peut espérer vivre jusqu'à 88,5 ans s'il s'agit d'une femme ou jusqu'à 85,7 ans s'il s'agit d'un homme.
- **Le nombre de personnes vivant seules augmente.** En 2011, un quart (24,6 %) des personnes de 65 ans et plus vivent seules.
- **De 2010 à 2015, le nombre de titulaires de permis de conduire âgés de 65 ans ou plus a augmenté** de 29 % comparativement à 4 % pour l'ensemble des titulaires de permis au Québec.

En consultant ces données, nous comprenons l'importance pour les décideurs de se préoccuper de la sécurité routière et de la conduite sécuritaire des personnes âgées. Nous ajouterons en plus de ces données factuelles, que la « dépendance » à l'automobile est un fait pour tous les groupes d'âge de conducteurs et les conducteurs âgés n'y échappent pas. La génération des baby-boomers qui est à la retraite ou qui le sera bientôt a obtenu jeune un permis de conduire, et ce groupe comme pour les plus jeunes désirent conduire le plus longtemps possible. L'automobile est un mode de transport plus convivial, plus confortable que les autres modes de transport et si vous demeurez à l'extérieur des grands centres sans transport en commun, comme en Outaouais, l'automobile est le seul mode de transport possible

Par ailleurs, en prenant connaissance du sondage en ligne fait dans le cadre de cette consultation nous avons constaté que l'angle privilégié pour le sujet de la santé des conducteurs est le bilan de santé déclaré et à déclarer. Bien que le préambule dise que ce sujet englobe tous les conducteurs, nous percevons que la SAAQ vise particulièrement les conducteurs âgés, en posant les questions suivantes :

*« 34. Afin d'améliorer le dépistage des conducteurs médicalement à risque, seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce que la SAAQ oblige tous les conducteurs à déclarer leur état de santé lors du paiement annuel de leur permis de conduire? »*

*33. En plus des contrôles médicaux déjà prévus, la SAAQ demande aux conducteurs de déclarer dans les 30 jours les modifications à leur état de santé pouvant affecter leur capacité de conduire. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce que la SAAQ soit plus sévère envers ceux qui ne le font pas? »*

L'accent mis sur le bilan de santé des conducteurs peut laisser croire que seul le facteur âge est pris en considération, comme si la publicité « tasse-toi mon oncle! » avait pris toute la place dans une société de consommation faite pour les jeunes

Par conséquent, l'âge ne devrait pas servir à déterminer si une personne peut continuer de conduire; cette décision devrait plutôt être basée sur la capacité physique et cognitive de la personne à conduire de façon sécuritaire. On doit maintenir un équilibre entre la mobilité des personnes âgées et la sécurité routière.

En ce qui concerne le bilan de santé à compléter lors d'un renouvellement de permis, ce bilan est peu détaillé. Qu'entend la SAAQ par modification à l'état de santé? Une nouvelle prescription pour corriger la myopie, un nouveau dosage d'un médicament pour le cholestérol, un diagnostic de début d'arthrose à un genou sont-ils des éléments à déclarer? Qui à la SAAQ examine ce type d'information, un professionnel de la santé, un médecin un fonctionnaire? Quelles informations sont pertinentes lesquelles sont superflues? Qu'en est il de la confidentialité des données médicales confiées à la SAAQ? Ces données sont-elles divulguées et transmises à la RAMQ, au ministère du Revenu ou aux corps policiers?

Beaucoup d'inconnus, beaucoup de questions. Il faudra que la SAAQ définisse mieux le type d'information qu'elle désire avoir et dans quel but elle désire obtenir des informations à caractère médical concernant les aptitudes à conduire avant que le citoyen consente à livrer sereinement des informations médicales.

Lors d'une rencontre de membres de l'AQDR Outaouais, l'un des membres nous a fait part de sa mésaventure avec la SAAQ lorsqu'il a déclaré en renouvelant son permis de conduire à la section « Déclaration de maladie et de déficience fonctionnelle » que son médecin lui avait prescrit un médicament pour le cholestérol. Suite à cette déclaration, il a été obligé de prendre un rendez-vous pour que le médecin explique le pourquoi de cette prescription préventive plutôt que curative, de payer pour ce certificat et les copies de dossier, alors qu'il a tout simplement été honnête. En bref, les membres de l'AQDR présents à cette rencontre ont compris qu'il ne faut rien dire sur son état de santé quand on a 65 ans et plus quand on a des petits bobos et que son médecin ne lui recommande pas d'arrêter de conduire!

Malgré ce qui précède, nous ne remettons pas en cause l'importance pour la SAAQ de connaître les incapacités permanentes ou les déficiences auditives, visuelles ou cognitives de tout conducteur qui ont une influence sur les habiletés requises à la conduite automobile. C'est pourquoi, nous estimons que la décision de la SAAQ d'accorder ou non

un permis de conduire ou un renouvellement d'un permis de conduire doit se fonder sur une évaluation fonctionnelle plutôt que sur un seul diagnostic. La SAAQ devrait mieux définir et expliquer ce qu'elle entend comme maladie ou déficience qui intervient sur la conduite automobile et sur les capacités et compétences requises pour une conduite sécuritaire.

Ce manque d'informations sur les capacités et compétences requises pour une conduite sécuritaire jumelé au fait que conduire est un symbole d'autonomie tant pour les conducteurs âgés que pour les plus jeunes expliquent peut-être que « moins de 1% des titulaires par année rapportent un état de santé qui pourrait avoir pour effet de limiter ou de suspendre leur accès à la conduite » (tiré du thème santé des conducteurs de la consultation publique).

### Exigences de la SAAQ pour les conducteurs de plus de 75 ans

La SAAQ exige des conducteurs avant le renouvellement de leur permis de conduire à 75 ans de produire un rapport signé par leur médecin concernant leur capacité à conduire et un rapport d'un optométriste ou d'un ophtalmologiste. Nous comprenons fort bien ce type d'exigence, mais la SAAQ ne donne pas un délai assez long pour produire les documents requis, soit 3 mois. Il faudrait au 74<sup>ième</sup> anniversaire de naissance du conducteur que la SAAQ demande de faire compéter les documents médicaux requis et de lui transmettre le tout 3 mois avant la date anniversaire de 75 ans. Ce délai de 9 mois permettrait de mieux gérer les rendez-vous médicaux surtout dans une région comme l'Outaouais où il y a une pénurie de médecins généralistes. De plus, aucun frais ne devrait être déboursé par le conducteur âgé auprès des professionnels de la santé pour répondre aux exigences de la SAAQ à cause de leur âge.

### Programmes de formation pour les conducteurs âgés

L'augmentation du nombre d'aînés dans la population et leur volonté de conserver leur autonomie en conduisant confrontent la société à un défi de taille: le maintien des aptitudes à conduire avec l'avancement en âge.

C'est pourquoi, la SAAQ et le gouvernement devraient miser sur une meilleure connaissance des comportements des conducteurs âgés, et ce, pour aider à la mise en place de programmes centrés sur l'adoption de comportements plus sécuritaires. Ces programmes de recherche auraient avantage à se faire avec la participation de conducteurs âgés et de conducteurs jeunes pour mieux cerner les aptitudes des uns et des autres. Si ces recherches ont déjà été faites et qu'elles sont validées et concluantes, la SAAQ devraient les rendre accessibles à la population.

Nous croyons de plus que la SAAQ devrait miser sur une approche formative pour les conducteurs de plus de 65 ans en s'inspirant de programmes offerts par Transports Ontario et en développant un:

- Programme gratuit d'information offert par la SAAQ de groupe pour les personnes de plus de 65 ans sur de nouvelles règles du Code de sécurité routière : les carrefours giratoires, les virages à droite, les aides à la conduite.
- Programmes de la SAAQ pour favoriser une conduite plus sécuritaire et prendre en compte les capacités des conducteurs âgés.

Ce type de programmes offert à des groupes de conducteurs âgés par la SAAQ pourraient être lié au renouvellement du permis de conduire pour les conducteurs de plus de 80 ans.

De plus, la SAAQ devrait favoriser la prise de cours de conduite d'appoint pour les conducteurs âgés et même pour tout conducteur, comme la conduite en hiver sur surfaces glacées, la conduite plus sécuritaire. La SAAQ devrait encadrer ce type de formation et faire bénéficier les conducteurs qui ont suivis ces cours et réussis les examens de rabais sur leur renouvellement de permis de conduire.

### Vignette de stationnement pour les personnes handicapées

Les personnes handicapées peuvent se procurer une vignette de stationnement pour faciliter leurs déplacements, et ce, qu'elles soient conductrices ou passagères.

Certains de nos membres et de leurs familles nous ont fait part de leur difficulté à obtenir cette vignette en tant que passager malgré le rapport favorable du médecin indiquant par exemple la difficulté à la marche. L'absence de vignette oblige leur accompagnateur à les laisser au point de débarquement et à aller se chercher un stationnement alors qu'il y a, à l'hôpital, par exemple, des places de stationnement réservées aux détenteurs de vignettes. La SAAQ devrait réviser son fonctionnement d'attribution des vignettes pour permettre aux personnes âgées à mobilité réduite ou ayant des incapacités physiques ou cognitives d'obtenir plus facilement, sans tracasseries administratives, des vignettes de stationnement.



## Recommandations

### La santé des conducteurs et des conductrices

#### ***Recommandation 1***

Définir et circonscrire ce que la SAAQ entend comme « Déclaration de maladie et de déficience fonctionnelle » en regard de habiletés et des compétences requises à la conduite automobile sécuritaire et des conséquences de ces déclarations sur la limitation ou la suppression du permis de conduire.

#### ***Recommandation 2***

Inscrire dans un prochain de loi ou de règlement que la SAAQ doit fonder le soin d'accorder ou non un permis de conduire ou un renouvellement d'un permis de conduire sur une évaluation fonctionnelle plutôt que sur un seul diagnostic.

#### ***Recommandation 3***

Transmettre au conducteur âgé de 74 ans l'information et les documents requis au plan médical pour le renouvellement de son permis de conduire, soit 1 an et non six mois avant sa date anniversaire de 75 ans.

#### ***Recommandation 4***

Aucun frais ne pourra être exigé à un conducteur par un professionnel de la santé pour remplir un formulaire. Les coûts de cet acte professionnel devrait être défrayé, s'il y a lieu, par la RAMQ.

#### ***Recommandation 5***

Développer et offrir un programme gratuit d'information partout au Québec pour les personnes de plus de 65 ans sur de nouvelles règles du Code de sécurité routière, par exemple : les carrefours giratoires, les virages à droite, les aides à la conduite ou les règles concernant les véhicules d'urgence. Ce type de programme offert par la SAAQ pourrait être une formule de programme de groupe.

**Recommandation 6**

Développer et offrir des programmes gratuits partout au Québec par la SAAQ pour favoriser une conduite plus sécuritaire et prendre en compte la perte possible de capacités des conducteurs âgés.

**Recommandation 7**

Promouvoir la prise de cours de conduite d'appoint pour les conducteurs âgés et même pour tout conducteur, comme la conduite en hiver sur surfaces glacées, la conduite plus sécuritaire. La SAAQ devrait encadrer ce type de formation et faire bénéficier les conducteurs qui ont suivis ces cours et réussis les examens de rabais sur leur renouvellement de permis de conduire.

**Recommandation 8**

Rendre facilement disponible les études et les recherches faites par la SAAQ ou commanditées par la SAAQ et qui traitent en tout ou en partie des conducteurs âgés

**Recommandation 9**

Favoriser et subventionner des institutions reconnues (universités, IRIS, Institut de la statistique du Québec) pour des recherches ou études ayant comme objet la sécurité routière et les conducteurs âgés, les accidents touchant les conducteurs âgés et leurs responsabilités et les compétences et habiletés à développer pour une conduite automobile sécuritaire.

**Recommandation 10**

Faciliter l'obtention de vignettes de stationnement aux personnes âgées à mobilité réduite ou ayant des incapacités physiques ou cognitives.

## La sécurité des piétons

Les usagers de la route les plus vulnérables sont les piétons, les cyclistes, les conducteurs de cyclomoteurs et les motocyclistes. Leur vulnérabilité découle de leur manque de protection s'ils se font frapper par un véhicule. Nous voulons traiter plus spécifiquement des piétons et de leur sécurité.

Parmi l'ensemble des piétons, les personnes âgées présentent un niveau de vulnérabilité supérieur, maintes fois confirmé dans la documentation scientifique. En ce sens, les statistiques sont claires : les personnes de 65 ans et plus représentent jusqu'à 50 % de tous les piétons blessés dans les pays de l'OCDE et une majorité des décès au Québec, et elles subissent des blessures plus sévères et séjournent plus longtemps à l'hôpital.

La SAAQ vient aussi confirmer que les piétons de plus de 65 ans ainsi que les jeunes de 10 à 24 ans sont plus à risque d'être victimes d'un accident. Le ministère des Transports Canada vient aussi ajouter des données canadiennes aux données de la SAAQ:

*« de 2004 à 2008, 13 % des décès sont survenus chez les piétons, tandis que les motocyclistes et les cyclistes représentaient respectivement 8 % et 2 % des décès. Au total, les usagers de la route vulnérables représentent plus du quart des décès causés par des collisions de la route au Canada.*

**Piétons:** Voici quelques caractéristiques des collisions mortelles impliquant des piétons:

- 75 % des collisions mortelles impliquant des piétons se sont produites sur des routes urbaines;
- 60 % des piétons tués dans des collisions tentaient de traverser la route;
- 35 % des piétons mortellement blessés avaient 65 ans ou plus;
- 63 % des piétons tués à des intersections avaient 65 ans ou plus;
- 33 % des piétons mortellement blessés étaient en tort dans la collision;
- 33 % des piétons mortellement blessés ont été frappés par un véhicule dont le conducteur avait commis une infraction
- 60 % des piétons ont été tués la nuit ou alors que la luminosité était faible » <sup>1</sup>
- 

<sup>1</sup> Transports Canada, sécurité routière réglementation automobile, 2011, section 3.8. usagers de la route vulnérables).

En parallèle, le vieillissement réduit pour plusieurs personnes âgées progressivement certaines capacités nécessaires à la prise de décision en situation de traversée : la vue (baisse de la sensibilité au contraste, réduction du champ visuel, atténuation des couleurs), l'ouïe, la force musculaire, la réactivité (temps de réaction à un stimulus) ou encore la motricité générale (arthrose, rhumatismes) font en sorte que les aînés sont plus à risque que les autres sous-groupes de la population.

À l'heure actuelle, certains types d'aménagements urbains et caractéristiques du réseau routier prennent peu ou pas du tout en compte des besoins spécifiques des piétons plus âgés et même des piétons plus jeunes à titre d'exemple les adultes avec de jeunes enfants, plaçant parfois ces derniers dans des situations à risque.

Le temps imparti pour traverser trop court, la signalisation souvent inadéquate ou les mesures d'apaisement insuffisantes sont autant d'exemples qui illustrent les difficultés auxquelles se butent régulièrement les piétons âgés, en particulier lors de la traversée de la rue, lieu de la majorité des collisions les impliquant

Les aménagements cyclables dans les milieux urbains ajoutent à la complexité des tâches de traversée. Les pistes dites cyclables entrent en conflit quelquefois avec les marcheurs, alors que ces pistes sont essentielles pour la sécurité des cyclistes. Le marcheur jeune ou vieux peut gêner la circulation rapide des cyclistes qui se rendent au travail. L'idéal serait de prévoir des pistes avec des couloirs pour les cyclistes et d'autres pour les marcheurs au pas tranquille ou rapide.

Le temps alloué pour les piétons pour traverser des intersections devrait être revu pour une traversée sécuritaire de tous les piétons. La vitesse de marche proposée dans les normes (entre 0,8 et 1,2 mètre par seconde) n'est pas adaptée aux piétons âgés ou handicapés, notamment aux intersections complexes. La SAAQ et les villes devraient réviser cette norme.

Les artères demeurent un lieu de risque plus élevé en raison de l'importance du trafic et de la largeur des voies. Le réaménagement des intersections de façon à faciliter la circulation des piétons sur la chaussée est souhaitable. La SAAQ devrait favoriser auprès des villes pour les traversées à voies multiples et aux intersections très achalandées des traverses piétonnières qui donnent la priorité aux piétons en faisant en sorte que les automobilistes soient à l'arrêt dans toutes les directions et que les piétons traversent du nord au sud, de l'est à l'ouest en toute sécurité. De plus, étant donné que les personnes âgées marchent habituellement plus lentement que les autres piétons, il faudrait prolonger le signal sonore et visuel.

L'infrastructure routière aurait avantage à être revu pour augmenter l'éclairage de la route, particulièrement aux intersections, pour aider les conducteurs plus âgés à voir les autres véhicules qui franchissent l'intersection. Les panneaux indiquant le nom des rues devraient avoir un caractère plus grand et plus visible pour le piéton tout comme pour le conducteur.

Les panneaux de signalisation indiquant les passages piétonniers aux intersections achalandées et aux carrefours giratoires doivent être plus visibles et avoir des panneaux visuels et auditifs. LA SAAQ devraient inviter les villes à être vigilantes aux abords de résidences pour personnes âgées autonomes et à installer des passages piétonniers avec un signal sonore et visuel donnant un temps de passage plus conforme à la marche des personnes âgées.

En milieu rural, la vitesse autorisée dans les villages varie de 50 à 70 kilomètres. Il y a peu d'indications de passages piétonniers ou de panneaux indiquant que la priorité est aux piétons. Le ministère des Transports et les municipalités devraient adopter comme règle celle du 50 km et ajouter des passages piétonniers, pas seulement près des écoles, dans tous les villages particulièrement pour les routes secondaires comme la route 105 et la route 148. Ces panneaux pour céder la priorité aux piétons devraient être visibles de loin et lumineux.

Le piéton quel que soit son âge devrait être la priorité d'une possible réforme du Code la sécurité routière. La SAAQ devrait, en plus de ses campagnes traitant de la vitesse au volant, de l'utilisation du téléphone et des messages textes, développer des campagnes médiatiques traditionnelles et sur les réseaux sociaux mettant en vedette le piéton, le plus important usager de la route. Ce type de campagne devrait encourager les comportements empreints de civisme et de courtoisie pour le piéton jeune, la maman avec le bébé dans une poussette ou la personne âgée.

## Recommandations

### La sécurité des piétons

#### **Recommandation 11**

Revoir la norme concernant le temps de traversée aux intersections pour l'adapter aux piétons âgés ou handicapés qui marchent plus lentement.

#### **Recommandation 12**

Mettre de l'avant auprès des villes l'usage pour les traversées à voies multiples et aux intersections très achalandées des traverses piétonnières qui donnent la priorité aux piétons en faisant en sorte que les automobilistes soient à l'arrêt dans toutes les directions et que les piétons traversent du nord au sud, de l'est à l'ouest en toute sécurité.

#### **Recommandation 13**

Prolonger le signal sonore et visuel aux intersections pour permettre une traversée plus sécuritaires à tous les piétons.

#### **Recommandation 14**

Revoir l'infrastructure routière pour augmenter l'éclairage de la route et des intersections, revoir le caractère des panneaux indiquant le nom des rues pour une meilleure visibilité, adopter des panneaux lumineux signalant des passages piétonniers.

#### **Recommandation 15**

Uniformiser la vitesse près des villages et dans les villages à 50 kilomètres et installer des passages piétonniers sécuritaires avec des panneaux de signalisation lumineux.

#### **Recommandation 15**

*Faire de la sécurité du piéton la priorité de la réforme du code de sécurité routière et des prochaines campagnes de publicité de la SAAQ.*

## Conclusion

L'exercice de réflexion sur la sécurité routière auquel l'AQDR Outaouais s'est livré dans le cadre de cette consultation publique a suscité beaucoup d'intérêt et de questions.

Tout en partageant l'objectif de la SAAQ de veiller à la sécurité de l'ensemble des usagers de la route, nous ne voulons pas que les conductrices et les conducteurs âgés soient traités comme des problèmes potentiels qu'en fonction de leur âge. Leur expérience de 30 ou 40 ans de conduite dans toutes sortes de conditions climatiques est un atout certain qu'il ne faut pas négliger. Le fait que les personnes âgées évitent de conduire à l'heure de pointe ou lorsque la chaussée est enneigée ou glissante ne sont pas des symptômes d'incapacité, mais leur comportement prudent doit être félicité pour ne pas se mettre à risque ni risquer la sécurité et la vie des autres usagers de la route.

Dans le cadre d'une réforme du Code de sécurité routière, le gouvernement, par l'entremise de la SAAQ devrait opter pour une approche préventive et formative pour les conducteurs âgés plutôt qu'une approche restrictive ou punitive. La SAAQ devrait s'inspirer de programmes mis de l'avant par Transports Ontario pour informer, former les conducteurs âgés et par le fait même pour dépister les conducteurs ayant des incapacités touchant une conduite automobile sécuritaire.

La réforme du Code de sécurité routière devrait privilégier la sécurité du piéton peu importe son âge, car les piétons sont le groupe le plus vulnérable de tous les usagers de la route.

Nous remercions la SAAQ, ses porte-paroles et son personnel attentionné pour nous avoir fourni l'occasion de présenter nos réflexions et nos recommandations lors de la consultation publique à Gatineau.

Nous espérons que dans le cadre d'une révision possible de la loi et du Code de sécurité routière que les associations de personnes aînées et retraitées, comme l'AQDR et l'AQDR Outaouais, sauront être associées à votre démarche de réflexion et de refonte de loi et de règlement, et ce, dans un esprit d'ouverture, de partage et de défense des intérêts de tous les usagers de la route.