



SYNTHÈSE

Les moyens de transport et la mobilité des aînés Montréalais :

intervenir face au vieillissement de la population



Table de concertation
des aînés de l'île de Montréal



Quelques faits saillants du portrait de situation sont présentés ici. Le document dans sa forme intégrale est disponible sur le site internet de la TCAÎM (www.tcaim.org).

La question du transport est une préoccupation du milieu communautaire aîné depuis de nombreuses années puisque ses impacts sur l'accès aux soins de santé, sur la sécurité alimentaire et sur la participation sociale sont considérables. C'est donc à la demande de ses membres que la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM) a amorcé, en septembre 2007, une concertation régionale quant aux moyens de transport et à la mobilité de la population aînée sur le territoire de l'île de Montréal. Ce portrait de situation constitue le premier jalon de cette démarche concertée visant à adapter l'offre de transport aux besoins de la population aînée montréalaise.

La problématique

La condition physique, les options de transport disponibles, les ressources financières ainsi que la sécurité perçue constituent autant de facteurs pouvant influencer le niveau de réponse aux besoins de mobilité (Suen & Mitchell, 2000).

Soulignons que sur l'île de Montréal :

- Plus de 101 000 personnes aînées (40%) déclarent au moins une incapacité ayant un impact sur la quantité et le genre d'activités qu'elles peuvent réaliser¹ (difficultés à voir, entendre, communiquer, marcher, se pencher ou autres activités semblables), et un peu plus de 44 200 d'entre elles ont des incapacités suffisamment importantes pour recevoir des services de maintien à domicile de la part des établissements associés au réseau de la santé².
- 28 % des personnes âgées de 65 ans et plus vivent sous le seuil de faible revenu³, une réalité touchant un peu plus de 80 000 personnes aînées.
- 18 % des personnes âgées de 65 ans et plus vivent au sein de ménages sans automobile, une proportion avoisinant les 50 % chez les 85 ans et plus (Morency & Chapleau, 2007).
- Malgré la disponibilité des proches, plusieurs personnes âgées limitent leurs besoins de déplacement aux strictes nécessités, parfois parce que le fait de demander de l'aide confirme leur état de dépendance, d'autres fois par crainte de déranger (Bailey, 2004).
- Plusieurs personnes âgées évitent d'utiliser le transport en commun et la marche par peur de tomber ou d'être agressées.

Si, de manière isolée, les variables énumérées précédemment sont susceptibles d'influencer le niveau de réponse aux besoins de déplacement, la combinaison de plusieurs d'entre elles augmente de façon significative le risque de vivre une problématique d'exclusion sociale reliée au transport. À titre illustratif, les personnes âgées les plus à risque sont celles cumulant la présence d'incapacités, le fait de vivre seule et d'avoir de très faibles revenus :

- **Sur le territoire de l'île de Montréal, un peu plus de 25 300 personnes âgées déclarent des incapacités, vivent seules et sous le seuil de faible revenu⁴.**

UTILISATION DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

L'automobile figure au premier rang des modes de transport privilégiés par les personnes âgées Montréalaises pour effectuer leurs déplacements. Le transport en commun figure au second rang, suivi de la marche. L'utilisation des autres modes demeure somme toute marginale.

L'automobile

- À l'instar des autres groupes d'âge, les personnes âgées Montréalaises privilégient l'automobile, en tant que conducteur ou passager, pour effectuer leurs déplacements.
- Par ailleurs, une tendance à éviter les situations difficiles heures de pointe, ou dans les zones de congestion, amène les personnes âgées à conduire moins que les autres cohortes de conducteurs.
- Plusieurs conducteurs âgés appréhendent fortement le retrait de leur permis de conduire qu'ils associent à la perte de leur indépendance.
- Soulignons que sur l'île de Montréal, plus d'une personne âgée sur deux (52 %) ne conduit pas.
- Ces personnes dépendent donc de leurs proches ou de modes de transport alternatifs à l'automobile pour répondre à leurs besoins de déplacement.

Le transport en commun

- La population âgée qui utilise le transport en commun privilégie l'autobus.
- Une forte proportion des déplacements est effectuée le jour, entre les périodes de pointe.
- Ces déplacements ont principalement lieu à l'échelle d'un quartier. Ils impliquent souvent d'effectuer plusieurs correspondances de circuit et potentiellement d'attendre de longues périodes aux arrêts.
- Les efforts physiques nécessaires à l'utilisation du métro (nombreux escaliers, grande distance de marche entre l'entrée de l'édicule et les quais d'embarquement, etc.) ainsi que la sécurité perçue sont des obstacles à une utilisation plus régulière du métro pour un bon nombre de personnes âgées.

La marche

- Plusieurs personnes âgées font état de leurs difficultés à traverser aux intersections dans les temps alloués.
- Elles sont aussi nombreuses à limiter leurs déplacements l'hiver en raison des trottoirs enneigés ou glacés.

UTILISATION DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT (suite)

Le taxi

- Pour la population aînée, il s'agit d'un mode de transport confortable, rapide et apprécié.
- Toutefois, pour plusieurs personnes aînées, le montant moyen d'une course effectuée en taxi, estimé à 16.78 \$⁵, n'en permet pas une utilisation régulière.

Le transport adapté

- Un peu plus de 10 000 personnes âgées Montréalaises sont actuellement admises au transport adapté.
- Les usagers âgés de 65 ans et plus représentent 57 % de la clientèle du transport adapté, les trois quart étant âgés de 75 ans et plus⁶.
- La proportion de personnes âgées admises au transport adapté est en croissance constante depuis quelques années.
- Les critères d'admissibilité, établis par le ministère des Transports du Québec, concernent le niveau et la persistance des incapacités (MTQ, 1998 : III et IV).
- Toutefois, être une personne âgée et vivre avec certaines incapacités ne garantit pas l'admissibilité au service.

L'accompagnement-transport bénévole

- Il s'agit d'une offre de service développée par les organismes communautaires pour répondre aux besoins de transport des personnes non-admissibles au transport adapté, mais rencontrant des difficultés à effectuer un déplacement par le biais des modes de transports dits « réguliers ».
- Une trentaine d'organismes communautaires sur le territoire de l'île de Montréal offrent des services d'accompagnement-transport bénévole pour des motifs tels que la socialisation, l'aide aux commissions ou les déplacements pour motifs médicaux.
- Cette offre de service repose majoritairement sur des bénévoles âgés entre 65-74 ans.
- Plusieurs préoccupations concernant l'offre de ce service ont été relevées, dont la pénurie de ressources bénévoles, les coûts reliés à la gestion et l'offre du service, et la très forte demande pour l'accompagnement-transport bénévole de type médical.
- À ce sujet, la pression exercée sur les organismes communautaires pour répondre à la demande de transport pour motif médical est telle que près d'un organisme sur deux à été contraint, au cours des dernières années, à privilégier l'accompagnement-transport bénévole pour motif médical au détriment des autres types d'accompagnement-transport bénévole offerts (aide aux commissions, socialisation, etc.)⁷.

LES ACTIONS EN COURS OU PROJETÉES



En regard de chacun des modes étudiés, l'étude de la TCAÎM s'est attardée à recenser les différentes actions en cours ou projetées qui pourraient répondre, en tout ou en partie, aux préoccupations exprimées par la population aînée montréalaise. Voici donc une liste non exhaustive des actions en cours ou projetées par les différents acteurs concernés :

- En ce qui a trait à la conduite automobile, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) élabore présentement la trousse « *Au volant de ma santé* ». Celle-ci a pour objectif d'informer les conducteurs aînés sur les moyens de conserver le privilège de la conduite le plus longtemps possible et sur les habitudes de vie à adopter pour préserver les capacités nécessaires à la conduite d'un véhicule automobile.
- En ce qui concerne le transport en commun, la Société de transport de Montréal (STM) a démarré la mise en place d'un service de navettes par autobus dédiées aux personnes aînées (Navettes Or). Cette offre de service a pour objectif d'augmenter la mobilité des personnes âgées dont la condition physique rend difficile l'utilisation du réseau régulier de transport en commun. La STM poursuit aussi ses actions visant à accroître l'accessibilité du service de transport en commun, notamment en remplaçant la totalité de la flotte d'autobus actuelle pour des autobus à plancher bas (d'ici 2012), ainsi qu'en rénovant cinq stations de métro de la ligne orange (d'ici 2010) pour les munir d'ascenseurs (l'ensemble des stations seront rénovées dans le même but sur un échéancier plus long).
- Pour répondre aux préoccupations exprimées, entre autres, par les piétons âgés, la Ville de Montréal procède graduellement à l'ajustement du temps alloué aux piétons pour traverser la chaussée à une norme plus conservatrice. Cette démarche a pour but de permettre aux personnes marchant à une vitesse réduite de traverser la chaussée en toute sécurité.
- À l'intention des chauffeurs de taxi montréalais, le Ministère des Transports du Québec (MTQ) met en place des mécanismes permettant la rétroactivité de la forma-

tion de sept heures, consacrée au transport des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Cette mesure a pour effet de s'assurer que l'ensemble des chauffeurs de taxi exerçant leur profession dans l'agglomération de Montréal dispose des connaissances nécessaires pour répondre aux besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

Les défis à relever :

La population aînée montréalaise forme un groupe hétérogène et ses besoins en matière de transport sont multiples. Par conséquent, les défis à relever pour répondre adéquatement aux besoins de cette population sont nombreux et complexes.

Qu'il soit question de l'automobile, du transport en commun ou de la marche, les habiletés fonctionnelles et cognitives nécessaires à l'utilisation de ces différents modes de transport font en sorte qu'il devient progressivement de plus en plus difficile pour certaines personnes âgées, notamment celles vivant avec des incapacités, de se déplacer de façon autonome.

C'est à la lumière de la diversité des besoins et des actions en cours et projetées qu'ont été identifiés les défis à relever en priorité pour répondre aux besoins de transport d'une population vieillissante, c'est-à-dire :

- Accroître la mobilité de la population aînée en développant une offre de transport en commun correspondant à leurs besoins ;
- Intensifier les actions visant à favoriser l'utilisation des transports actifs auprès de la population aînée ;
- Promouvoir, dans toutes les sphères d'activités, mais notamment en matière de transport et d'aménagement urbain, les principes d'accessibilité universelle ;
- Mettre en place des stratégies visant à développer une offre de transport complémentaire aux services d'accompagnement-transport bénévole pour répondre aux besoins de transport pour motifs médicaux nécessitant un accompagnement.



LES ACTIONS À PRIVILÉGIER

Afin de relever les défis identifiés, plusieurs actions sont à privilégier. La TCAÎM, de concert avec son comité de partenaires veillera, dans la seconde phase de la démarche, à travailler sur les actions identifiées en fonction des différents défis.

Les actions à privilégier pour répondre aux besoins de transport d'une population vieillissante

Accroître la mobilité des personnes âgées en développant une offre de transport en commun correspondant à leurs besoins

- Travailler en collaboration avec la STM afin d'évaluer des opportunités telles que :
 - Accroître l'offre de service des Navettes Or tous les jours de la semaine et les fins de semaine;
 - Élargir l'accessibilité à la Carte d'accompagnement STM ;
 - Étendre le service Entre-deux arrêts à l'ensemble des usagers âgés ;
 - Augmenter la fréquence des campagnes de civisme à bord des autobus et du métro ;
 - Améliorer les mécanismes d'information à la clientèle.

Intensifier les actions favorisant l'utilisation des transports actifs auprès de la population âgée

- Exercer un rôle de vigie quant à la mise en œuvre et la réalisation des orientations figurant dans le Plan de transport 2008 et la Charte du piéton de la Ville de Montréal.
- Alimenter les Tables de concertation locales et les organismes du milieu communautaire âgé dans leur travail de représentation auprès de leurs instances locales.

LES ACTIONS À PRIVILÉGIER (suite)

Promouvoir, dans toutes les sphères d'activités, mais notamment en transport et en aménagement urbain, les principes d'accessibilité universelle

- **Consolider les ponts entre le milieu associatif aîné et celui des personnes handicapées sur des enjeux communs**
 - Assurer la participation active d'un représentant du milieu associatif aîné au sein de la Table de concertation en transport des personnes handicapées de Montréal ;
 - Poursuivre les représentations communes (milieu associatif aîné et milieu associatif des personnes handicapées) ;
 - Collaborer à la réalisation d'un guide pour l'application du principe d'accessibilité universelle dans les transports en commun, un outil développé par la Table de concertation en transport des personnes handicapées de Montréal à l'intention des transporteurs.

Développer et consolider une offre de services répondant aux besoins de transport pour motifs médicaux nécessitant un accompagnement

- **Travailler de concert avec le réseau de la santé et des services sociaux, l'industrie du taxi et le réseau communautaire offrant des services d'accompagnement-transport bénévole pour une réflexion approfondie sur un partage des responsabilités, une révision de l'offre et une consolidation des services pour des motifs médicaux, afin d'assurer le transport requis aux personnes âgées les plus vulnérables.**
- **Analyser plus attentivement différentes initiatives visant à répondre aux besoins de transport pour des motifs médicaux nécessitant un accompagnement, notamment en évaluant :**
 - La faisabilité de développer, sur le territoire de l'île de Montréal, une entreprise d'économie sociale telle que le Service d'accompagnement médical intensif (S.A.M.I.) présent sur le territoire de Longueuil ;
 - La possibilité d'étendre le type de partenariat développé entre l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont et un intermédiaire en service de taxi.
- **Développer, en collaboration avec les organismes communautaires offrant des services d'accompagnement-transport bénévole pour des motifs médicaux, des stratégies de soutien ainsi que des outils de suivi et de compilation de données.**
- **Documenter davantage les services et les activités de transport assumés par le réseau de la santé et des services sociaux de la région sociosanitaire de Montréal.**

