

Réponses aux recommandations initiales du Comité d'élaboration des normes pour la conception des espaces publics

(Règlement de l'Ontario 191/11 sur les normes
d'accessibilité intégrées [RNAI])

Ville d'Ottawa

Août 2024

Introduction

Permettez-moi de me présenter : je m'appelle Caitlin Salter MacDonald, et je suis la greffière municipale de la Ville d'Ottawa. En vertu du *Règlement municipal sur la délégation de pouvoirs* (n° 2024-265), le Conseil municipal d'Ottawa m'a délégué le pouvoir de signer et de déposer, auprès de l'instance provinciale désignée, tous les rapports sur l'accessibilité et tous les autres documents d'information exigés dans le cadre de la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario*. Je suis donc heureuse de soumettre nos commentaires sur les recommandations initiales du Comité d'élaboration des normes pour la conception des espaces publics (le CENCEP). Nous avons préparé ces commentaires en consultant des douzaines de collègues dans les 12 directions générales administratives de la Ville d'Ottawa au cours des dernières semaines. Permettez-moi de signaler que même si nous employons le terme « Ville » dans plusieurs passages de ce document, les opinions professionnelles exprimées sont celles du personnel de la Ville; il ne faut pas nécessairement considérer qu'il s'agit des opinions du Conseil municipal d'Ottawa.

La Ville entend adapter et améliorer continuellement ses politiques, pratiques et exigences afin de recenser, d'éliminer et d'éviter les obstacles à surmonter dans l'environnement bâti. La clarté des normes permet aux résidents et aux employés de demander que les espaces publics en extérieur et en intérieur soient accessibles et de se prévaloir d'autres moyens pour améliorer leur quotidien et leur productivité. Pour veiller à ce que la société soit inclusive, les personnes en situation de handicap doivent pouvoir participer pleinement et sur un pied d'égalité à la création et à l'utilisation d'aménagements et d'espaces accessibles sans obstacles.

Les Normes de conception accessible (NCA) de la Ville d'Ottawa vont plus loin que ce qu'exigent les lois, dont le Code du bâtiment de l'Ontario et les Normes pour la conception des espaces publics (NCEP). Tous les changements apportés aux NCEP entreront en ligne de compte dans les éventuelles mises à jour des NCA de la Ville.

Comme nous l'avons déjà fait savoir dans la correspondance avec le gouvernement provincial, la Ville a récemment eu de la difficulté à interpréter les articles 80.23, 80.26 et 80.27 du *Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées* (RNAI) en ce qui concerne les exigences exprimées dans les NCEP.

Essentiellement, il est difficile de savoir si les différents programmes de construction se classifient dans les travaux d'entretien ou les travaux de réaménagement selon les définitions prévues à l'heure actuelle dans les NCEP. Nous avons mené une évaluation complète du champ d'application de tous les programmes de construction de la Ville avec le concours du Bureau de l'accessibilité et des Services juridiques pour nous assurer que ces programmes respectent les lois; or, nous relevons des difficultés lorsqu'il s'agit de déterminer le champ d'application des différents projets, compte tenu des définitions actuelles. La Ville appuie sans réserve les recommandations déposées par le CENCEP pour améliorer et préciser les définitions des Normes.

Dans l'ensemble, la Ville d'Ottawa est favorable aux changements proposés dans l'objectif des Normes, puisque cette version simplifiée apporte un meilleur éclairage aux organismes et au public.

La Ville appuie sans réserve l'élaboration de cours de formation et de ressources pour aider les organismes qui doivent s'acquitter d'obligations en vertu des Normes. La Ville appuie aussi les recommandations qui permettraient d'appliquer plus rigoureusement ces normes, puisque les commentaires démontrent constamment qu'il s'agit d'une lacune.

La Ville appuie aussi sans réserve les discussions qui se déroulent parmi les ministères du gouvernement provincial pour faire concorder les exigences relatives à l'environnement bâti, par exemple celles qui ont lieu avec le ministère des Affaires municipales et du Logement pour les exigences relatives aux examens des plans d'implantation par les comités consultatifs sur l'accessibilité et avec le ministère des Transports pour les questions se rapportant à l'accessibilité des ponts.

La Ville a aussi relevé des cas dans lesquels les changements proposés susciteraient des inquiétudes du point de vue du budget et de la constructibilité. Nous invitons le gouvernement provincial à se pencher sur les occasions de financer les organismes,

dont les municipalités, pour mettre en œuvre les changements apportés aux lois et qui rehaussent l'accessibilité.

Le personnel de la Ville a aussi déposé d'autres commentaires sur les 127 recommandations ci-après.

Recommandation 1 : objectifs à long terme des normes pour la conception des espaces publics

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable aux objectifs à long terme des NCEP, qui permettront de mieux comprendre les normes et de mieux en orienter l'application.

Recommandation 2 : harmonisation des définitions des rénovations majeures et étendues

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à l'idée de faire concorder les définitions des travaux de rénovation majeurs et des vastes travaux de rénovation, ce qui permettra de préciser les classifications de projet pour savoir quand et comment appliquer les NCEP.

Recommandation 3 : stratégie d'accessibilité pour le plan du site municipal

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à la stratégie municipale de l'accessibilité des plans d'implantation, qui comprendra de meilleures lignes de conduite pour respecter les exigences de l'accessibilité dans les plans d'implantation. Nous recommandons au gouvernement provincial de mettre au point et d'offrir la formation voulue au personnel compétent des organismes assujettis. Le gouvernement provincial devrait aussi préciser ce qu'on entend par « spécialiste de l'accessibilité » et spécifier la teneur et le mandat obligatoire des rapports complets sur l'accessibilité.

En raison des changements apportés aux demandes de réglementation des plans d'implantation et à la phase de la préconsultation, le gouvernement provincial devrait préciser les plans d'implantation à revoir par le Comité consultatif sur l'accessibilité (CCA). La Ville encourage le ministère des Services aux aînés et de l'Accessibilité et le ministère des Affaires municipales et du Logement à mener des discussions pour mieux définir les responsabilités du CCA.

Recommandation 4 : examens des plans du site par les Comités consultatifs de l'accessibilité

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable aux examens des plans d'implantation menés par les comités consultatifs sur l'accessibilité (CCA). Au même titre que les activités de formation qu'il met au point et qu'il offre au personnel des organismes assujettis, le gouvernement provincial devrait mettre au point des activités de formation pour les membres des CCA afin qu'ils puissent revoir les plans d'implantation du point de vue de l'accessibilité. Il faudrait penser au rôle des CCA, d'autant plus que leurs membres sont des bénévoles recrutés dans le public et parce que les changements apportés au processus des demandes de réglementation des plans d'implantation ont réduit les délais prévus pour les examens.

Recommandation 5 : formation obligatoire à l'accessibilité pour les fonctionnaires ainsi que [pour] les inspecteurs et inspectrices

Nous sommes d'accord. Bien que la Ville soit favorable à la formation obligatoire sur l'accessibilité pour les fonctionnaires ainsi que pour les inspecteurs et inspectrices, il est essentiel que les normes sur l'accessibilité exposées dans le Code du bâtiment de l'Ontario (CBO) et dans les NCEP puissent être appliquées par les instances provinciales, qui devraient imposer les pénalités applicables lorsqu'on signale des cas de non-conformité.

Le personnel recommande en outre d'étendre la formation à tous ceux et celles qui doivent appliquer les NCEP, dont les responsables de la conception de la voirie, les architectes et les concepteurs de locaux intérieurs, ainsi que les experts-conseils.

Recommandation 6 : documents d'orientation faisant autorité pour les fonctionnaires ainsi que [pour] les inspecteurs et inspectrices

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à l'élaboration de documents d'orientation faisant autorité pour les fonctionnaires ainsi que pour les inspecteurs et inspectrices et suggère de faire appel à l'Ontario Building Officials Association, qui constituerait une plateforme adéquate pour mettre au point ces lignes de conduite.

Recommandation 7 : orientation faisant autorité pour l'application du Code du bâtiment de l'Ontario et de la conception des espaces publics

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 8 : longueur et hauteur maximales des rampes

Nous ne sommes pas d'accord. Si la Ville est favorable au niveau supplémentaire d'accessibilité que ces dimensions apporteraient aux rampes, il serait extrêmement difficile de l'appliquer dans certains environnements, dont les environnements extérieurs. Les contraintes d'espace ne permettent pas toujours d'aménager les ascenseurs dans l'environnement extérieur, surtout dans les parcs municipaux, et dans de nombreux espaces, l'installation d'ascenseurs n'est pas viable. On s'inquiète aussi des mesures proposées, qui viendraient en fait doubler la course de la rampe, ce qui donnerait lieu à des problèmes de conception dans les cas où il existe déjà des contraintes d'espace. Une meilleure solution consisterait à aménager une rampe un peu plus haute.

En outre, le personnel s'inquiète aussi des coûts prohibitifs qu'on pourrait engager dans la mise en œuvre de rampes et d'ascenseurs selon les modalités exposées dans cette recommandation si on oblige à le faire dans tous les espaces publics.

Bien qu'on puisse considérer qu'il s'agit d'une règle de l'art dans les cas où cette recommandation est viable et même si le personnel est d'accord avec l'intention de la recommandation, compte tenu des motifs d'inquiétude exprimés ci-dessus, la Ville n'est pas favorable à cette recommandation selon son libellé actuel.

Recommandation 9 : multiples routes en lacet et largeurs des rampes d'accès

Nous ne sommes pas d'accord. La Ville est favorable aux principes de cette recommandation, mais reconnaît que les contraintes d'espace des sites pourraient ne pas permettre de circuler dans les deux sens. Nous suggérons de considérer cette recommandation comme une règle de l'art, plutôt que comme une exigence stricte.

Recommandation 10 : signalisation bilingue

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation, qu'elle respecte déjà dans le cadre de sa Politique de bilinguisme, avec le concours des Services en français. Nous croyons qu'il est utile d'en faire une exigence exécutable dans le cadre du CBO. Il est aussi recommandé de mieux consulter les autres municipalités et les organismes assujettis.

Recommandation 11 : adoption du code braille anglais uniformisé et du code braille français uniformisé

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. En vertu des Normes de conception accessible de la Ville, le braille anglais uniformisé (UEB) entre déjà en ligne de compte dans les panneaux indicateurs des établissements de la Ville d'Ottawa dans les cas nécessaires. De plus, en vertu de la Politique de bilinguisme de la Ville et avec le concours des Services en français, le code braille français uniformisé (CBFU) fait déjà partie de la signalétique de nos installations, dans les cas où il est obligatoire.

Recommandation 12 : définitions

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à l'idée de faire concorder les définitions dans l'ensemble des lois pertinentes afin de préciser les classifications de projets et l'application des NCEP.

Recommandation 13 : extension de la section des définitions

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à l'idée de prévoir d'autres définitions techniques, ce qui permettra de préciser les classifications de projets lorsqu'il s'agit de savoir quand et comment appliquer les NCEP. Les passages pour piétons, les panneaux d'arrêt dans tous les sens, les intersections non protégées et les sentiers polyvalents, entre autres, devraient faire partie des définitions suggérées pour le glossaire.

Recommandation 14 : définition du réaménagement

Nous ne sommes pas d'accord. Bien que la Ville soit effectivement favorable à l'idée de mieux définir le terme « réaménagement », cette recommandation devrait cadrer avec la recommandation 2 (harmonisation des définitions des rénovations majeures et étendues). Le terme « modification matérielle » peut être plus vaste que le terme « réaménagement » et pourrait obliger à consacrer d'importantes ressources à la mise à jour des secteurs visés. Si cette définition est adoptée, la Ville propose de consulter le public sur la définition du terme « modification matérielle » pour prendre connaissance de ses commentaires avant de la mettre en œuvre.

Recommandation 15 : modification des définitions des sentiers et des trottoirs

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation, qui permettrait de mieux préciser la différence entre un sentier récréatif et un trottoir, ainsi que les cas dans lesquels il faut prévoir les fonctions d'accessibilité obligatoires pour chaque sentier et trottoir (par exemple les pentes). Le personnel de la Ville recommande de remplacer le terme « déplacements domicile-travail » par le terme « transport » pour que ces notions cadrent avec la terminologie couramment utilisée.

En outre, le gouvernement provincial devrait mieux préciser l'objectif du sentier récréatif par rapport au trottoir ou au sentier polyvalent. La Ville souhaiterait aussi une certaine marge de manœuvre dans la planification du réaménagement de ces espaces, d'après les contraintes existantes des sites.

Recommandation 16 : consultation

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation. En adoptant des lignes de conduite cohérentes sur le mode de consultation des personnes en situation de handicap, au lieu d'en faire des normes, on offre une certaine marge de manœuvre lorsqu'il s'agit de savoir comment et quand consulter les organismes assujettis. Bien que la Ville d'Ottawa mène effectivement des consultations à intervalles réguliers, dont des consultations ciblées auprès des personnes en situation de handicap, nous savons qu'il s'agit d'un domaine dans lequel de nombreux autres organismes du secteur public éprouvent des difficultés.

En outre, le gouvernement provincial devrait prévoir des lignes de conduite qui tiennent compte de la complexité et de la dynamique exceptionnelle de la consultation publique. Ces lignes de conduite devraient aussi expliquer ce qu'il faut faire pour tenir compte de l'importance des commentaires publics et suggérer les moyens de communiquer efficacement lorsqu'on ne peut pas appliquer les commentaires.

Recommandation 17 : définition de l'aire de repos

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation, puisque les aires de repos peuvent comprendre d'autres infrastructures accessibles, et non seulement des bancs publics. En outre, la Ville recommande au gouvernement provincial d'inclure les demandes d'adaptation dans les

objectifs de la recommandation, puisque les commentaires et les besoins de la collectivité devraient avoir une incidence sur les types de zones de repos aménagées.

Recommandation 18 : distances entre les aires de repos

Nous ne sommes pas d'accord. Cette recommandation est trop prescriptive pour que la Ville y soit favorable. Obliger à installer un banc public tous les 30 mètres dans toutes les voies de déplacement extérieures n'est pas pratique et n'est pas non plus nécessairement un avantage du point de vue des coûts, compte tenu de l'achalandage piétonnier minimal de l'espace actuel. En outre, obliger à aménager différents bancs publics complique l'entretien et contredit les efforts consacrés à la cohésion du domaine public. Or, il faut noter que la Ville installe effectivement sur demande des bancs publics accessibles grâce auxquels les personnes qui se déplacent dans des appareils d'aide à la mobilité peuvent s'asseoir dans les parcs de la Ville.

La Ville recommande de supprimer l'obligation d'aménager différents bancs publics et l'exigence rigoureuse de l'espacement de 30 mètres et d'étendre plutôt la définition des bancs publics pour les zones de repos afin de tenir compte des bancs publics informels (construits dans des matériaux distincts de ceux des bancs publics), en plus de prévoir l'aménagement flexible des espaces d'après le lieu, les autres infrastructures voisines (comme les arrêts d'autobus et les parcs), le type et l'intention des voies de déplacement et l'achalandage piétonnier.

Recommandation 19 : définition des termes « ferme et stable »

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait aussi prévoir des lignes de conduite pour donner des exemples de matériaux acceptables, ainsi que pour définir les exigences relatives aux qualités mesurables de ces matériaux.

Recommandation 20 : aires de passage le long des sentiers et des voies d'accès

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à l'idée de créer des lignes de conduite pour les règles de l'art sur les lieux et les cas dans lesquels il faudrait prévoir des zones de passage.

Recommandation 21 : largeur des sentiers et des routes

Nous ne sommes pas d'accord. La Ville n'est pas favorable à cette recommandation. Les exigences prescriptives portant sur la largeur des sentiers récréatifs seraient nettement supérieures aux exigences existantes.

En outre, le personnel de la Ville remet en question la raison d'être de la largeur recommandée pour les sentiers permettant de se déplacer dans les deux sens, ce qui contredit d'autres lignes de conduite du gouvernement provincial. C'est pourquoi la Ville recommande que les lignes de conduite actuelles du gouvernement provincial cadrent avec les changements que l'on propose d'apporter à la largeur des sentiers et des voies de déplacement dans les NCEP, puisqu'elles tiennent déjà compte de tous les aspects des déplacements des piétons dans ces infrastructures.

Recommandation 22 : exigences générales concernant les aires de restauration à usage public

Nous ne sommes pas d'accord. Bien que la Ville soit favorable à l'idée d'aménager des aires de restauration accessibles à usage public, les recommandations sont trop restrictives dans leur libellé actuel. À Ottawa, la plupart des tables installées dans les pavillons existants ne seraient pas conformes, et il serait particulièrement difficile de prévoir un dégagement de 2 mètres sur tous les côtés de l'aire de restauration dans les scénarios d'aménagement de nombreux parcs. La Ville serait plutôt favorable à l'obligation d'aménager une voie de déplacement accessible pour se rendre dans les aires de restauration accessibles.

La Ville est favorable à d'autres éléments compris dans cette recommandation, notamment en prévoyant toutes sortes de bancs publics et d'assises accessibles à l'intention des personnes qui ont différents handicaps, en plus de s'assurer que les organismes assujettis surveillent ces espaces pour s'assurer de préserver l'accessibilité des aires de restauration en plein air et pour veiller à prévoir, dans les voies de déplacement accessibles, d'autres commodités, par exemple les bacs à ordures et les bacs de matières recyclables.

Recommandation 23 : extension des exigences relatives aux aires de restauration à usage public aux petits organismes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 24 : orientations faisant autorité pour les espaces de jeux en plein air

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à la recommandation selon laquelle des lignes de conduite officielles seraient utiles; elle demande toutefois des éclaircissements sur la différence entre ces lignes de conduite et l'annexe H des normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA), qui porte sur l'accessibilité des aires de jeux extérieures.

Recommandation 25 : amélioration des exigences en matière d'accessibilité pour les espaces de jeux en plein air

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à la recommandation d'accroître l'accessibilité pour les espaces de jeux en plein air, mais souhaite préciser dans quelle mesure les nouvelles exigences seront complémentaires ou différentes des exigences de l'annexe H de la norme CSA Z614:F20.

Recommandation 26 : aires pour chiens sans laisse

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation, mais demande de prévoir une marge de manœuvre dans son application, en notant que ce ne sont pas toutes les aires aménagées pour les chiens sans laisse qui ont des parcs de stationnement ou des sentiers asphaltés. La Ville recommande au gouvernement provincial d'obliger à prévoir une voie de déplacement accessible pour les aires aménagées pour les chiens sans laisse, ce qui constituerait la norme minimum; il faudrait aussi assurer l'entretien de cette voie en hiver.

Recommandation 27 : extension des exigences aux petits organismes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation, qui devrait s'appliquer plus généralement à l'ensemble de la province.

Recommandation 28 : extension des voies de déplacement extérieures

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Elle aménage déjà des voies de déplacement d'au moins 1,8 mètre de largeur, d'après les exigences des Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa.

Recommandation 29 : considération des ponts comme des voies de déplacement

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation, puisque nous avons éprouvé des difficultés relativement à l'accessibilité des piétons dans l'ensemble des ponts d'Ottawa. Or, la Ville reconnaît aussi que cette recommandation devrait cadrer avec les considérations du Code de conception des ponts routiers, conformément aux exigences du ministère des Transports.

Recommandation 30 : obligation de construire des trottoirs dans les rues existantes ou dans le cadre d'un réaménagement

Nous ne sommes pas d'accord. Les politiques actuelles de la Ville d'Ottawa permettent d'aménager des infrastructures piétonnables accessibles dans les rues de la ville. Or, les politiques actuelles de la Ville reconnaissent qu'il n'est pas viable, sur tout le territoire d'Ottawa, de réaménager des infrastructures piétonnables sur toutes les routes, par exemple dans les zones rurales ou dans les cas où il existe des contraintes sur les sites, dont l'emprise disponible, la gestion des eaux pluviales et les arbres matures. C'est pourquoi la Ville n'est pas favorable à cette recommandation, puisqu'elle contredit ses politiques actuelles, dont son Plan directeur des transports.

Dans ses lignes de conduite, le gouvernement provincial devrait reconnaître qu'il est nécessaire d'adopter différentes approches pour les nouvelles routes et qu'il faudrait également tenir compte des différents contextes et des différentes contraintes dans le réaménagement des routes existantes, notamment les différents modèles de conception des routes qui priorisent les usagers vulnérables de la route et qui ne prévoient pas nécessairement d'infrastructures piétonnables distinctes.

Le gouvernement provincial devrait aussi adopter une définition claire du terme « trottoir » par rapport au terme « voie de circulation » et devrait s'assurer de dresser la liste complète des exceptions dans les cas où les municipalités seraient autorisées à aménager seulement une voie de circulation accessible sur un côté de la rue.

Recommandation 31 : voies d'accès aux zones accessibles

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation, qui consiste à aménager une surface continue, ferme et stable menant à toutes les zones accessibles. Comme le prévoit la recommandation 19, il faudrait donner une définition complète des termes « ferme et stable », en plus de dresser la liste des exemples de matériaux acceptables.

Recommandation 32 : obstructions temporaires des voies de déplacement extérieures

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait toutefois prévoir des lignes de conduite dont pourraient s'inspirer le personnel de la Ville et les entrepreneurs lorsqu'il s'agit d'installer des obstructions temporaires, en donnant des instructions claires sur les moyens de s'assurer d'aménager une voie de déplacement accessible, notamment lorsqu'il faut savoir comment et où installer des rampes portables et des toilettes accessibles pendant les interruptions temporaires, le cas échéant.

En outre, ces lignes de conduite devraient préciser comment et quand il faudrait consulter les comités consultatifs sur l'accessibilité et les personnes en situation de handicap à propos des projets qui obligent à prévoir des obstructions pendant de longues durées dans les voies de déplacement, puisque les délais, les contraintes des sites et les considérations de santé et de sécurité pourraient se répercuter sur la réalisation de projets.

Recommandation 33 : accessibilité potentiellement réduite par des objets d'infrastructure

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 34 : marges plus importantes à prévoir pour portails et entrées

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation, qui cadre avec les exigences actuelles qu'elle impose dans ses Normes de conception accessible ou qui améliorent légèrement ces exigences.

Recommandation 35 : exigences techniques pour les rampes portables

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation, surtout lorsqu'il est conseillé au gouvernement provincial de prévoir des lignes de conduite pour aider les municipalités à mettre au point des cahiers des charges et les produits adaptés pour obtenir et construire des rampes portables, ce qui permettrait d'éliminer de nombreux obstacles qui existent à l'heure actuelle lorsqu'il s'agit d'avoir accès aux commerces ou aux entreprises inaccessibles.

Recommandation 36 : identification visuelle et tactile des pistes cyclables

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation, mais encouragerait aussi le gouvernement provincial à envisager d'inclure des infrastructures de délinéation entre les installations cyclables et les installations piétonnables, par exemple des bordures de demi-hauteur ou des plaques de délinéation podotactiles, en plus de prévoir la transition entre les infrastructures communes et les infrastructures réservées (par exemple un sentier polyvalent qui assure la transition avec un trottoir et une piste cyclable). Il faut aussi adopter des définitions cohérentes pour les voies cyclables, les sentiers cyclables et les pistes cyclables, ainsi que pour les sentiers polyvalents, comme nous l'indiquons dans les précédentes recommandations.

En outre, cette recommandation porte sur la signalétique visuelle des infrastructures cyclables, sans toutefois préciser en quoi peut consister cette exigence. À nouveau, il faudrait adopter des spécifications claires.

Recommandation 37 : signalisation piétonnière accessible

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation et inviterait le gouvernement provincial à prévoir des lignes de conduite ou à donner des exemples des configurations pour les poteaux de signalisation piétonnière accessible (SPA) d'après différentes largeurs de trottoirs (par exemple, 1,8 mètre par rapport à 3,0 mètres), les exigences de la conception (soit les installations cyclables dans les intersections protégées) et d'autres contraintes des sites (comme les murs de soutènement).

Le personnel de la Ville recommande aussi de prévoir une marge de manœuvre dans le positionnement des poteaux de SPA, sans indiquer de distance spécifique, et d'encourager plutôt les municipalités à les installer avec le plus grand nombre d'infrastructures d'accessibilité possible, dont une voie de déplacement en ligne droite, tout en tenant également compte des autres considérations comme les marges de largeur pour les véhicules d'entretien en hiver.

En outre, le personnel de la Ville recommande au gouvernement provincial à se pencher sur la question de savoir s'il faut prévoir, dans les carrefours à feux des zones rurales, de la SPA dans les cas où il n'y a pas d'infrastructures piétonnables. Il faudrait dresser une liste des exceptions pour l'installation de la SPA.

Recommandation 38 : exigences en matière d'éclairage

Nous ne sommes pas d'accord. La Ville n'est pas favorable aux exigences prévues pour l'éclairage telles qu'elles sont exposées dans cette recommandation, puisqu'elles ne sont pas pratiques et qu'elles contredisent les normes de l'industrie. Or, la Ville serait d'accord pour que le gouvernement provincial mette au point des lignes de conduite claires sur l'éclairage, qui tiendraient compte de toutes les conditions à remplir pour assurer l'éclairage des sentiers accessibles, par exemple la proximité des transports en commun, les raccourcis et les voies très achalandées par les piétons, entre autres.

Recommandation 39 : exigences en matière de signalisation

Nous ne sommes pas d'accord. La Ville juge que cette recommandation est inutile et onéreuse pour la plupart des panneaux d'orientation. Nous encourageons toutefois à inclure, parmi les pratiques à adopter dans la conception, d'autres considérations relatives à la signalétique (par exemple les codes QR et le braille). Il faudrait exposer ces règles dans les lignes de conduite élaborées par le gouvernement provincial.

Recommandation 40 : indicateurs tactiles de surface de marche

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation; toutefois, le gouvernement provincial devrait préciser les cas dans lesquels il faudrait aménager expressément des indicateurs tactiles de surface de marche (ITSM). (Par exemple, il ne faudrait pas prévoir d'ITSM sur les bateaux de trottoir à la fin des entrées de cour.) Il faudrait donner des exemples pour différentes situations et divers sites dans lesquels les ITSM seraient et ne seraient pas obligatoires, notamment en tenant compte des exigences dans les cas où une infrastructure cyclable côtoie un arrêt d'autobus.

Recommandation 41 : modification des normes relatives aux escaliers et aux rampes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. La plupart des recommandations font déjà partie des Normes de conception accessible (NCA) de la Ville d'Ottawa.

Recommandation 42 : obligation de prévoir des aires de repos

Nous ne sommes pas d'accord. La Ville n'est pas favorable à cette recommandation. Il serait trop lourd de consulter les responsables de chacun des différents projets prévoyant des zones de repos. La Ville recommande plutôt au gouvernement provincial de mettre au point des lignes de conduite, qui seraient créées de concert avec les

personnes en situation de handicap, sur les règles de l'art pour l'aménagement des zones de repos. Lorsque ces lignes de conduite auraient été mises au point, la Ville mettrait en œuvre ces exigences dans ses NCA.

Recommandation 43 : toilettes extérieures

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 44 : vestiaires extérieurs

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation et recommande de prévoir des tables à langer pour adultes dans les vestiaires extérieurs; il s'agirait d'une règle de l'art. On pourrait prévoir cette règle dans les lignes de conduite élaborées par le gouvernement provincial.

Recommandation 45 : bornes de recharge des appareils de mobilité

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 46 : accessibilité des bornes de paiement dans les stationnements

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable aux principes de cette recommandation. Toutefois, le gouvernement provincial devrait prévoir des lignes de conduite sur les cas dans lesquels il faut aménager des kiosques de paiement physiques, pour veiller à ce que le processus de paiement soit équitable pour ceux et celles qui n'ont pas d'appareil d'aide à la mobilité et sur les cas dans lesquels les « zones réservées aux mobiles » sont acceptables. La Ville croit savoir qu'il n'est pas toujours possible d'aménager des kiosques de paiement physiques dans tous les parcs de stationnement; elle veut toutefois s'assurer que l'accès est équitable pour toutes et pour tous.

Recommandation 47 : orientations officielles sur les stationnements accessibles

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation, puisqu'il y a encore beaucoup de confusion, surtout dans le secteur privé, en ce qui concerne les exigences relatives aux places de stationnement accessibles dans les NCEP et les modalités d'application de ces normes dans les parcs de stationnement appartenant à des entreprises privées. En outre, dans tous les changements qu'elle propose d'apporter aux lignes de conduite officielles sur le stationnement accessible, le

gouvernement provincial devrait aussi s'assurer de donner aux municipalités un délai suffisant pour mettre à jour leurs règlements applicables au stationnement.

Recommandation 48 : modification des exigences en matière de stationnement pour n'utiliser que des places de type A

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait toutefois préciser qu'elle s'adresse uniquement aux espaces nouvellement construits ou réaménagés.

Recommandation 49 : clarification de l'application des normes relatives au stationnement hors voirie

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation. Toutefois, le gouvernement provincial devrait préciser la définition des installations destinées à un usage « public » et « privé », puisqu'il y a encore beaucoup de confusion en ce qui concerne les parcs de stationnement appartenant à des entreprises privées.

Le personnel de la Ville a tenu de nombreuses discussions avec les promoteurs d'immeubles à logements multiples qui ne croient pas qu'ils sont obligés de respecter les exigences de la LAPHO et de prévoir des places de stationnement accessibles, puisqu'à leur avis, leurs parcs de stationnement sont « privés », même s'ils ont l'intention de prévoir des places de stationnement pour les visiteurs.

Recommandation 50 : voie de déplacement dans les stationnements

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. La province devrait prévoir la définition du terme « voie de déplacement accessible », comme le prévoient les recommandations précédentes.

Recommandation 51 : exigences en matière de stationnement sur rue

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, le personnel de la Ville est favorable à cette recommandation et invite le gouvernement provincial à donner des lignes de conduite techniques aux municipalités pour assurer la cohésion dans l'aménagement des places de stationnement accessibles sur rue. Ces lignes de conduite devraient tenir compte de considérations comme l'obligation d'aménager des places en tenant compte des bateaux de trottoir et des indicateurs tactiles de surface de marche (ITSM), de l'aménagement des sites des places accessibles, de la durée maximum prévue pour le

stationnement dans ces places et le nombre de places accessibles à prévoir dans les municipalités.

En outre, il faudrait donner des directives pour définir l'expression « sur demande, lorsque cela est possible », puisqu'on pourrait interpréter très largement cette expression.

Toutefois, il serait excessivement difficile d'obliger à aménager une allée d'accès des deux côtés du véhicule dans les couloirs entravés, et il devrait aussi s'agir d'une considération qu'il faudrait exposer dans ces lignes de conduite.

Il faudrait aussi que les changements à apporter aux places de stationnement sur rue existantes tiennent compte des autres facteurs qui pourraient aussi rehausser l'accessibilité des places de stationnement, par exemple en ajoutant un arrêt d'autobus ou en élargissant un trottoir, ce qui pourrait être compris dans ces lignes de conduite.

La Ville prend toujours connaissance des commentaires de son Comité consultatif sur l'accessibilité et des résidents d'Ottawa à propos de l'aménagement des places de stationnement sur rue, et c'est pourquoi nous croyons que ces changements répondraient à ces inquiétudes.

Recommandation 52 : augmentation des exigences en matière de stationnement

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 53 : renforcement des exigences en matière de stationnement pour des secteurs particuliers

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 54 : exigences en matière de maintenance des stationnements accessibles

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait aussi prévoir d'autres lignes de conduite lorsqu'il faut fermer des parcs de stationnement entiers ou en restreindre l'utilisation en raison de situations d'urgence. C'est pourquoi il faudrait mieux définir le contexte afin de préciser que la maintenance prioritaire des places de stationnement accessibles sera assurée lorsque des parcs de stationnement sont fermés ou entravés, dans les cas où il est pratique de le faire.

Recommandation 55 : matériaux fermes et stables pour les stationnements

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Comme nous l'indiquons sous la recommandation 19, il faudrait prévoir une définition complète des termes « ferme et stable », en plus de dresser la liste des matériaux acceptables en guise d'exemples.

Recommandation 56 : ratios de stationnement sur plusieurs sites de stationnement

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation, puisqu'elle permettrait de tenir compte des commentaires que nous adressent régulièrement les résidents d'Ottawa à propos du manque de places de stationnement accessibles en nombre suffisant dans les cas nécessaires. Or, la Ville recommande au gouvernement provincial de donner des définitions claires et d'adopter une terminologie cohérente, notamment pour les notions d'infrastructures « sans obstacles » et de « voie de déplacement accessible ».

En outre, le personnel de la Ville a remarqué qu'il n'est pas toujours possible d'appliquer la recommandation actuelle sur les garages de stationnement à niveaux multiples qui obligent à aménager des places de stationnement accessibles « au rez-de-chaussée ou au niveau de l'entrée ». C'est pourquoi il est recommandé de n'en faire qu'une règle de l'art, et non une obligation rigide.

Recommandation 57 : connexion des allées d'accès aux stationnements aux trottoirs

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation; elle a toutefois des inquiétudes à propos de la mise en œuvre de certaines exigences, compte tenu des contraintes sur les sites. C'est pourquoi elle recommande au gouvernement provincial de prévoir des lignes de conduite sur les moyens de mettre en œuvre ces recommandations dans les cas où il existe des limitations sur les sites.

Recommandation 58 : stations de recharge pour véhicules électriques

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable aux principes de cette recommandation. Or, le gouvernement provincial devrait préciser les détails de ce qu'elle entend par « établissement » ou « à proximité ». Il se peut qu'il n'y ait pas

d'installation dans certaines bornes de recharge, et dans les cas où une installation existe effectivement, il y a des règlements sur la proximité des bancs de batteries par rapport aux installations en vertu du *Code de prévention des incendies*. En outre, il faut aussi tenir compte de la localisation des conduites d'électricité existantes dans la planification des bornes de recharge pour les véhicules électriques, ce qui pourrait vouloir dire qu'il n'est pas possible d'assurer la proximité par rapport à l'entrée de l'installation.

De plus, en obligeant à aménager des places du type A avec une allée d'accès, il se pourrait qu'on réduise le nombre de bornes de recharge à cause des contraintes d'espace, si toutes les places doivent respecter cette exigence. Il se pourrait aussi qu'il soit difficile de construire des places du type A dans l'emprise compte tenu des contraintes d'espace. C'est pourquoi la Ville recommande de modifier cette exigence pour permettre d'aménager des places du type A dans les cas pratiques, en donnant des lignes de conduite claires.

Enfin, l'emplacement du port de recharge dans les véhicules est différent, et il se peut que les bornes de recharge ne soient pas conçues pour respecter les exigences des places de stationnement accessibles.

C'est pourquoi il est recommandé que le gouvernement provincial donne des lignes de conduite claires sur ce dont il faut tenir compte par rapport à ce qui est envisagé dans les règles de l'art dans la planification des bornes de recharge pour les véhicules électriques et les places de stationnement correspondantes.

Recommandation 59 : nouvelle couche de peinture des places de stationnement accessibles

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation; elle suggérerait plutôt de mettre en œuvre les exigences relatives au rendement des places de stationnement accessibles existantes, au lieu d'adopter les délais rigoureux exposés dans la recommandation.

Recommandation 60 : rénovations pour des secteurs spécifiques

La recommandation n'est pas claire. Bien que la Ville soit favorable à la recommandation selon laquelle les organismes devraient prévoir, dans leur plan pluriannuel, des interventions afin de respecter les normes actuelles pour les places de stationnement accessibles, la deuxième recommandation n'est pas claire : on ne sait pas comment le groupe de travail provincial s'y prendrait pour accroître le nombre de places de stationnement accessibles dans les infrastructures de stationnement

inaccessibles. Essentiellement, s'il faut réaménager une infrastructure de stationnement existante sans places accessibles pour y aménager des places accessibles, il faudrait déjà respecter les normes actuelles afin de prévoir le nombre exact de places d'après la superficie du lot, et non aménager moins de place. Il faudrait le préciser.

Recommandation 61 : signalisation des allées d'accès

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait aussi mettre au point des lignes de conduite sur l'obligation de normaliser la signalétique, de même que sur les cas dans lesquels et les moyens grâce auxquels il faudrait installer des bornes ou des panneaux de signalisation dans les alentours des allées d'accès sans nuire par ailleurs à l'accessibilité.

Recommandation 62 : signalisation des stationnements accessibles

Nous ne sommes pas d'accord. La Ville n'est pas d'accord avec cette recommandation, puisqu'elle ne garantit pas qu'il y aurait toujours des places accessibles, ce qui causerait la frustration des automobilistes. En outre, la localisation des places accessibles, qui doivent être le plus proche possible de l'entrée, est déjà une exigence des NCEP, et dans le cas des entrées multiples, cette question est traitée dans la recommandation 56.

Recommandation 63 : prévention de la réduction de l'accès aux stationnements accessibles lors de perturbations temporaires

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 64 : zones d'embarquement des passagers

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 65 : stationnements souterrains et couverts

Nous sommes d'accord. Dans l'ensemble, la Ville est favorable à cette recommandation, mais reconnaît que l'aménagement d'un stationnement couvert alternatif dans les cas où les véhicules accessibles ne peuvent pas avoir accès à un garage existant serait excessivement difficile et ne serait pas toujours réalisable. Dans la plupart des cas, il faudrait recourir à une autre piste de solution sur une rue attenante et le stationnement ne serait pas couvert.

Recommandation 66 : dégagement en hauteur pour le stationnement accessible

Cette recommandation n'est pas claire. Bien que la Ville soit favorable aux principes de cette recommandation, selon laquelle le dégagement en hauteur doit permettre de garer les véhicules accessibles de plus grande hauteur, on ne sait pas vraiment si cette exigence fait déjà partie de l'article 3.8.2.2 (« Access to Parking Areas ») du Code du bâtiment de l'Ontario.

En outre, il faudrait que cette recommandation cadre avec les exigences actuelles de l'industrie. Un dégagement en hauteur de 3 000 millimètres est nettement supérieur à ce que prévoient les normes actuelles.

Recommandation 67 : orientations faisant autorité pour l'obtention de services

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 68 : fourniture de dispositifs d'aide à l'écoute pour l'obtention de services

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 69 : redéfinition de la maintenance

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation, puisque les recommandations sont déjà appliquées dans les Normes de qualité de l'entretien et les processus d'entretien de la Ville.

Recommandation 70 : formulation de l'intention de maintenir

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 71 : exigences en matière de maintenance

Nous sommes d'accord nous ne sommes pas d'accord dans certains cas. La Ville est favorable aux principes de la maintenance obligatoire; or, certains aspects comme le rebalisateur des places de stationnement n'ont pas nécessairement à être assurés chaque année. Il faudrait expertiser l'état actuel des places de stationnement conformément aux normes établies par l'organisme pour la qualité de la maintenance.

Recommandation 72 : exigence de maintenance et/ou de création d'éléments correspondants

Nous ne sommes pas d'accord. Bien que la Ville soit d'accord avec l'intention de cette recommandation, l'adopter aurait des incidences sur les coûts et sur la constructibilité, en obligeant à y consacrer des investissements et des efforts de planification considérables. Il faut mieux préciser la recommandation (« lors de l'entretien [...] des intersections »), puisqu'on ne sait pas vraiment si cette situation peut obliger à prévoir des travaux de modernisation même pendant les activités d'entretien.

Il faut aussi mieux préciser le terme « tous les coins », qui comprendrait les cas dans lesquels il n'existe qu'un trottoir d'un côté de l'intersection. Ce libellé ne tient pas compte non plus des infrastructures en milieu de quadrilatère.

La Ville souhaiterait aussi que le gouvernement provincial tienne compte des cas dans lesquels il faut prévoir des infrastructures d'accessibilité dans les intersections des zones rurales qui n'ont pas d'infrastructures piétonnables.

Recommandation 73 : inclusion de diagrammes dans les normes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 74 : inclusion d'images dans les normes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 75 : application par les municipalités des exigences du *Règlement sur les normes d'accessibilité intégrées*

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 76 : modification de la section relative aux dérogations afin d'éviter les décisions arbitraires

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 77 : durabilité environnementale et accessibilité

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation et recommande que l'entretien hivernal soit une considération dans la sélection des matériaux pour assurer la durabilité environnementale et l'accessibilité. Dans l'ensemble, cette ligne de conduite serait utile lorsqu'il s'agit de prendre des décisions pour harmoniser les besoins de tous les usagers des espaces publics et pour éviter les

priorités contradictoires dans la durabilité environnementale et l'accessibilité (autrement dit, l'abattage d'arbres matures pour élargir un trottoir pourrait contredire la volonté d'offrir au public des zones de fraîcheur et d'ombrage). Bien que la Ville soit d'accord pour protéger le stationnement des personnes en situation de handicap, on pourrait enlever des places de stationnement dans les cas où elles ne sont pas nécessaires, ce qui pourrait permettre d'apporter d'autres améliorations avantageuses pour les personnes en situation de handicap, par exemple en ajoutant un arrêt d'autobus.

Recommandation 78 : impact des véhicules connectés/autonomes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Toutefois, nous croyons que les zones de débarquement et d'embarquement devraient être les mêmes pour tous les véhicules, dont les véhicules connectés et autonomes (VCA). On ne sait pas vraiment ce qu'on entend par zone « sans véhicules » si on autorise les VCA dans cette zone; toutefois, nous sommes d'accord pour dire qu'il est nécessaire d'assurer l'égalité dans l'accès aux infrastructures. Il faudrait aussi apporter des précisions pour savoir si les infrastructures des VCA se rapportent aux véhicules (soit les rampes dans les VCA) ou à d'autres infrastructures physiques.

Enfin, les véhicules autonomes (comme les robotaxis) ne feraient probablement pas appel à des bornes de recharge lorsque les personnes qu'ils transportent se trouveraient à l'intérieur, en raison du temps qu'il faut compter pour recharger ces véhicules. Par ailleurs, l'article sur les bornes de recharge ne se rapporterait qu'aux véhicules électriques dans la recommandation 58.

Recommandation 79 : mettre à jour le Code du bâtiment de l'Ontario avec un langage inclusif

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 80 : intégration de la stratégie d'accessibilité dans les études d'aménagement du territoire des municipalités

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 81 : portes et portillons sur la voie de déplacement sans obstacles

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 82 : harmonisation de la largeur de la voie de déplacement sans obstacles

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 83 : harmonisation des voies de déplacement extérieures accessibles

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 84 : exigences en matière de largeur d'entrée

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 85 : aire de soulagement pour les animaux aidants

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 86 : harmonisation des rampes et des escaliers extérieurs

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 87 : actualisation des exigences en matière de portes et d'embrasures

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 88 : actualisation des exigences relatives aux mains courantes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 89 : mains courantes et « surfaces rugueuses »

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 90 : cohérence de l'indicateur de surface de marche tactile

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Il faudrait prévoir des lignes de conduite cohérentes pour les ITSM aux points d'intersection des infrastructures cyclables et des infrastructures piétonnables.

Recommandation 91 : harmonisation avec la norme CSA/ASC B651 pour les sols et les surfaces au sol

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 92 : cuisines et cuisinettes dans les espaces publics

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 93 : installations de remise en forme et de loisirs

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 94 : dégagement par rapport au mur de retour

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 95 : contrôles opérationnels

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 96 : contrôles des systèmes accessibles

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 97 : systèmes de communication pour ascenseurs

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 98 : exigences relatives aux opérateurs de portes accessibles

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 99 : dispositifs d'assistance à la communication pour les zones de service

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Toutefois, il faudrait préciser cette recommandation pour confirmer que cette nouvelle norme doit s'appliquer à la fois aux espaces nouvellement construits et aux espaces réaménagés.

Recommandation 100 : déplacement dans les espaces publics

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Toutefois, il faudrait préciser cette recommandation pour confirmer que cette nouvelle norme doit s'appliquer à la fois aux espaces nouvellement construits et aux espaces réaménagés.

Recommandation 101 : signalisation des toilettes accessibles

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Toutefois, il faudrait préciser cette recommandation pour confirmer que cette nouvelle norme doit s'appliquer à la fois aux espaces nouvellement construits et aux espaces réaménagés.

Recommandation 102 : alarmes incendie visuelles dans les toilettes à plusieurs cabines

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation pour les infrastructures nouvelles et les infrastructures réaménagées. Les organismes devraient aussi mettre au point un plan pour moderniser les systèmes d'après les besoins et les commentaires afin de s'assurer que ces systèmes d'urgence répondent aux besoins de tous les occupants des immeubles.

Recommandation 103 : systèmes d'appel d'urgence dans les toilettes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation pour les infrastructures nouvelles et les infrastructures réaménagées. Les organismes devraient aussi mettre au point un plan pour moderniser les systèmes d'après les besoins et les commentaires afin de s'assurer que ces systèmes d'urgence répondent aux besoins de tous les occupants des immeubles.

Recommandation 104 : dispositifs de signalisation visuelle dans les salles de classe

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait préciser ce qu'il entend par « salle de classe ». Par exemple, cette définition s'appliquerait-elle aux espaces dans lesquels la Ville offre des cours au personnel ou au grand public (par exemple les cours de cuisine et de natation et la formation des employés) ou aux centres de garde d'enfants?

Recommandation 105 : installations sanitaires

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 106 : serrures automatiques

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait préciser, dans cette norme, que cette recommandation s'appliquerait uniquement aux salles de toilettes universelles accessibles à une seule cabine.

Recommandation 107 : tables à langer pour adultes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait inclure la mention « pour tous les projets de construction de nouvelles installations ou de réaménagement ». La Ville reçoit à intervalles réguliers des commentaires indiquant qu'il faut prévoir des tables à langer pour adultes.

Recommandation 108 : barres d'appui en forme de L

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait inclure la mention « pour tous les projets de construction de nouvelles installations ou de réaménagement ».

Recommandation 109 : barres d'appui rabattables

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait inclure la mention « pour tous les projets de construction de nouvelles installations ou de réaménagement ».

Recommandation 110 : toilettes universelles et à plusieurs cabines

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 111 : toilettes accessibles à une seule personne

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 112 : toilettes des hôtels

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait prévoir l'obligation, pour les chambres d'hôtel accessibles, d'aménager des infrastructures d'accessibilité supplémentaires comme des barres de préhension dans les salles de bains. La Ville a reçu des commentaires indiquant qu'il n'y a pas suffisamment d'installations accessibles dans les hôtels.

Recommandation 113 : pourcentage d'unités sans obstacles

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable aux principes qui consistent à obliger à aménager un plus grand nombre de logements accessibles. Toutefois, d'après les commentaires reçus, le personnel a des inquiétudes à propos des logements accessibles existants qui sont inabordables pour ceux qui en ont besoin. Il faudrait améliorer la concertation entre le gouvernement provincial et les municipalités afin de s'assurer que les logements accessibles sont abordables pour les personnes en situation de handicap qui ont besoin de logements sans obstacles.

Recommandation 114 : zones nécessitant une voie de déplacement sans obstacles

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 115 : alimentation de secours dans les bâtiments résidentiels

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable aux principes de cette recommandation. Toutefois, comme l'ont fait savoir les différents représentants du Conseil municipal qui siègent au Comité des services de protection et de préparation aux situations d'urgence d'Ottawa en février 2023, le gouvernement provincial doit établir un budget ou prévoir des subventions pour les immeubles privés de plusieurs étages qui n'ont pas déjà le financement voulu.

Recommandation 116 : veiller à ce que le Code du bâtiment de l'Ontario respecte les exigences de la CSA/ASC en matière de logement

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation.

Recommandation 117 : améliorer l'accessibilité des sorties de secours

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. À l'heure actuelle, les établissements de la Ville sont dotés de sorties de secours au rez-de-chaussée, et ces sorties mènent à une voie de déplacement accessible, dans le cadre de son Plan d'intervention d'urgence.

Recommandation 118 : sorties de secours au niveau du sol

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. À l'heure actuelle, les établissements de la Ville sont dotés de sorties de secours d'urgence dans le cadre de son Plan d'intervention d'urgence.

Recommandation 119 : zones de refuge en cas d'incendie

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Les *Normes de conception accessible* de la Ville précisent actuellement les exigences à respecter pour les zones de refuge « dans les cas où elles font partie du plan de sécurité incendie ou du plan d'évacuation de l'établissement » et ces zones sont déjà prévues dans de nombreux immeubles.

Recommandation 120 : chaises d'évacuation d'urgence

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable aux principes de cette recommandation. Le gouvernement provincial devrait préciser les cas dans lesquels il faut prévoir des chaises d'évacuation d'urgence sur tous les étages ou les cas dans lesquels il faut en prévoir un par cage d'escalier, ce qui pourrait peser lourdement sur le budget.

Recommandation 121 : modernisation des installations existantes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable aux principes de cette recommandation. Toutefois, il faut tenir compte des délais et du financement budgétaire du gouvernement provincial pour les travaux de rénovation et de réaménagement; les délais et le financement doivent être suffisants, puisque cette recommandation peut avoir des incidences considérables sur la constructibilité et sur le budget.

Recommandation 122 : les modifications matérielles doivent être conformes aux normes d'accessibilité

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable aux principes de cette recommandation. Toutefois, il faut tenir compte des délais et du financement budgétaire du gouvernement provincial pour les travaux de rénovation et de réaménagement; les délais et le financement doivent être suffisants, puisque cette recommandation peut avoir des incidences considérables sur la constructibilité et sur le budget.

Recommandation 123 : modernisation des systèmes d'urgence

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Il faut tenir compte des délais pour éviter les lourdes pressions budgétaires.

Recommandation 124 : exigences rétroactives en matière de toilettes

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable aux principes de cette recommandation. Toutefois, il faut tenir compte des délais et du financement budgétaire du gouvernement provincial pour les travaux de rénovation et de réaménagement; les délais et le financement doivent être suffisants, puisque cette recommandation peut avoir des incidences considérables sur la constructibilité et sur le budget.

Recommandation 125 : garantie de l'accès en cas de perturbations temporaires

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation, qui fait déjà partie de ses pratiques courantes.

Recommandation 126 : ressources pour les rénovations

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation. Elle invite toutefois le gouvernement provincial à tenir compte de tous les organismes du secteur public, quelle que soit leur taille, dans les subventions à attribuer afin d'alléger les pressions budgétaires.

Recommandation 127 : caractéristiques d'accessibilité de l'information

Nous sommes d'accord. La Ville est favorable à cette recommandation et fait observer que cette information est déjà publiée à l'heure actuelle sur son site Web principal.

Conclusion

L'accès sans obstacles aux espaces publics est essentiel pour toutes et pour tous dans leur quotidien.

En améliorant la clarté des lois, les entreprises et les organismes de l'Ontario disposeront de l'encadrement et des outils qui leur permettront de créer et d'aménager des espaces publics accessibles. Une société inclusive qui pense et construit des

aménagements accessibles universels fait rejaillir des bienfaits sur toutes et sur tous grâce à cette réalisation.

Enfin, la Ville tient à préciser au gouvernement provincial qu'il est important de conserver les documents dans l'étude de toutes les recommandations dans le cadre des NCEP. La qualité des documents conservés permettra de préserver la confiance du public en démontrant qu'on respecte les lois, qu'on assure une gouvernance saine, qu'on rend des comptes et qu'on veille sur la transparence. La qualité des documents conservés oblige à faire appel à des systèmes opérationnels qui respectent les exigences de la documentation et dans lesquels les dossiers et les relevés vérificationnels des interventions dans les documents ne sont pas modifiables. Dans l'étude de la mise en œuvre des NCEP, la Ville recommande d'intégrer également des exigences relatives à la conservation des documents, dans les cas nécessaires.

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de vous soumettre nos commentaires.

Personne-ressource :

Caitlin Salter MacDonald

Greffière municipale

Ville d'Ottawa

Téléphone : 613-580-2424, poste 28136