# *Intégrer les besoins de la population aînée montréalaise dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement*

Table de concertation
des aînés de l'île de Montréal

Présenté par la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM).

Montréal, le 5 octobre 2011

## Table des matières

La Table de concertation des aînés de l'île de Montréal : mission, objectifs et axes prioritaires ....3

Résumé....5

Introduction ....7

Les aînés montréalais : une population en augmentation ; une mosaïque de réalités ....8

La question du transport chez les aînés....9

Développer le Grand Montréal en prenant en considération la façon dont le vieillissement se traduira spatialement: une île aux multiples réalités. ....10

Particularité des pratiques de mobilité des aînés ....12

Des besoins à prendre en considération dans les trois grands défis de la CMM dans le cadre du projet de PMAD : les recommandations de la TCAIM ....14

- Orientation 1 : Aménagement : ....15

Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables ....15

- Orientation 2 : Transport : Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants ....17

- Orientation 3 : Environnement : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur ....19

Bibliographie....20

Annexes....21

## La Table de concertation des aînés de l'île de Montréal : mission, objectifs et axes prioritaires

Fondée en date du 20 septembre 2000, la TCAÎM est un organisme ayant pour mission d'offrir un lieu où l'on agit de concert avec les organismes d'aînés de l'île de Montréal pour améliorer la qualité de vie des citoyens âgés tout en construisant une solidarité avec tous les âges.

Les objectifs de la TCAÎM sont :

- Animer un lieu de concertation entre les organismes représentatifs de la population des aînés de l'île de Montréal dans une dynamique d'interaction avec les institutions concernées par la situation des aînés.
- Collaborer avec les instances décisionnelles, particulièrement au niveau local, municipal et régional, à la conception, planification et mise en œuvre de politiques et programmes ayant un impact sur la qualité de vie d'une communauté vieillissante.
- Favoriser et soutenir des actions visant l'amélioration des conditions de vie des aînés.
- Contribuer à faire connaître l'apport économique, social et culturel des aînés.
- Porter une attention particulière aux aînés des communautés culturelles de l'île de Montréal.
- Favoriser les échanges intergénérationnels.

Aujourd'hui, la TCAÎM compte parmi ces membres plus de soixante organismes régionaux et regroupements ainsi qu'une vingtaine d'institutions collaboratrices (voir liste en annexe). Le travail de la TCAÎM s'oriente autour de quatre axes prioritaires : le transport et la mobilité des aînés, la prévention des abus envers les personnes âgées, la participation des aînés à la collectivité, ainsi que le programme provincial « municipalité amie des aînés ».

Voici un aperçu des actions menées ou en cours de réalisation :

- Projet sur le transport et la mobilité des aînés de l'île de Montréal.
- Production du rapport : « *Les moyens de transport et la mobilité des aînés montréalais : intervenir face au vieillissement de la population* », publié en 2009.
- Projet sur les environnements sécuritaires en collaboration avec l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.
- Production d'avis dans le cadre de diverses consultations publiques dont la consultation sur le Conseil des aînés, l'industrie du taxi (Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures et la commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures) et celle sur l'apport des aînés à la société québécoise.
- Projet visant à outiller les aînés en regard de l'utilisation des services du gouvernement en ligne.

- Tournée des Tables locales pour assurer le lien entre l'action locale et l'action régionale.
- Participation à la tournée des CHSLD organisée par le ministre de la Santé et des Services sociaux visant l'évaluation de ces centres du point de vue des usagers et de leurs familles.
- Participation aux comités Famille et Femmes de la CRÉ de Montréal et représentation au conseil d'administration.
- Projet sur l'accompagnement des aînés victimes d'abus.

**Les membres du conseil d'administration de la TCAÎM :**

Peter Eusanio, président
Francine Unterberg, vice-présidente
Claire Tougas, secrétaire
André Guérard, trésorier
Micheline Jourdain, administratrice
Herb Frank, administrateur
Louise Daigneault, administratrice
Marjorie Northrup, administratrice
Élizabeth Daoust, administratrice

**Personne-ressource** :

Joséphine Loock, coordonnatrice TCAÎM
3285, rue st-Jacques, bureau 104
Montréal (Québec) H4C 1G8
Téléphone : (514) 286-8226
Télécopieur : (514) 286-9495
Site Internet : www.tcaim.org
Courriel : coord@tcaim.org

## Résumé

La région métropolitaine de Montréal fait face à plusieurs défis majeurs dont le vieillissement de la population n'est pas le moindre. Nous sommes d'avis que le Plan métropolitain d'aménagement et de développement est essentiel à la cohérence et la complémentarité des actions entreprises par les divers territoires de la région métropolitaine et qu'il constitue une opportunité sans précédent pour faire de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) une région inclusive, solidaire et agréable pour les citoyens de tous les âges.

Pour que la région marque un changement clair vers l'adaptation de ces milieux aux besoins de la population aînée grandissante, il est nécessaire d'en comprendre les particularités. Tout d'abord, il faut comprendre que la population aînée de l'île de Montréal en est une très hétérogène. En fait, il existe autant de réalités aînées que d'aînés. En gardant ce constat en tête, voici tout de même quelques données clés pour comprendre la réalité des aînés montréalais :

- Sur une population totale de 1,9 million d'habitants, on compte 286 560 personnes de 65 ans et plus dans la métropole. Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent ainsi 16 % de la population montréalaise, 50 % d'entre elles ayant plus de 75 ans. D'ici 2026, on prévoit que plus d'une personne sur cinq (21%) sera un aîné sur l'île de Montréal (DSP, 2008).
- À Montréal, plus de 101 000 personnes âgées, soit près 40% de la population aînée de l'île, déclarent vivre avec une incapacité (Étude sur la participation sociale, les limitations et les activités (EPLA, 2006). Cela peut se traduire par une difficulté à voir, entendre, communiquer, marcher, se pencher, etc. Les limitations qui touchent le plus grand nombre d'aînés sont liées à des troubles de mobilité, d'agilité et de douleur (OPHQ, 2006).
- 92% vivent dans un ménage privé et 36% vivent seuls (Statistique Canada, recensement 2006). Cette donnée met de l'avant l'importance d'aménager l'environnement urbain de façon accessible, sécuritaire et où les services de proximité sont accessibles à distance de marche, puisque la grande majorité des aînés vivent dans la communauté.
- 31% ont un faible revenu (Statistique Canada, 2006)
- Le 2/3 des piétons tués suite à une collision avaient 55 et plus (SPVM, 2010; SAAQ, 2008)

À la lumière de ces données, la TCAIM recommande à la CMM de travailler sur trois éléments-clés pour adapter les communautés de la CMM au vieillissement de la population. Ces trois éléments sont : **l'accessibilité, la sécurité et la diversité**. Voici comment ceux-ci s'intègrent aux trois grandes orientations du plan.

**Accessibilité** : Accessibilité universelle dans l'aménagement urbain, l'architecture, la communication et la formation; l'accessibilité financière sur le plan du logement et des services de transport; l'accessibilité géographique, c'est-à-dire la proximité des services de proximités et des transports en commun.

**Sécurité** : Sécurité routière (améliorer le bilan routier et la sécurité de nos rues en mettant en place des mesures d'apaisement de la circulation, en s'assurant d'un bon éclairage des rues et d'un entretien constant des trottoirs pour que ceux-ci soient sans entrave. De plus, il faut s'assurer qu'il n'y ait pas de dénivellement majeur des trottoirs et que ceux-ci soient déblayés aussi souvent que nécessaire l'hiver.

**Diversité** : Diversité des usages dans l'aménagement; diversité des options de transport proposées à la population; diversité sociale (penser les services urbains pour les biens nantis comme pour les moins fortunés)

## Recommandations

Orientation 1 : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

- Que l'accessibilité universelle soient intégrée de façon transversale dans les politiques et surtout les actions de la CMM afin que tous les citoyens, peut importe leur âge ou leur capacité physique, puissent utiliser les services et la ville.
- Que la présence de trottoirs soit favorisée et que ceux-ci soient entretenus afin de prévenir les chutes des aînés.
- Que la mixité des usages et l'accès à un service de transport en commun performant soient favorisés dans tous les milieux montréalais par un seuil de densité accru dans tous les territoires métropolitains et non seulement dans les aires TOD projetées.
- Que soit établie une vitesse maximale de 30 km/heure aux abords des résidences de personnes âgées.
- Que soit établi un seuil minimum de densité de 30 ou 40 personnes par hectare afin de permettre le développement d'une offre de transport collectif performante sur l'ensemble de l'île de Montréal.
- Que soient mises en place des mesures d'apaisement de la circulation lors de réaménagement ou de développement de nouvelles voies.

Orientation 2 : Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants

- Que soit maintenue et développée la desserte en transport en commun à l'intérieur des quartiers montréalais et non seulement sur les axes routiers majeurs.
- Que soient développées de nouvelles options de transport en commun répondant aux besoins particuliers des aînés (service sur demande ou flexible).
- Que l'accessibilité universelle des services de transport en commun demeure une priorité pour les Sociétés et les décideurs en matière de transport de la région et qu'une enveloppe budgétaire spécifique lui soit allouée.

Orientation 3 : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

- Que soient intensifiées les actions entreprises pour lutter contre les îlots de chaleur.
- Que la CMM légifère pour prévenir les îlots de chaleur en établissant des critères d'aménagement garantissant un minimum de couvert végétal et de perméabilité du sol.
- Que les espaces verts, même de petite taille et la végétation soient aussi protégés en milieux urbains.

## Introduction

La TCAÎM tient à saluer l'effort déployé par la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) pour réaliser le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Nous sommes d'avis qu'un tel plan est essentiel à la cohérence et la complémentarité des actions entreprises par les divers territoires de la région métropolitaine. De plus, une vision d'ensemble pourra permettre d'unir les forces vives de la région dans un esprit de coopération et de concertation afin d'en favoriser la vitalité économique, sociale, environnementale et culturelle.

La région fait face à plusieurs défis majeurs quant à son futur à court, moyen et long terme qu'il s'agisse de développement durable, de meilleure connectivité des territoires ou de vieillissement de la population. Ce plan constitue donc une opportunité sans précédent pour répondre à tous ces défis de façon intégrée.

En tant que Table de concertation des aînés de l'île de Montréal, nous tenons cependant à mettre l'accent sur le fait que la population aînée augmente en nombre et en proportion depuis quelques années et cette tendance démographique gagnera en importance dans les prochaines années. Par conséquent, il est impératif que les besoins particuliers des aînés au niveau des déplacements, de l'aménagement, de la sécurité et de l'accessibilité soient intégrés dans la vision et la construction de la communauté métropolitaine de demain. Bien sûr, nous apprécions le fait que le vieillissement de la population soit nommé comme une préoccupation de la région, mais nous déplorons l'absence de cibles et d'objectifs concrets quant à cette tranche de la population dans le PMAD.

Dans ce mémoire, nous démontrerons la nécessité de mettre en place dès aujourd'hui des actions et des directives claires pour répondre au changement démographique afin que la région métropolitaine soit attractive, compétitive et durable pour les citoyens de tous âges et que tous puissent contribuer et prendre part au développement de la région métropolitaine. Aussi, bien que nos recommandations puissent s'appliquer à l'ensemble de la région métropolitaine (territoire de la CMM), le présent mémoire traitera plus spécifiquement de l'île de Montréal.

Nous débuterons donc en dressant un portrait de la population aînée montréalaise et des enjeux posés par le vieillissement de la population sur l'île quant à l'aménagement ainsi qu'à la mobilité. Dans un second temps, nous effectuerons une série de recommandations par rapport aux trois défis auxquels le PMAD tente de répondre.

## Les aînés montréalais : une population en augmentation ; une mosaïque de réalités

Au Québec et dans l'ensemble des pays industrialisés, les tendances démographiques démontrent l'avancement du vieillissement de la population. En effet, selon les données de la Direction de la Santé Publique (DSP, 2008), si en 2006, les personnes de 65 ans et plus représentaient 16% de la population totale à Montréal avec 286 560 âmes, en 2026, cette proportion devrait monter jusqu'à 21%, soit plus d'une personne sur cinq sur l'île. En fait, selon les données de l'Institut de la statistique du Québec, après le Japon, le Québec est le territoire qui connaîtra le vieillissement le plus important de sa population au monde (IST 2009 dans MFA, 2010). Il est donc essentiel de prendre en considération les besoins de cette tranche de plus en plus importante de la population dans la planification du territoire, l'aménagement, l'habitation, le transport, l'environnement et l'accès ou encore la redéfinition des services offerts aux citoyens.

La population aînée se définit généralement par l'ensemble des personnes dont l'âge est de 65 ans et plus. Ceci étant dit, il est primordial de comprendre qu'il existe plusieurs générations d'aînés à l'intérieur du groupe d'âge des 65 ans et plus. De plus, certains sont en excellente condition physique, disposent de bons moyens financiers et d'un réseau social étendu, alors que d'autres vivent avec des incapacités physiques significatives, disposent de peu de ressources monétaires et ont un réseau social restreint ou inexistant. En bref, il existe autant de réalités aînées que d'aînés. Ceci constitue un défi en ce qui a trait à la réponse aux besoins d'un groupe aussi hétérogène.

Voici tout de même quelques faits saillants sur la population aînée à Montréal qui vous aideront à comprendre leurs besoins:

- Sur une population totale de 1,9 million d'habitants, on compte 286 560 personnes de 65 ans et plus dans la métropole. Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent ainsi 16 % de la population montréalaise, 50 % d'entre elles ayant plus de 75 ans. D'ici 2026, on prévoit que plus d'une personne sur cinq (21%) sera un aîné sur l'île de Montréal (DSP, 2008).

- À Montréal, plus de 101 000 personnes âgées, soit près de 40% de la population aînée de l'île, déclarent vivre avec une incapacité (Étude sur la participation sociale, les limitations et les activités (EPLA). Cela peut se traduire par une difficulté à voir, entendre, communiquer, marcher, se pencher, etc.

- Les limitations qui touchent le plus grand nombre d'aînés sont liées à des troubles de mobilité, d'agilité et de douleur.

- Selon les données de l'OPHQ (Office des personnes handicapées du Québec, 2006), les aînés représentent près de 60% des gens avec des troubles de la vue (parmi les personnes de 15 ans et plus avec limitation fonctionnelle), et 67% des gens avec des troubles de surdité.
- 92% vivent dans un ménage privé, mais après 75 ans cette proportion descend à près de 50% (Statistique Canada, recensement 2006;DSP, 2008).
- 36% vivent seuls (idem).
- 31% ont un faible revenu (idem).

## La question du transport chez les aînés

L'augmentation de la population aînée met en relief la nécessité de se pencher sur la question du transport et de la mobilité de ce groupe d'âge, puisqu'elle comporte des spécificités, des défis et des enjeux auxquels il importe de répondre au plus vite. En effet, tel que nous l'avons résumé en 2009 :

« Dans le contexte d'une population vieillissante, la question de la mobilité et du transport des personnes aînées mérite une attention particulière, notamment parce que ces impacts sur l'accès aux soins de santé, sur la sécurité alimentaire et sur la participation sociale sont considérables. » (TCAÎM, 2009, p.6)

De plus, selon la DSP, la cohorte des baby-boomers qui a eu tendance à avoir moins d'enfants que les générations antérieures est également une génération « associée à une hausse du nombre de ruptures d'unions au Québec » (DSP, 2008, p.16). Face à ce constat, la Direction de la Santé publique ajoute :

« On peut donc s'attendre à ce que les aînés de demain soient plus nombreux à vivre seuls et bénéficient de moins de support de leur famille ce qui, selon les experts, pourrait augmenter les besoins en services de maintien à domicile d'environ 80% d'ici 2031. » (DSP, 2008, p.16)

Cette donnée met en lumière l'importance de favoriser l'autonomie des aînés entre autres en ce qui concerne leur mobilité. Pour se faire, il est crucial de développer et/ou d'adapter au plus tôt les services de transport qui répondent aux besoins des aînés.

Par ailleurs, bon nombre des adaptations favorisant les gens de l'âge d'or peuvent apporter des bénéfices à d'autres tranches de la population : pensons aux parents avec poussettes, aux personnes transportant des charges encombrantes, etc. En effet, il est utile de se rappeler que nous aurons tous un jour ou l'autre à vivre une situation de mobilité réduite. Sous cet angle, répondre aux besoins des aînés et mettre en application les principes d'accessibilité universelle, c'est en quelque sorte améliorer

l'aménagement de la ville et la mobilité pour notre propre futur. Ceci étant dit, il est également nécessaire de comprendre comment ce vieillissement se traduira spatialement : quels territoires accueilleront plus d'aînés et quels enjeux d'aménagement entraîneront ces changements démographiques.

## Développer le Grand Montréal en prenant en considération la façon dont le vieillissement se traduira spatialement: une île aux multiples réalités.

L'île de Montréal est un vaste territoire se subdivisant en de multiples entités territoriales (arrondissements, voisinages, villes défusionnées, etc.) qui se distinguent par leur histoire, leur densité, leur aménagement, leur population et leur accès divers au transport en commun. Ainsi, les divers secteurs de l'île ont des degrés de dépendance automobile variables. Tel que vous pouvez le constater dans la figure 1, la part modale associée à la voiture s'accroît avec l'éloignement du réseau de métro. Effectivement, comme nous l'expliquent Fortin, Villeneuve et Rioux, 2011 : 290) :

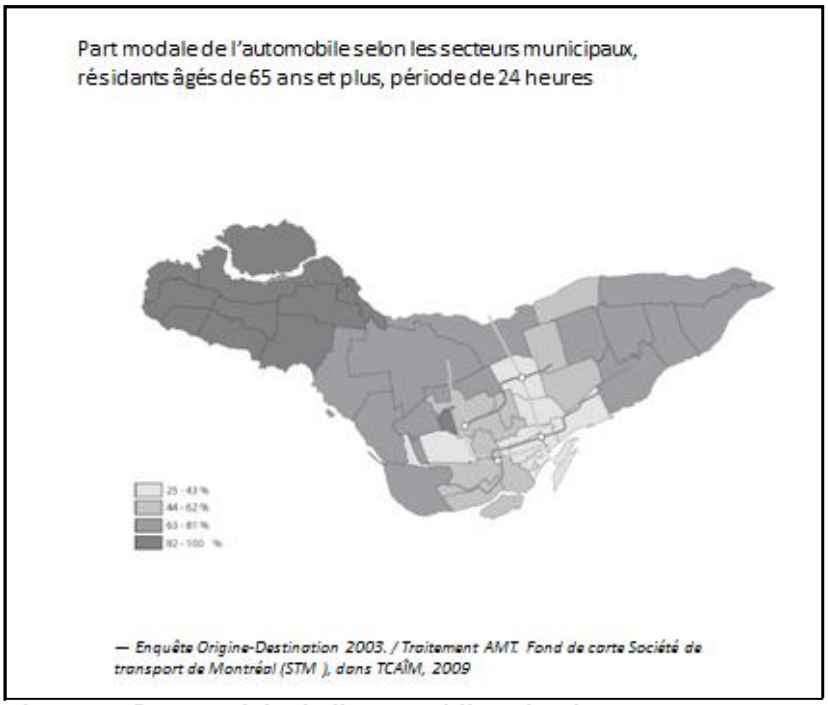



**Figure 1 : Part modale de l'automobile selon les secteurs municipaux, résidants âgés de 65 ans et plus, période de 24 heures**

*« (…) « La morphologie urbaine et la mobilité sont deux facettes d'une même réalité sociale » (Weil, 2005 :15 ). Il existe en effet une rétroaction positive entre l'utilisation de l'automobile et l'étalement urbain : l'utilisation de l'automobile permet l'étalement et celui-ci à son tour oblige le recours à l'automobile»*

Cette situation démontre le besoin de porter une attention particulière non seulement à l'offre de transport, en particulier dans ces secteurs, mais également à l'aménagement urbain, au logement, ainsi qu'à l'accès aux services de proximité. En effet, l'aménagement actuel de ces milieux et la dépendance automobile qui s'y rattache augmentent de façon significative le risque d'exclusion par la mobilité ou une limitation dans la mobilité pour :

- les aînés qui n'ont pas accès à une automobile;
- ceux qui ne possèdent pas de permis dans ces secteurs;

- ceux qui se voient retirer leurs permis.

Si on se fie aux projections de la DSP (2008), les territoires qui connaîtront les plus fortes variations de proportions de personnes âgées entre 2006 et 2026 se retrouvent surtout en périphérie en plus de quelques quartiers centraux (Voir les cartes de la DSP en annexe 2).

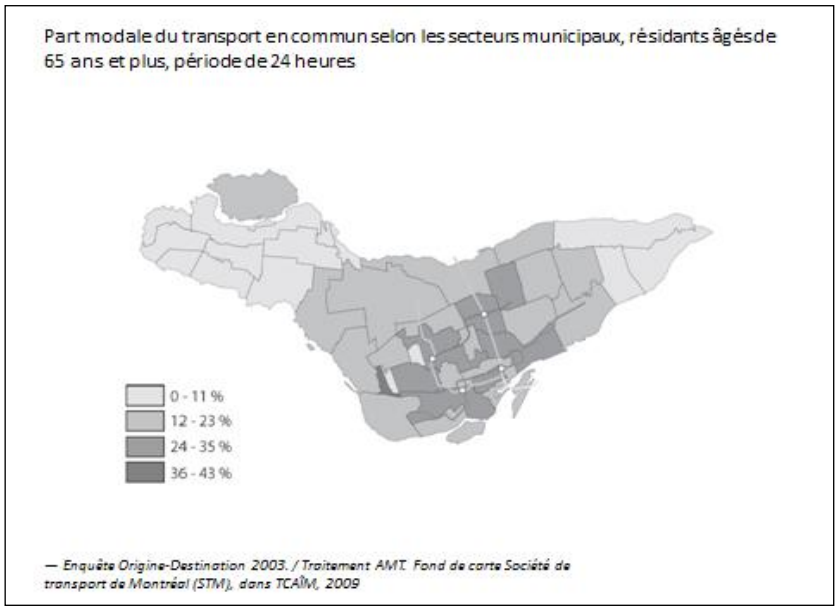



**Figure 2 : Part modale du transport en commun selon les secteurs municipaux, résidants âgés de 65 ans et plus, période de 24 heures**

Ceci pose des défis certains quant au développement de l'offre de transport en commun adaptée aux aînés à l'extérieur des quartiers centraux, puisqu'à l'heure actuelle la part modale du transport en commun décroît à mesure qu'on s'éloigne des stations de métro, tel qu'on peut le voir dans la figure 2. Cette piètre performance du transport en commun n'est pas sans lien avec l'aménagement de ces secteurs de l'île et leur niveau de densité relativement faibles. À ce propos, de nombreuses études ont démontré une corrélation entre la densité et la performance des transports collectifs (Joly, Masson et Petitot, 2003; Domenach, 2008; Ellison 1986; Cervero 1988). Comme l'explique Domenach (2008) :

*« Dans une ville peu dense, la répartition des hommes et des activités dans un espace plus grand aura pour effet d'obliger les collectivités à déployer l'offre de transport public de façon plus extensive, au détriment des fréquences et par conséquent de l'attractivité de l'offre. En effet, le niveau de l'offre de transport sur un territoire dépend directement du niveau potentiel de demandes que représentent le nombre d'habitants, d'emplois et de scolaires. »*

Ainsi, un niveau de densité relativement élevé accroît la performance des transports publics qui permet à leur tour de gagner en popularité. D'ailleurs, en 2002, la Société de transport de Montréal faisait part des résultats d'une étude de R. Ellison sur la ville de Melbourne (Australie) dont les constats étaient qu' :

*« À dix personnes par hectare, ce qui est typique des banlieues, le transport public n'accapare que 5 à 10% des déplacements. Lorsque la densité dépasse 40 personnes par hectare sa part remonte à près de 30 % de l'ensemble des déplacements ». (STM, 2002)*

Enfin, le PMAD doit évidemment assurer une performance des transports collectifs sur l'ensemble de la région métropolitaine, mais également une desserte adéquate à l'intérieur des quartiers, municipalités ou milieux de vie montréalais, ce qui implique, une fois de plus, des seuils de densité plus élevés sur l'île et l'ensemble de la région métropolitaine. Ceci étant dit, encore faut-il que l'offre de transport collectif réponde aux particularités de la mobilité des aînés, dont voici les principales tendances.

## Particularité des pratiques de mobilité des aînés

Les enquêtes *Origine-destination* de l'Agence Métropolitaine des Transports ont révélé plusieurs particularités par rapport aux pratiques de mobilité des aînés. En fait, celles-ci diffèrent tant au niveau des moyens de transport privilégiés, que des horaires et des caractéristiques de déplacements par rapport aux autres tranches d'âge.

- Ainsi, les gens de l'âge d'or privilégient la voiture pour se déplacer en dépit du fait **qu'un aîné sur deux sur l'île ne possède pas de permis de conduire**. Cette réalité est liée aux nombreux avantages propres à l'automobile dont la flexibilité, le confort et le sentiment de sécurité comptent parmi les plus appréciés, surtout lorsque les incapacités physiques gagnent en importance.

- Toutefois, le transport en commun reste essentiel pour les aînés ne disposant pas de véhicule ou de grandes ressources économiques.

- Lorsque les aînés utilisent le transport en commun, l'autobus est le mode de transport privilégié d'où l'importance d'une formation adéquate des chauffeurs qui jouent un rôle capital sur la convivialité du service et le sentiment de sécurité des aînés utilisant le transport en commun.

- Ensuite, les personnes aînées effectuent la majorité de leurs déplacements à l'extérieur des heures de pointe.

- Enfin, avec le temps, les aînés auront tendance à voyager sur de **plus courtes distances** et à effectuer leur **déplacement à l'intérieur de leurs quartiers**. Ce changement d'habitude est dû à une série de changements physiques reliés au vieillissement comprenant entre autres :

  - Une perte de sensibilité des récepteurs des pieds, ce qui réduit l'équilibre des personnes aînées ;

  - Une tendance à faire des plus petits pas ;

- Une sensibilité réduite à la perception et la profondeur du mouvement, générant une difficulté à détecter la vitesse de l'auto, d'où la vulnérabilité des piétons aînés (Oxley, Brian & Dewar 1999, OCDE 2001).

Enfin, plusieurs variables peuvent influencer la possibilité d'une personne âgée d'effectuer les déplacements qu'elle souhaite au moment où elle le désire. La condition physique, les options de transport disponibles, les ressources financières dont elle dispose ainsi que l'aménagement du territoire dans lequel elle évolue constituent autant de facteurs pouvant influencer le niveau de réponse à ses besoins de mobilité (Suen & Mitchell, 2000 ; Litman, 2003 dans TCAIM, 2009). Aussi, se sentir en sécurité lors d'un déplacement est un élément déterminant dans le choix ou le rejet d'une option de transport. L'appréhension d'éléments pouvant représenter une menace pour l'intégrité physique peut parfois même compromettre certains déplacements. Par exemple, plusieurs aînés rencontrés ont dit éviter d'utiliser le transport en commun par peur de tomber ou d'être agressé (TCAÎM, 2009). De plus, le fait de vivre seul constitue également une variable pouvant influencer le degré de mobilité d'un individu.

## Des besoins à prendre en considération dans les trois grands défis de la CMM dans le cadre du projet de PMAD : les recommandations de la TCAIM

Il ne fait maintenant plus aucun doute, le vieillissement de la population constitue un défi de taille pour les communautés du territoire montréalais, et plus largement de la province. D'ailleurs, le Ministère de la Famille et des aînés du Québec (MFA) parle en ces termes du défi que représente le vieillissement de la population, dans une brochure sur son programme provincial Municipalité Amie des aînés (MADA):

*« Cette transformation démographique est d'une telle importance que notre société se trouve devant un défi collectif sans précédent. Des changements majeurs sont à prévoir dans tous les secteurs d'activité si nous voulons nous adapter à cette nouvelle réalité. Ces changements doivent à la fois permettre de faire participer pleinement les aînés au développement du Québec et aussi permettre au Québec de maintenir son développement économique, social et culturel. » (MFA, 2009)*

**Recommandation :**

- La TCAIM recommande donc le PMAD s'inscrive en cohérence avec la démarche MADA en favorisant le vieillissement actif et des milieux de vie où il fait bon vieillir. De plus, pour assurer une adaptation réussie de la métropole au changement démographique, il est essentiel que la CMM travaille en concertation avec la ville centre et les arrondissements qui se sont engagés dans la démarche MADA.

À la lumière des informations présentées plus tôt, voici nos recommandations par rapport aux trois grands thèmes du PMAD.

- **Orientation 1 : Aménagement :**

## Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

Des milieux de vie **complets et diversifiés** :

**Problématique**

Plus de neuf aînés sur dix vivent dans la communauté et les aînés de demain seront appelés de plus en plus à faire de même. Pour que tout se passe pour le mieux, il faudra que les milieux de vie montréalais permettent l'autonomie des aînés et leur participation sociale en favorisant le transport actif, une vie de quartier stimulante, ainsi que des espaces publics de proximité et de qualité. C'est-à-dire des milieux de vie **complets, sécuritaires et universellement accessibles**. Toutes ces qualités sont favorisées dans des milieux urbains plus denses.

**Recommandations**

- Que la mixité des usages et l'accès à un service de transport en commun performant soient favorisés dans tous les milieux montréalais par **un seuil de densité accru dans tous les territoires métropolitains plutôt que seulement dans les aires TOD projetées, comme le PMAD le prévoit actuellement**.

- Que soit établi un seuil minimum de densité de **30 ou 40 personnes par hectare** afin de permettre le développement d'une offre de transport collectif performante sur l'ensemble de l'île de Montréal.

Des milieux de vie **universellement accessibles** :

**Problématique**

Avec l'avancement en âge, il est plus fréquent d'avoir une incapacité. Lorsque celles-ci apparaissent, la mobilité s'en trouve parfois affectée. Pour les personnes ayant une mobilité réduite, il est primordial que l'ensemble de la chaîne de déplacement qu'ils ont à effectuer soit sans entrave. La seule façon de rendre ceci possible est d'intégrer et d'appliquer les principes de l'accessibilité universelle dans l'aménagement, l'architecture, la communication et la formation.

Le concept d'accessibilité universelle est avant tout un concept d'aménagement qui favorise, pour tous les usagers, une utilisation de possibilités équivalentes dans les différents espaces publics. En pratique, « l'accessibilité universelle permet d'accéder à un lieu public, de s'y orienter, de s'y déplacer, d'en utiliser les services offerts, bref, de pouvoir y vivre les mêmes expériences que l'ensemble des usagers, et ce, en même temps et de la même manière ». (RUTA, 2011)

**Recommandations :**

- Que l'accessibilité universelle soient intégrée de façon transversale dans les politiques et surtout les actions de la CMM afin que tous les citoyens, peu importe leur âge ou leur capacité physique, puissent utiliser les services et se mouvoir dans la ville.
- Que la présence de trottoirs soit favorisée et que ceux-ci soient entretenus afin de prévenir les chutes des aînés.

Des milieux de vie **sécuritaires** :

**Problématique** :

Encore aujourd'hui trop de piétons décèdent chaque année suite à une collision avec un véhicule automobile. En effet, selon les données du service de la police de la ville de Montréal, le 2/3 des piétons décédés suite à une collision avait 55 ans et plus (SPVM, 2010; SAAQ 2008). Cette proportion alarmante révèle la vulnérabilité des piétons aînés et justifie selon nous une imposition de vitesse maximale de 30 km/heure aux abords des résidences pour personnes âgées.

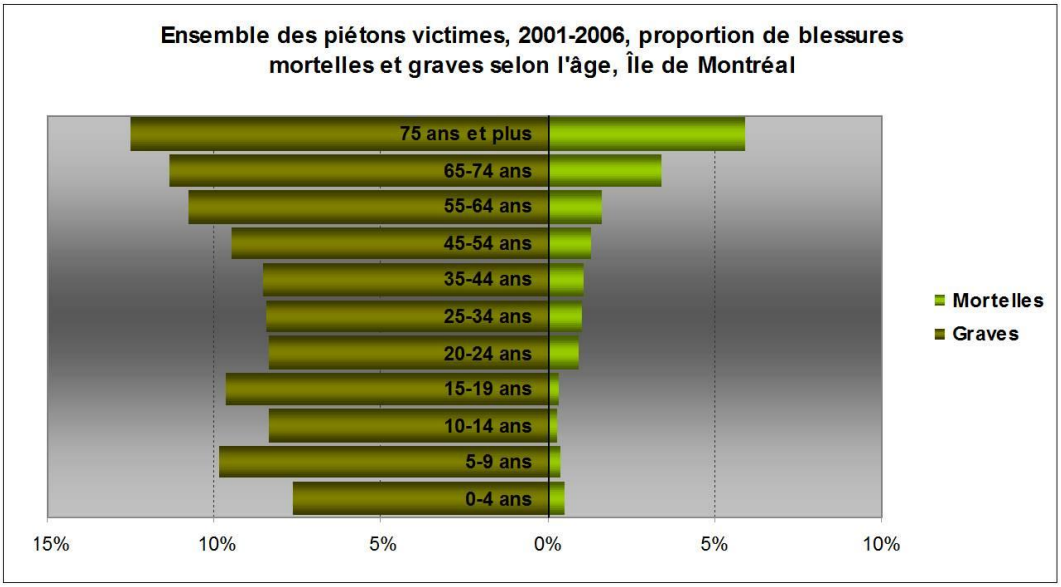



Figure 3 : source SAAQ, 2008 dans TCAIM, 2009

**Recommandations**

- Que soit établie une vitesse maximale de 30 km/heure aux abords des résidences de personnes âgées.

- Que soient mises en place des mesures d'apaisement de la circulation lors de réaménagement ou de développement de nouvelles voies routières.

## • Orientation 2 : Transport : Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants

De 2007 à 2009, la TCAIM a mis sur pied une concertation régionale sur le thème du transport des aînés incluant les acteurs impliqués sur la thématique du transport sur l'île de Montréal. Ces deux ans de travaux ont abouti à la production du rapport : *Les moyens de transport et la mobilité des aînés Montréalais : intervenir face au vieillissement de la population*. Nous aimerions réitérer les recommandations émises alors, car elles sont toujours valables en 2011.

**Extrait :**

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. C'est à la lumière des besoins identifiés dans ce portrait qu'ont été identifiés certains défis à relever de manière prioritaire pour répondre aux besoins de transport d'une population vieillissante. À cet effet, il importe de développer des pistes de solution permettant d' :

- 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 de 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.

(TCAIM, 2009)

**Problématique** :

Afin de contribuer pleinement à la société et d'avoir accès aux biens et services de tous les jours, les aînés doivent conserver un certain degré de mobilité. Celui-ci passe évidemment par un environnement urbain universellement accessible et favorisant les transports actifs, mais également par une offre en transport collectif flexible et inclusive. Cette dernière peut se traduire par la rétro-installation d'ascenseurs dans le métro, par la clarté dans les communications de la société de transport (qu'il soit facile de trouver et de comprendre toute l'information utile pour un déplacement), par une accessibilité accrue des titres de transport et de la carte *Opus 65 ans et plus,* ainsi que par le développement de nouvelles options de transport en commun sur demande.

En bref, pour qu'un service de transport public soit apprécié des aînés, il doit être accessible et jugé « utilisable » (Wetstrand et *al*, 2009). Un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun ne pourra se réaliser par un simple ajustement au niveau de l'accessibilité des services de transport actuel, mais nécessite également une correspondance accrue entre les besoins et les habitudes de mobilité des aînés et le développement de service considérant ces spécificités. Certains auteurs parlent de certains critères pour des services de transports « amis des aînés » (Beverly Foundation). Malgré quelques variantes ces critères tournent autour de la disponibilité, l'acceptabilité, l'accessibilité, l'adaptabilité et l'accessibilité financière (traduction libre des 5 A's of senior freindly public transit : Availability, acceptability, accessibility, adaptability, affordability de Beverly Foundation).

En dernier lieu, il serait pertinent d'explorer la possibilité d'élargir les critères d'admissibilité à la carte d'accompagnateur de la STM aux aînés vulnérables pour répondre aux besoins d'une zone grise en pleine expansion parmi les aînés. Cette zone grise est composée par les aînés qui sont d'une part trop fragiles pour utiliser le transport en commun, mais d'autre part, pas assez fragiles pour être admis au transport adapté et qui ne disposent pas de voiture ou de permis de conduire. Pour cette frange de la population aînée plus fragile, le soutien physique et moral d'un accompagnateur peut faire une différence significative dans la mobilité de ce groupe.

**Recommandations** :

- Que soit maintenue et développée la desserte en transport en commun à l'intérieur des quartiers montréalais et non seulement sur les axes routiers majeurs.
- Que soient développées de nouvelles options de transport en commun répondant aux besoins particuliers des aînés (service sur demande ou flexible).
- Que l'accessibilité universelle des services de transport en commun demeure une priorité pour les Sociétés et les décideurs en matière de transport de la région et qu'une enveloppe budgétaire spécifique lui soit allouée.
- Que soient élargis les critères d'admissibilité à la carte d'accompagnateur de la STM pour les aînés vulnérables.

- **Orientation 3 : Environnement : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur**

**Problématique**

Il est évident qu'un environnement sain favorise la bonne santé de la population de tous les âges. Bien que la qualité de l'air, de l'eau et du sol soit étroitement liée à la question de l'aménagement et du transport, nous aimerions tout de même insister sur l'importance de penser à la santé des écosystèmes urbains. Nous réitérons donc l'importance des espaces publics et de parcs de proximité dans tous les milieux de la CMM. Toutefois, nous sommes d'avis que la protection de l'environnement ne doit pas se limiter à quelques espaces verts d'envergure, mais que la CMM doit promouvoir le verdissement de tous les milieux, en portant une attention particulière aux îlots de chaleur. Ceux-ci sont causés par une minéralisation du territoire ainsi que par une absence de végétation et affectent particulièrement la population aînée. En effet, la température élevée de ces zones représente un risque pour la santé des aînés puisque l'exposition prolongée à des températures élevées peut provoquer des coups de chaleurs, fatals pour certains aînés. Par conséquent, il faut légiférer en faveur de modes de développement urbain incluant une certaine perméabilité du sol ainsi qu'un couvert végétal minimal sur l'ensemble du territoire de la CMM.

**Recommandations :**

- Que soient intensifiées les actions entreprises pour lutter contre les îlots de chaleur
- Que la CMM légifère pour prévenir les îlots de chaleur en établissant des critères d'aménagement garantissant un minimum de couvert végétal et de perméabilité du sol.
- Que les espaces verts, même de petite taille et la végétation soient aussi protégés en milieux urbains.

## Bibliographie

Direction de la Santé Publique (DSP) (2008), *Vieillir à Montréal*, Agence de la Santé et des Services Sociaux de Montréal.

Domenach, F. (2008), *Cohérence Urbanisme-Transport : Vers de nouvelles pratiques qui refondent les relations entre les acteurs du territoire : Le cas de la démarche urbanisme et transport de l'agglomération Grenobloise*, Mémoire, Université Lumière Lyon 2, ENTPE.

Fortin, Villeneuve et Rioux, (2011), « Jamais sans ma voiture? », dans Fortin, Després et Vachon (dir.), *La banlieue s'étale*, Éditions Nota Bene.

Joly I., S. Masson & R. Petiot (2003), *La part modale du transport en commun dans les villes du monde : Une analyse de la base UITP sur les transports urbains de 100 villes du monde*, Laboratoire d'Économie des Transports, (LEP-ENTPE), Université Lumière Lyon 2

Ministère de la famille et des aînés (MFA) (2009), *Municipalité amie des aînés : Favoriser le vieillissement actif au Québec*.

OCDE (2001), *Ageing and transport*

Oxley, Brian & Dewar (1999), *Older Vulnerable road users; Measures to reduce crash and injuriy risk*, Monash University, Accident Research Centre

Paez, A., Mercado, R, Farber, S. Morency, C. & M. Roorda (2010), "Accessibility to health care facilities in Montreal Island: An application of relative accessibility indicators from the perspective of senior or non-senior residents", *International Journal of Health Geographics* 2010, 9:.52.

Regroupement des usagers du transport adapté (RUTA) (2011), *Mobilité et accessibilité universelle, pour une intégration des besoins en matière de transport collectif*, Mémoire dans le cadre des consultations du PMAD.

Société de Transport de Montréal (STM) (2002), *Faire le choix du transport en commun*, Mémoire présenté à la commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud

Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM) (2009), *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 (TCAÎM) (2010), *Mémoire sur l'industrie du taxi*

# Annexe 1

Table de concertation
des aînés de l'île de Montréal

**LISTE DES MEMBRES**

La TCAÎM compte parmi ses membres une soixantaine d'organismes régionaux et regroupements (membres associés) et plus d'une quinzaine d'institutions collaboratrices (membres affinitaires).

**Membres associés (62 organismes)**

- Alliances 3e Âge Grand Plateau (*Table de concertation locale Aînés*)
- Association Culturelle Roumaine
- Association de professionnelles et professionnels à la retraite du Québec (APRQ)
- Association des aînés vietnamiens de Montréal
- Association des Retraités(es) d'Origine haïtienne du Québec et du Canada (AROHQC)
- Association des grands-parents de Montréal
- Association des personnes âgées immigrantes Inc. (ASPAI)
- Association des popotes roulantes du Montréal métropolitain (APRMM)
- Association des retraitées et retraités de l'éducation et des autres services publics du Québec (AREQ - CSQ)
- Association hellénique des femmes âgées du Québec (FILIA)
- Association l'amitié n'a pas d'âge
- Association nationale des retraités fédéraux (ANRF)- section Montréal
- Association québécoise de gérontologie - Région de Montréal et Montérégie
- Association québécoise des centres communautaires pour aînés (AQCCA)
- Au rendez-vous des cultures
- Bureau de la communauté haïtienne de Montréal (BCHM)
- Centre Berthiaume-Du Tremblay
- Centre communautaire congolais des aînés
- Centre d'action bénévole de Montréal (CABM)
- Centre juif Cummings pour aînés
- Centre Renaissance pour Femmes d'Âge d'Or
- Club d'activités physiques APADOR

- Coalition pour le maintien dans la communauté (COMACO)
- Comité Aîné du Comité des organismes sociaux de Saint-Laurent (COSSL) (*Table de concertation locale Aînés*)
- Comité de concertation des aînés en action (CCAA) de St-Léonard (*Table de concertation locale Aînés*)
- Conseil Régional des Personnes âgées Italo-Canadiennes (CRAIC)
- Concertation aînée Hochelaga-Maisonneuve *(Table de concertation locale Aînés)*
- Croix de Secours Arménienne du Canada (A R S Inc)
- Entraide Bois-de-Boulogne
- Forum des citoyens aînés de Montréal (FCAM)
- Groupe Harmonie
- Le Centre des Femmes de Montréal
- Le conseil des personnes âgées de la communauté noire de Montréal Inc.
- Le P.A.S. de la rue
- Les petits frères des Pauvres
- Mains Secourables
- Patro Le Prévost
- Regroupement des Aidants et Aidantes Naturel(le)s de Montréal (RAANM)
- Regroupement des associations québécoises de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées de l'Île de Montréal (AQDR)
- Regroupement interprofessionnel des intervenants retraités des services de santé - Montréal-Laval (RIIRS)
- Regroupement des organismes pour les aînés des Faubourgs (ROAF) (*Table de concertation locale Aînés*)
- Regroupement des organismes pour aînés et aînées du Sud-ouest de Montréal (ROPASOM) (*Table de concertation locale Aînés*)
- Regroupement des syndicalistes à la retraite (RSR) - Conseil régional FTQ du Montréal Métropolitain
- Réseau FADOQ – Région Île de Montréal
- Résidence ukrainienne de Montréal / Villa ukrainienne de Montréal
- Ressources ethnoculturelles contre les abus envers les aîné(e)s (RECAA)
- Secours aux aînés – L'ŒUVRE LÉGER
- Service à la famille chinoise du Grand Montréal / Centre Man Sau des aînés chinois
- Table de concertation des aînés de Montréal-Nord (*Table de concertation locale Aînés*)
- Table de concertation des aînés de Montréal-Est/Pointe-aux-Trembles (*Table de concertation locale Aînés*)
- Table de concertation des aînés d'Outremont (*Table de concertation locale Aînés*)
- Table de concertation pour les besoins des aînés de l'Ouest-de-l'Île (*Table de concertation locale Aînés*)
- Table des aînés de Rivière-des-Prairies (*Table de concertation locale Aînés*)
- Table de concertation des aînés de Bordeaux-Cartierville (*Table de concertation locale Aînés*)

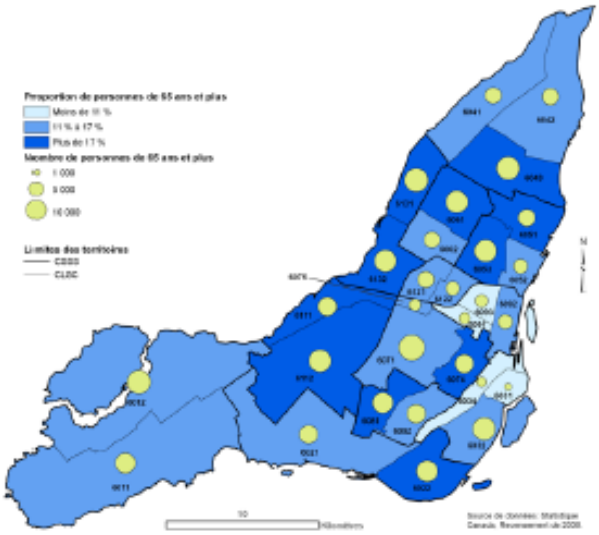
- Table des Aînés de Montréal Centre-Ouest (*Table de concertation locale Aînés*)
- Table de concertation des Aînés de LaSalle (*Table de concertation locale Aînés*)
- Table de concertation Aînés de Lachine (*Table de concertation locale Aînés*)
- Tel-Écoute / Tel-Aînés
- Vivre et Vieillir à Rosemont (VVR) (*Table de concertation locale Aînés*)
- Vivre St-Michel en santé (VSMS) – Table des Aînés (*Table de concertation locale Aînés*)
- YMCA du Parc - Programme aux aînés
- YMCA St-Laurent - Programme aux aînés

**Membres affinitaires (20 organismes)**

- Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
- Agence de santé publique du Canada
- Association canadienne pour la santé mentale – Filiale de Montréal (Comité Vieillir en *bonne* santé mentale)
- Centre Dollard-Cormier
- Centre de recherche et d'expertise en gérontologie sociale (CREGÉS)
- Comité des gestionnaires du programme PPALV de Montréal
- Conférence régionale des élus (CRÉ) de Montréal
- Cour municipale de Montréal
- Direction de santé publique de Montréal – Unité Environnement urbain et santé de l'Île de Montréal
- Ensemble Mosaïque
- Fondation Émergence
- Fondation des maladies mentales
- Forum Jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM)
- Institut Nazareth et Louis-Braille
- Institut Universitaire de Gériatrie de Montréal (IUGM)
- Observatoire Vieillissement et Société (OVS)
- Office des personnes handicapées du Québec
- Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM)
- Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) – Section Stratégie d'action avec la communauté
- Société Parkinson du Grand Montréal (SPGM)

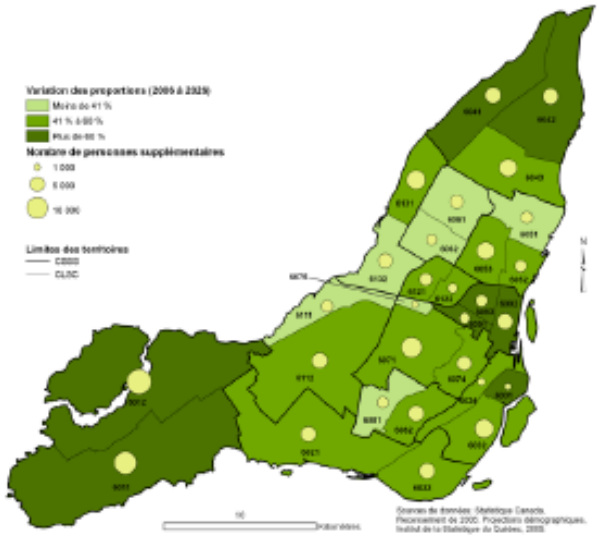
Annexe 2 : Carte de la Direction de la Santé Publique, extraite du rapport *Vieillir à Montréal*, 2008.

## Répartition des aînés sur le territoire montréalais en 2006



Source : Recensement 2006, Statistique Canada

## Variations projetées, d'ici 2026, dans le groupe des 65 ans et plus

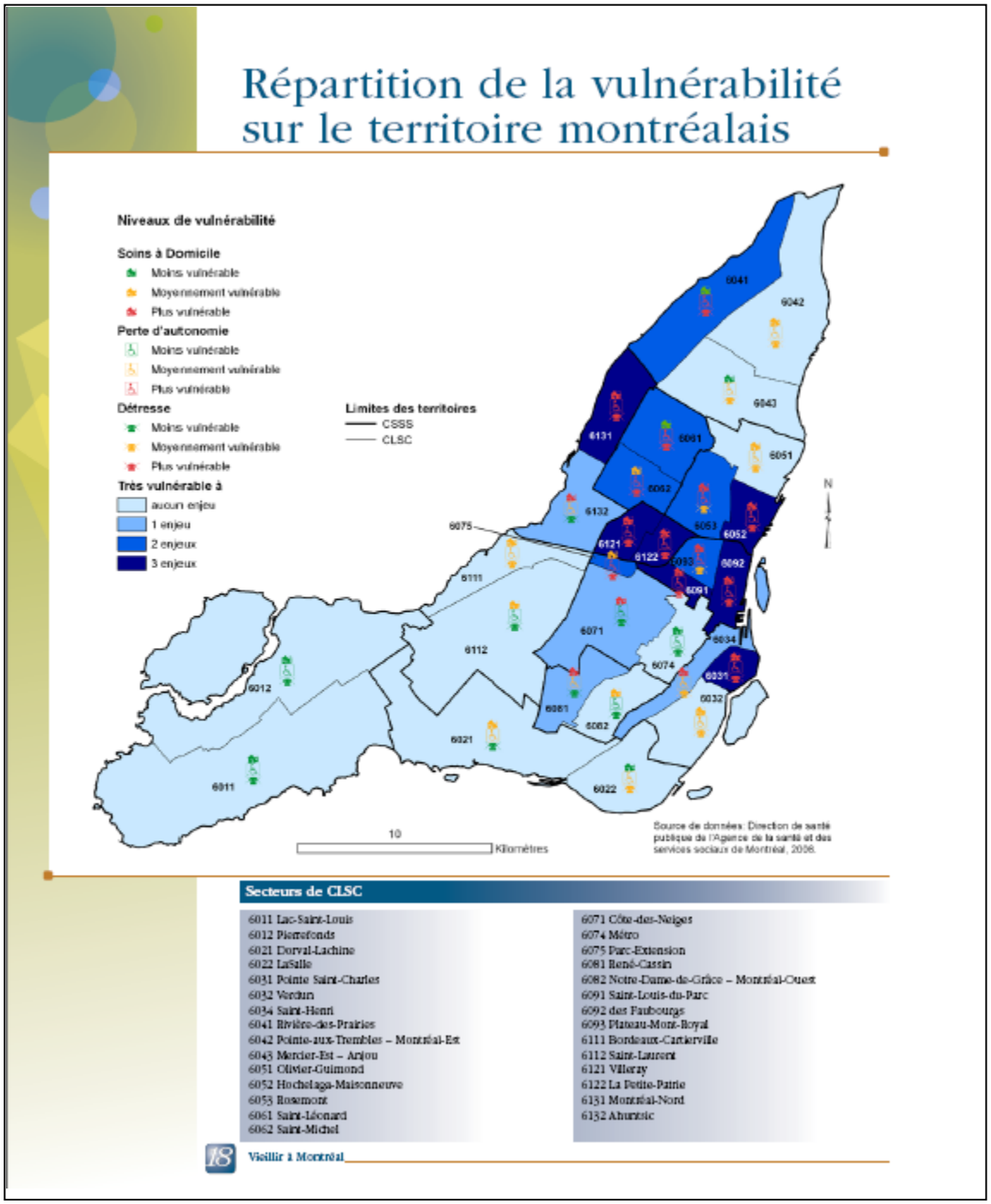


Source : Recensement 2006, Statistique Canada, Projections démographiques, Institut de la Statistique du Québec

**Secteurs de CLSC**

6011 Lac-Saint-Louis
6012 Pierrefonds
6021 Dorval-Lachine
6022 LaSalle
6031 Pointe Saint-Charles
6032 Verdun
6034 Saint-Henri
6041 Rivière-des-Prairies
6042 Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est
6043 Mercier-Est – Anjou
6051 Olivier-Guimond
6052 Hochelaga-Maisonneuve
6053 Rosemont
6061 Saint-Léonard
6062 Saint-Michel
6071 Côte-des-Neiges
6074 Métro
6075 Parc-Extension
6081 René-Cassin
6082 Notre-Dame-de-Grâce – Montréal-Ouest
6091 Saint-Louis-du-Parc
6092 des Faubourgs
6093 Plateau-Mont-Royal
6111 Bordeaux-Cartierville
6112 Saint-Laurent
6121 Villeray
6122 La Petite-Patrie
6131 Montréal-Nord
6132 Ahuntsic

Annexe 3 : Carte de la Direction de la Santé Publique, extraite du rapport *Vieillir à Montréal*, 2008.



Annexe 4 : **Échelles à considérer en transport sur l'Ile de Montréal**

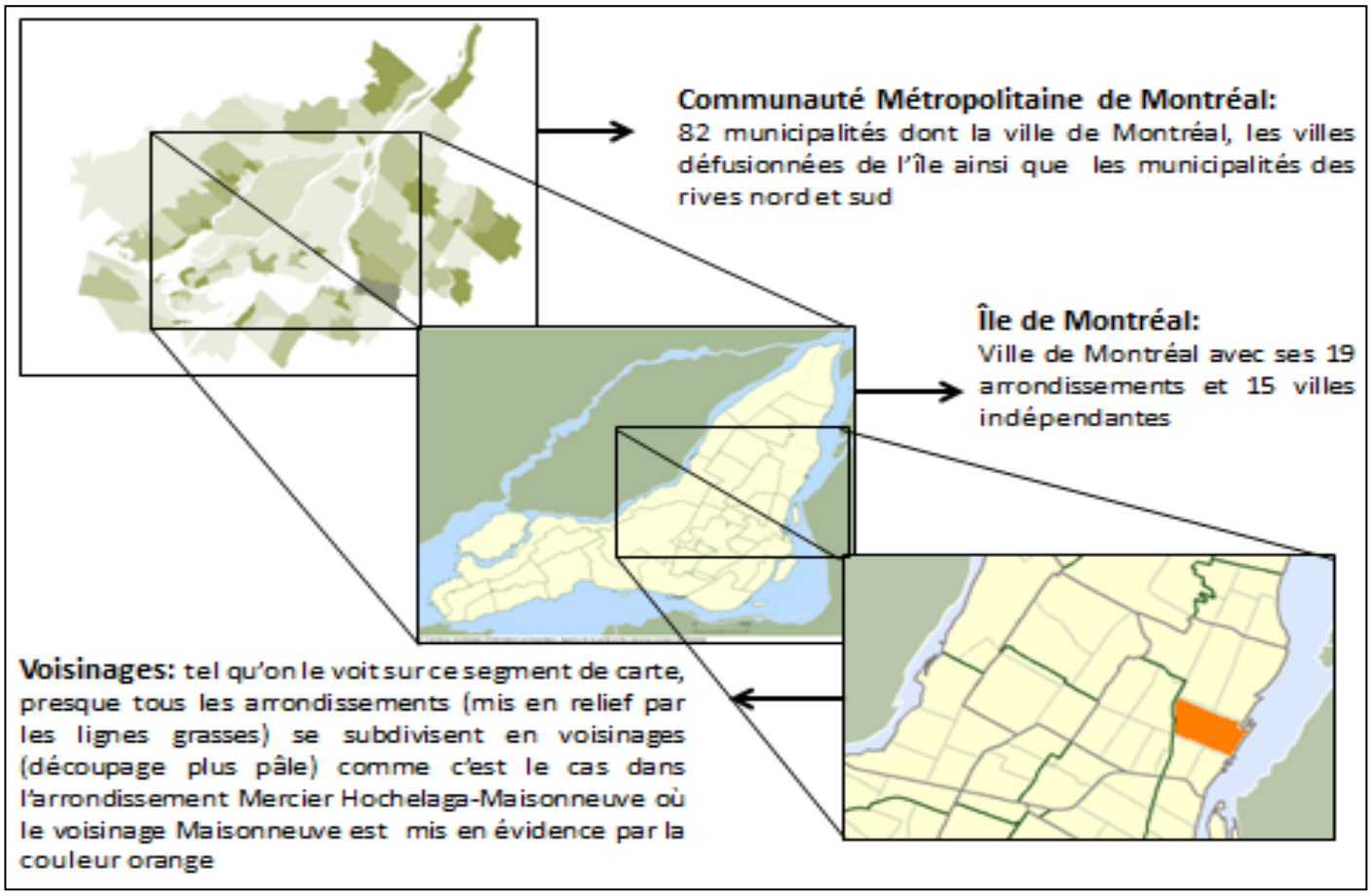



Figure 4 : Le travail en transport sur l'île de Montréal nécessite de considérer de multiples échelles, découpages territoriaux et acteurs regroupés afin d'assurer une performance des transports collectifs sur l'ensemble de la région métropolitaine, mais également d'assurer une desserte adéquate à l'intérieur des quartiers, municipalités ou milieux de vie montréalais.