



**Consultation visant l'élaboration du plan
d'action gouvernemental
Vieillir et vivre ensemble 2024-2029**



Mémoire présenté par CAA-Québec

Québec, le 27 avril 2023

Table des matières

AVANT-PROPOS.....	- 1 -
INTRODUCTION	- 1 -
1. L'aménagement des territoires en faveur du transport actif des personnes âgées	- 2 -
2. La transition entre la conduite automobile et les autres modes de transport	- 4 -
3. Composer avec la nordicité	- 5 -
4. L'élaboration d'une stratégie de sensibilisation visant à renforcer la sécurité des piétons-	6 -
5. L'intégration des besoins des personnes âgées aux différentes stratégies de transport..	- 7 -
6. La concertation des partenaires	- 8 -
CONCLUSION	- 10 -
ANNEXE - SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS DU MÉMOIRE	- 11 -

AVANT-PROPOS

CAA-Québec est un organisme à but non lucratif fondé en 1904. Il assure la tranquillité d'esprit à chacun de ses quelque 1,3 million de membres au Québec en offrant des avantages, des produits et des services de haute qualité dans les domaines de la mobilité, du voyage, de l'habitation et de l'assurance.

En matière de sécurité routière, l'organisme est pertinent à toutes les étapes de la vie des usagers de la route québécois. Dès leur tout jeune âge, jusqu'au moment où ils doivent accrocher leurs clés, CAA-Québec est présent tant par ses prises de position équilibrées et qui font écho à des réalités sociétales que par ses actions dans la communauté réalisées par sa fondation. Créée en 2008, la Fondation CAA-Québec, organisme de bienfaisance, contribue à la sécurité routière en finançant la recherche et en tenant des actions ou activités de sensibilisation et d'éducation. Ultiment, son but est de réduire le nombre et la gravité des collisions et de sauver des vies!

INTRODUCTION

C'est avec grand intérêt que CAA-Québec a pris connaissance du document de consultation intitulé *Pour une société où il fait bon vieillir*.

Bien que plusieurs orientations et thèmes abordés dans le document de consultation sont très importants pour que les aînés puissent maintenir une vie active et autonome, les recommandations et commentaires de CAA-Québec porteront seulement sur un thème particulièrement en lien avec ses champs d'expertise et d'intérêt, soit le Thème 6 : Mobilité et transport.

Pour CAA-Québec, il est indéniable que la conduite d'un véhicule est exigeante, d'où l'importance pour le conducteur d'être au mieux de ses capacités physiques et intellectuelles. Si c'est vrai pour tous les conducteurs, peu importe leur âge, ça l'est d'autant plus pour les conducteurs aînés qui doivent par surcroît jongler avec les effets du vieillissement.

C'est pourquoi CAA-Québec, par l'entremise de sa fondation, accompagne les aînés pour les garder sur la route le plus longtemps possible en plus de les outiller afin de conserver leur mobilité et leur autonomie une fois venu le temps d'accrocher leurs clés.

Les recommandations formulées par CAA-Québec dans le présent mémoire visent justement à permettre aux aînés de se déplacer en toute sécurité après avoir pris leur retraite de la conduite automobile.

1. L'aménagement des territoires en faveur du transport actif des personnes âgées

Quels moyens devraient être mis en place pour aménager les territoires en faveur du transport actif des personnes âgées et de l'accessibilité des services autour de leurs lieux d'habitation? Quels partenaires devraient y contribuer? Comment les personnes âgées peuvent-elles y être associées?

Les moyens évoqués ci-dessous par CAA-Québec pour favoriser le transport actif des personnes âgées ont tous pour but d'améliorer la sécurité routière, car c'est avant tout si ces dernières se sentent en sécurité qu'elles effectueront des déplacements piétonniers. Le rapport du comité d'experts sur la sécurité des piétons¹ est d'ailleurs très éloquent à ce sujet. En effet, en moyenne pour les années 2015 et 2016, bien que la population ne comportait que 17,7 % d'aînés, ces derniers représentaient 52,4 % des piétons décédés.

En premier lieu, CAA-Québec croit que différents tomes qui composent la collection Normes – Ouvrages routiers, dont le *Tome I – Conception routière*, le *Tome II – Construction routière* et le *Tome V – Signalisation routière*, devraient être mis à jour par le ministère des Transports et de la Mobilité durable afin de tenir compte des réalités distinctes du réseau routier supérieur et des réseaux routiers municipaux.

Aussi, CAA-Québec est d'avis que tout le contenu de cette collection devrait être disponible gratuitement sur le site du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Plus précisément, en ce qui a trait à la signalisation routière, CAA-Québec souhaite que les feux pour piétons soient uniformisés sur tout le territoire d'une même municipalité. Actuellement, sur le territoire d'une ville donnée, il peut y avoir des feux avec décompte numérique et d'autres sans. Également, selon le système de gestion des feux de circulation pour les traverses piétonnières choisi par les différentes municipalités, les feux pour piétons peuvent fonctionner en mode protégé, en mode partiellement protégé et en mode non protégé. Puisque les mouvements permis et interdits de véhicules diffèrent selon le mode, il peut être très difficile pour un piéton, peu importe son âge, de s'y retrouver et de bien comprendre le fonctionnement des feux, et ce, surtout lorsqu'il se retrouve à une intersection située sur le territoire d'une municipalité qu'il n'habite pas.

De plus, pour CAA-Québec, la signalisation des passages pour piétons sur un territoire donné devra être simplifiée. À l'heure actuelle, la présence de panneaux distincts (panneaux obligeant à céder le passage aux piétons et panneaux ne comportant pas cette obligation) et de couleurs différentes (jaune ou blanc) pour les panneaux et le marquage sur la chaussée peut semer la confusion, non seulement chez les piétons, mais également chez tous les autres usagers de la route.

Par ailleurs, puisque le vieillissement des personnes entraîne généralement une diminution de la vitesse des déplacements de celles-ci, le temps en secondes associé à chaque feu pour piétons

¹ <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/rapport-comite-pietons.pdf>

devra, selon CAA-Québec, être revu pour permettre à tous les piétons une traversée sécuritaire de l'intersection où il est installé, et ce, peu importe leur condition ou leur âge.

En ce qui concerne les aménagements, CAA-Québec recommande aux autorités concernées de s'inspirer des meilleures pratiques mises en place par les instances qui ont adopté la Vision Zéro ou le *Safe System*. Ces aménagements doivent protéger les usagers vulnérables et réduire la vitesse de circulation des véhicules motorisés. Il peut s'agir, par exemple, de la construction de saillies de trottoir ou d'îlots intermédiaires de traversée. Les saillies de trottoir permettent entre autres aux conducteurs de véhicules et aux piétons de mieux se voir aux intersections et de réduire le temps que les piétons doivent mettre pour traverser la rue. Les îlots intermédiaires de traversée sont très utiles en présence d'intersections très larges en permettant la traversée en deux temps. De plus, et comme il est préconisé depuis 2014 par l'Institut national de santé publique du Québec², la largeur par défaut des voies de circulation en milieu urbanisé devrait être de trois mètres. Cette largeur permet, d'une part, un meilleur partage de l'espace public entre les différents types d'usagers et la réduction de la vitesse moyenne de déplacement des véhicules et, d'autre part, une distance réduite de traversée aux endroits où celle-ci est autorisée.

Comme les moyens préconisés par CAA-Québec, et mentionnés précédemment, nécessitent des investissements importants de la part des villes et des municipalités, le gouvernement du Québec devra les épauler financièrement. Les villes et les municipalités devront, quant à elles, consulter des regroupements d'aînés afin de déterminer si le réaménagement envisagé d'une intersection convient à leur réalité. Pour ce qui est des organismes voués à la sécurité routière, leur mission sera de sensibiliser les aînés aux règles de la circulation.

Recommandations :

- Mettre à jour la collection Normes – Ouvrages routiers pour tenir compte des réalités et des besoins des municipalités et rendre le contenu gratuit.
- Uniformiser les feux et la signalisation des passages pour piétons et revoir le temps en secondes associé à chaque feu pour piétons.
- Aménager les intersections en s'inspirant de la Vision Zéro afin de protéger les usagers vulnérables et réduire la vitesse de circulation et épauler financièrement les villes et les municipalités lors de ces réaménagements.
- Consulter les personnes aînées au sujet des réaménagements et sensibiliser ces dernières aux règles de circulation.

² https://www.ccnpps.ca/docs/2014_EnvBati_LargeurVoies_Fr.pdf

2. La transition entre la conduite automobile et les autres modes de transport

Comment soutenir les personnes âgées pour faciliter la transition vers d'autres modes de transport, notamment lors de la perte de leur permis de conduire?

Pour soutenir les personnes âgées lors de la perte ou de l'abandon de leur permis de conduire, CAA-Québec estime nécessaire d'intervenir en amont. Grâce à des programmes de prévention et de sensibilisation, comme le guide *La bonne conduite n'a pas d'âge*, développé par la Fondation CAA-Québec, il est possible de planifier la transition vers d'autres modes de transport.

À cet égard, dans son guide destiné à aider les aînés à conserver leur mobilité, peu importe leur âge et leur moyen de transport, la Fondation CAA-Québec aborde les effets du vieillissement sur la conduite automobile, l'évaluation des habiletés de conduite d'un aîné, les déplacements sécuritaires chez les conducteurs aînés ainsi que le passage de conducteur à passager.

Aussi, la Fondation CAA-Québec propose des ateliers de sensibilisation à la sécurité routière à l'intention des aînés. L'autonomie et la mobilité font partie intégrante de ces ateliers. Cependant, pour joindre le plus grand nombre d'aînés possible, CAA-Québec croit que l'heure est venue pour le gouvernement du Québec de soutenir idéologiquement et financièrement de tels programmes. En effet, selon un sondage maison effectué par la Fondation CAA-Québec auprès de 1955 membres CAA-Québec âgés de 60 ans et plus, entre le 28 janvier et le 6 février 2022, près du quart des répondants francophones ont indiqué que les activités virtuelles en différé constituaient le format idéal pour ce genre d'activités. Que ce soient des conférences virtuelles, des capsules éducatives ou des questionnaires en ligne sous forme de quiz, l'appétit pour le numérique est grandissant chez les aînés et il faut amorcer ce virage afin de répondre à ce besoin.

Pour CAA-Québec, il est également très important que les programmes de prévention et de sensibilisation ciblent les proches des aînés, puisqu'ils font partie des solutions. Ils peuvent faire une évaluation de la capacité à conduire de manière sécuritaire d'un proche aîné, signaler un conducteur à risque à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ou aider un proche aîné à accepter son nouveau statut de passager en discutant ouvertement avec lui des conséquences inévitables du vieillissement sur la conduite automobile, en étant attentif à ses besoins, en évitant le harcèlement et la confrontation, en l'encourageant à évaluer ses compétences ou à consulter un professionnel de la santé, en faisant preuve d'attention et de compréhension et/ou en élaborant un plan d'action avec lui afin de lui permettre de demeurer mobile. Il y a lieu de croire qu'accroître l'accès à de la documentation et à des activités de sensibilisation destinées aux proches des aînés pourrait rendre les dialogues plus faciles et constructifs.

En matière de transition entre la conduite automobile et les autres modes de transport, CAA-Québec utilise souvent la formule « transition de 100 % conducteur à 100 % mobile » pour illustrer sa ligne de pensée. Et pour qu'un aîné conserve sa mobilité après avoir accroché ses clés, CAA-Québec recommande au gouvernement du Québec de s'inspirer des pratiques évoquées par les Centers for Disease Control and Prevention (CDC) dans leur outil nommé *My Mobility Plan*³.

³ https://www.cdc.gov/transportationsafety/older_adult_drivers/mymobility/index.html

En matière de mobilité, ce plan intégré propose notamment aux aînés de penser à tous les endroits où ils doivent se rendre dans leur communauté (ex. : médecin, épicerie, activité sociale), à la façon de s’y rendre (ex. : en conduisant, en taxi, en utilisant les transports collectifs) et de songer à la façon de s’y rendre au cas où ils ne pourraient pas utiliser la façon usuelle (ex. : autobus, covoiturage). Cet outil traite également de la santé physique (façons de rester en santé et de composer avec les maladies chroniques) comme élément essentiel pour conserver sa mobilité. Finalement, un des aspects souvent négligés de la mobilité des aînés y est aussi abordé, on parle ici de la micromobilité résidentielle (rester à la maison en toute sécurité) que ce soit à l’intérieur ou à l’extérieur de son habitation.

Bref, selon CAA-Québec, il ne faut pas se leurrer, même avec une bonne planification et de la préparation, renoncer à ses clés n’est facile pour personne. Il est donc primordial de respecter les différentes étapes et d’impliquer les proches.

Recommandations :

- Intervenir en amont pour préparer et soutenir les aînés lors de la perte ou l’abandon de leur permis de conduire à l’aide de programmes de prévention et de sensibilisation et soutenir idéologiquement et financièrement de tels programmes.
- Impliquer les proches des aînés et procéder par étapes.
- S’inspirer de l’outil *My Mobility Plan* des Centers for Disease Control et Prevention.

3. Composer avec la nordicité

En période hivernale, quelles actions, en plus du déneigement sécuritaire des trottoirs, permettraient aux personnes âgées de continuer de profiter des infrastructures, des commerces et des services de proximité ainsi que de maintenir une participation sociale et communautaire en toute sécurité?

Les conditions hivernales québécoises compromettent sans aucun doute les déplacements des personnes âgées. Pour CAA-Québec, il faut bien plus que déneiger et déglacer les trottoirs avec célérité. Afin d’assurer des déplacements actifs sécuritaires à tout moment de l’année, il faudra réaménager les intersections et implanter des mesures pour apaiser la circulation.

En plus de revoir le temps en secondes associé à chaque feu piétonnier, de construire des saillies de trottoir et des îlots intermédiaires de traversée, dont les avantages ont été exposés précédemment, CAA-Québec recommande d’aménager des intersections surélevées, où la neige et l’eau de fonte s’accumulent moins lors de précipitations.

Par ailleurs, en bordure des artères principales, il faudra ajouter du mobilier urbain, permettant aux aînés de se reposer, des végétaux et des abris tempérés, servant à les protéger des intempéries.

Enfin, à l'image d'Edmonton et de Québec, pourquoi ne pas aménager des espaces publics ou des stations chaleureuses qui font vivre l'hiver (animation festive, foyers, tentes offrant des boissons chaudes, etc.)? En plus d'offrir une pause ou un havre de repos, ces derniers favorisent aussi la socialisation et du même fait, peuvent contribuer à réduire l'isolement chez certains aînés.

Afin de permettre aux personnes aînées de continuer de profiter des infrastructures, des commerces et des services de proximité en période hivernale, CAA-Québec suggère donc au gouvernement de s'inspirer des initiatives et des aménagements mis de l'avant par d'autres administrations qui doivent également composer avec la nordicité.

Recommandations :

- Réaménager les intersections et implanter des mesures pour apaiser la circulation.
- S'inspirer des initiatives et des aménagements mis de l'avant par d'autres administrations qui composent avec la nordicité (mobilier urbain, abris tempérés, stations chaleureuses) afin de faire vivre l'hiver aux aînés.

4. L'élaboration d'une stratégie de sensibilisation visant à renforcer la sécurité des piétons

Quelle stratégie de sensibilisation auprès des piétons aînés devrait être mise en place pour renforcer leur sécurité? Quels partenaires devraient y être associés?

CAA-Québec est d'avis que la stratégie de sensibilisation ne devrait pas se limiter aux piétons aînés, mais s'adresser à l'ensemble des usagers de la route. En effet, le fait de connaître les réalités des aînés en matière de mobilité active pourrait bénéficier à l'amélioration des comportements de tous les usagers et favoriser une sécurité accrue des piétons aînés.

De plus, tous les usagers de la route, camionneurs, automobilistes, cyclistes et piétons, ont des obligations à respecter en vertu du Code de la sécurité routière afin d'assurer un partage de la route harmonieux. Chaque type d'usagers doit donc être sensibilisé à l'égard des obligations qui lui incombent ainsi qu'à celles qui incombent aux autres afin de renforcer la sécurité routière en général. Par ailleurs, même si le principe de la protection de l'usager le plus vulnérable est enchâssé dans le Code de la sécurité routière, ça ne donne pas droit à ce dernier de bafouer les règles et de, par exemple, traverser la chaussée où bon lui semble. L'importance d'un rappel des règles de sécurité routière n'est pas à négliger.

Puisque la stratégie de sensibilisation devrait s'adresser à l'ensemble des usagers de la route, il est nécessaire qu'une multitude de partenaires associés aux divers types d'utilisateurs soient impliqués. Ainsi, en plus de l'Association du camionnage du Québec, de CAA-Québec, de Vélo Québec, de Piétons Québec, des corps policiers, des municipalités et de tous les organismes qui œuvrent à l'amélioration de la sécurité routière, CAA-Québec estime qu'il est indispensable que les organismes qui représentent les personnes âgées prennent part aux discussions entourant la stratégie de sensibilisation.

Par ailleurs, l'expertise d'un organisme comme MADA-Québec (Municipalités (et villes) amies des aînés au Québec), dont la mission est d'influencer positivement les actions des municipalités sur les besoins et enjeux des aînés, doit nécessairement être mise à profit.

Bref, selon CAA-Québec, il est primordial qu'un grand nombre de partenaires aux expertises diverses, mais ayant tous à cœur l'amélioration des comportements de tous les usagers de la route, et par extension de la sécurité des piétons aînés, travaillent de concert à l'élaboration d'une stratégie de sensibilisation.

Recommandation :

- Élaborer une stratégie de sensibilisation visant à renforcer la sécurité des piétons qui s'adresse à tous les usagers de la route et impliquer une multitude de partenaires aux expertises diverses.

5. L'intégration des besoins des personnes âgées aux différentes stratégies de transport

Lors du développement de solutions innovantes et de l'optimisation des formules existantes des services de transport, comment tenir compte des besoins des personnes âgées et les intégrer aux stratégies mises en place?

Pour CAA-Québec, il est indispensable de trouver une façon d'inclure les personnes âgées tout au long du processus de développement de solutions innovantes et de l'optimisation des formules existantes des services de transport, mais surtout au moment de la prise de besoins. En effet, comme société, on a trop souvent tendance à présumer de leurs besoins et les solutions mises en place sont à des années-lumière de les combler.

À titre d'exemple et comme mentionné précédemment, à la fin de janvier et au début de février 2022, la Fondation CAA-Québec a sondé 1 955 membres CAA-Québec francophones âgés de 60 ans plus afin de planifier ses activités en lien avec la sécurité routière auprès de cette clientèle, de maximiser leur participation et d'identifier le format idéal (numérique, présentiel ou hybride), ainsi que les sujets de prédilection. Les résultats ont démontré un intérêt pour les activités de sécurité routière pour les aînés. Toutefois, le niveau d'intérêt demeure modéré. En effet, 40 % des répondants se sont dits intéressés par les activités sur la sécurité routière pour les aînés, mais l'intérêt envers ces activités augmente avec l'âge. De plus, ils sont particulièrement intéressés aux effets du vieillissement sur la conduite et la sécurité routière ainsi qu'à l'autonomie et à la mobilité. Par ailleurs, les activités en virtuel en différé sont le format idéal pour près du quart des répondants bien loin devant les activités en présentiel.

Ce coup de sonde a donc permis à la Fondation de CAA-Québec de connaître l'intérêt des 60 ans et plus pour les activités en virtuel et de travailler au développement de capsules vidéo sur des sujets qui les intéressent.

Par ailleurs, en ce qui concerne le développement de solutions innovantes et l'optimisation des formules existantes des services de transport, CAA-Québec recommande de procéder par petits pas et de prévoir une période d'essais et d'ajustements pour chacune des solutions adoptées afin d'optimiser leur portée et les résultats.

Recommandations :

- Inclure les personnes âgées tout au long du processus et surtout au moment de la prise de besoins.
- Procéder par petits pas et prévoir une période d'essais et d'ajustements.

6. La concertation des partenaires

Comment favoriser la concertation des partenaires locaux, régionaux et provinciaux afin d'accroître la mobilité des personnes âgées? Quelles actions pourraient émerger de cette concertation?

Tout d'abord, au même titre que d'autres partenaires, CAA-Québec demande au gouvernement du Québec de doter la province d'une stratégie nationale de sécurité routière basée sur la Vision Zéro. Pour l'organisme, celle-ci devra prioriser la sécurité des usagers vulnérables, tels que les aînés, en tenant compte de tous les types d'usagers de la route. Cependant, un changement de culture sera nécessaire afin que les principaux acteurs et les principales parties prenantes travaillent en complémentarité plutôt qu'en opposition. Ainsi, pour élaborer cette stratégie nationale, CAA-Québec recommande au gouvernement de miser sur une approche inclusive adaptée à tous les types d'usagers qui empruntent les routes et d'intégrer l'ensemble de ceux-ci aux discussions. La stratégie nationale de sécurité routière passe nécessairement par un travail de concertation entre les différents intervenants ou acteurs et les différentes parties prenantes du milieu. Si ce mode de fonctionnement y est enchâssé, la mobilité des personnes âgées sera assurément accrue.

De plus, afin de susciter une grande mobilisation de tous les acteurs et de la population, CAA-Québec suggère de réactiver, dans une formule renouvelée, la Table québécoise de la sécurité routière (table principale et tables sectorielles). Ce forum d'échanges, réunissant près de cinquante membres, a formulé près de soixante-quinze recommandations et propositions d'action au ministre des Transports. Ces recommandations ont donné lieu à des actions concrètes afin d'améliorer le bilan routier de la province et les différents travaux de la Table ont permis de sensibiliser l'ensemble de la société à l'égard de l'importance qui doit être accordée à la sécurité routière.

Enfin, en mai 2018, la SAAQ a mis sur pied un comité d'experts sur la sécurité des piétons auquel CAA-Québec participait et qui a publié un rapport à l'automne 2019. Ce rapport contenait les dix recommandations suivantes :

1. Bonifier dans les outils de la SAAQ les éléments d'information sur les piétons âgés, ainsi que sur l'interaction des piétons avec les véhicules lourds.
2. Ajouter des éléments d'information sur les piétons âgés, ainsi que sur l'interaction des piétons avec les véhicules lourds à la présentation *La bonne conduite n'a pas d'âge* de la Fondation CAA-Québec.
3. Concevoir un feuillet s'adressant aux piétons âgés et favoriser sa diffusion par des activités sur le terrain avec l'aide des relayeurs d'information.
4. Promouvoir l'utilisation de miroirs antévisseurs auprès des propriétaires de camions, afin d'améliorer la détection des piétons autour de ce type de véhicule lourd.
5. Sensibiliser les municipalités quant à l'importance de mieux tenir compte des besoins des piétons aux intersections munies de feux.
6. Fournir des outils aux décideurs et aux concepteurs municipaux afin qu'ils prennent des décisions éclairées quant aux bonnes pratiques concernant les aménagements destinés aux piétons.
7. Accroître la sensibilisation faite auprès des conducteurs de véhicules routiers sur le lien entre la vitesse et les risques pour les piétons.
8. Sensibiliser les municipalités à l'importance d'aménager des environnements routiers qui favorisent le respect des limites de vitesse, particulièrement là où il y a présence d'usagers vulnérables.
9. Sensibiliser les conducteurs de véhicules routiers à la problématique de la sécurité des piétons liés aux angles morts créés par les piliers de pare-brise.
10. Poursuivre l'analyse de la situation des piétons décédés ou blessés gravement dans une collision.

Près de quatre ans après l'émission de ces recommandations, CAA-Québec estime qu'un bilan des actions mises en œuvre devrait être produit ainsi qu'une actualisation des activités à venir. En effet, il ne suffit pas de soumettre des pistes d'action, encore faut-il les mettre en application.

Recommandations :

- Doter la province d'une stratégie nationale basée sur la Vision Zéro.
- Réactiver la Table québécoise de la sécurité routière.
- Exercer un suivi du rapport publié par le comité d'experts sur la sécurité des piétons.

CONCLUSION

Selon CAA-Québec, il est indéniable que renoncer à la conduite d'un véhicule automobile n'est facile pour personne. C'est pourquoi il faut intervenir en amont auprès des personnes âgées de manière à bien planifier leur transition vers d'autres modes de transport pour qu'elles conservent leur mobilité et leur autonomie une fois venu le temps d'accrocher leurs clés. Évidemment, une telle transition doit se faire par étapes et nécessite l'implication des proches.

Et, pour favoriser le transport actif des personnes âgées, CAA-Québec estime que des modifications aux feux et à la signalisation des passages pour piétons de même que de nouveaux aménagements s'imposent. Ces aménagements devront protéger les usagers vulnérables et réduire la vitesse de circulation des véhicules motorisés, puisque c'est uniquement si elles se sentent en sécurité que les personnes âgées effectueront des déplacements piétonniers.

Pour l'organisme, de tels changements ne peuvent avoir lieu sans l'adoption de stratégies élaborées de concert par différents intervenants ou acteurs, différentes parties prenantes du milieu et les aînés eux-mêmes, qui sont les mieux placés pour exprimer leurs besoins.

La mise en place de solutions ne pourra se faire sans l'aide financière du gouvernement du Québec et sans une campagne de sensibilisation destinée à l'ensemble des usagers de la route.

Parce qu'il a à cœur la mobilité, CAA-Québec est prêt à collaborer à la hauteur de son expertise afin de faire de la province un endroit où il fait bon vieillir.

ANNEXE - SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS DU MÉMOIRE

L'aménagement des territoires en faveur du transport actif des personnes âgées

- Mettre à jour la collection Normes – Ouvrages routiers pour tenir compte des réalités et des besoins des municipalités et rendre le contenu gratuit.
- Uniformiser les feux et la signalisation des passages pour piétons et revoir le temps en secondes associé à chaque feu pour piétons.
- Aménager les intersections en s'inspirant de la Vision Zéro afin de protéger les usagers vulnérables et réduire la vitesse de circulation et épauler financièrement les villes et les municipalités lors de ces réaménagements.
- Consulter les personnes âgées au sujet des réaménagements et sensibiliser ces dernières aux règles de circulation.

La transition entre la conduite automobile et les autres modes de transport

- Intervenir en amont pour préparer et soutenir les aînés lors de la perte ou l'abandon de leur permis de conduire à l'aide de programmes de prévention et de sensibilisation et soutenir idéologiquement et financièrement de tels programmes.
- Impliquer les proches des aînés et procéder par étapes.
- S'inspirer de l'outil *My Mobility Plan* des Centers for Disease Control et Prevention.

Composer avec la nordicité

- Réaménager les intersections et implanter des mesures pour apaiser la circulation.
- S'inspirer des initiatives et des aménagements mis de l'avant par des administrations qui composent avec la nordicité (mobilier urbain, abris tempérés, stations chaleureuses) afin de faire vivre l'hiver aux aînés.

L'élaboration d'une stratégie de sensibilisation visant à renforcer la sécurité des piétons

- Élaborer une stratégie de sensibilisation visant à renforcer la sécurité des piétons qui s'adresse à tous les usagers de la route et impliquer une multitude de partenaires aux expertises diverses.

L'intégration des besoins des personnes âgées aux différentes stratégies de transport

- Inclure les personnes âgées tout au long du processus et surtout au moment de la prise de besoins.
- Procéder par petits pas et prévoir une période d'essais et d'ajustements.

La concertation des partenaires

- Doter la province d'une stratégie nationale basée sur la Vision Zéro.
- Réactiver la Table québécoise de la sécurité routière.
- Exercer un suivi du rapport publié par le comité d'experts sur la sécurité des piétons.