



Table de concertation
des aînés de l'île de Montréal

Politique québécoise de la mobilité durable

Pour des projets durables :
la nécessité d'intégrer les besoins des aînés et
des personnes à mobilité réduite

Mémoire déposé au
Ministère des Transports du Québec

Dans le cadre de la
consultation publique sur la
Politique québécoise de la
mobilité durable

21 juin 2013

Syntèse des recommandations.....	1
TCAÎM : mission, objectifs et axes prioritaires.....	2
Introduction.....	4
Les aînés montréalais : une population en augmentation	5
Une mosaïque de réalités.....	5
Le transport et la mobilité chez les aînés : une préoccupation pour la région.....	6
Particularités des pratiques de mobilité chez les aînés.....	6
Des besoins à prendre en considération dans la future <i>Politique québécoise de la mobilité durable</i>	
La gouvernance et le financement du transport collectif.....	8
Le transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite.....	10
L'accompagnement transport pour motif médical.....	13
Conclusion.....	15
Bibliographie.....	16
Annexe 1 : Liste des membres	17



Synthèse des recommandations

- 1 : Que l'accessibilité universelle se retrouve dans les divers projets et programmes qui découleront de la prochaine Politique.
- 2 : Que le futur programme soutenant financièrement les AOT dans la construction de nouvelles infrastructures et l'acquisition de nouveaux équipements ait comme critère l'accessibilité universelle de ces projets.
- 3 : Qu'un programme dédié à l'accessibilité universelle soit créé avec de nouveaux budgets, afin de ne pas réduire la capacité des transporteurs à maintenir leurs actifs.
- 4 : Investir au moins 1 milliard de dollars de plus par année dans les infrastructures de transport collectif
 - 4.1 : Le gouvernement du Québec doit suspendre le développement de nouveaux projets routiers et autoroutiers urbains, au profit de la réfection des infrastructures routières et de transports collectifs et du développement des transports collectifs
 - 4.2 : Québec doit rééquilibrer les investissements en transports, en faisant passer la part allouée aux transports collectifs à un minimum de 30%. L'Ontario prévoit actuellement 37%
 - 4.3 : Québec doit augmenter les ressources dédiées aux transports collectifs dans le FORT via une augmentation de la taxe sur l'essence.
- 5 : Quintupler d'ici 2015 les revenus du Fonds vert, qui est d'une importance capitale pour améliorer l'offre de transport. Québec doit dédier les 2/3 des sommes au développement des services de transports collectifs
- 6 : Planifier, de façon intégrée, l'urbanisation et les réseaux de transports routiers, collectifs, actifs et des marchandises. Pour y parvenir, la PQMD doit se doter d'objectifs globaux, comme des parts modales cibles pour les transports collectifs et actifs et une réduction des véhicules-kilomètres parcourus. Cela passe par des critères de choix de projets de mobilité et des incitatifs à l'intermodalité et au transfert modal
- 7 : Sortir de la logique d'utilisateur-payeur pour les transports collectifs, en augmentant les contributions des pollueurs et des bénéficiaires directs et indirects
- 8 : Mettre en place un cocktail de fonds dédiés aux transports collectifs pour Québec et pour les villes, incluant par exemple les péages, les droits d'immatriculation, de stationnement, des contributions du secteur privé et une hausse de la taxe régionale sur l'essence dédiée
- 9 : Prioriser les transports collectifs dans les fonds fédéraux et augmenter les sommes fédérales disponibles; annoncer un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs.
- 10 : Que le Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite soit bonifié et assorti d'une enveloppe protégée.
- 11 : Nous demandons que le présent Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite accorde une subvention à l'AOT pour le nombre de places occupées et non le nombre de personnes transportées.
- 12 : Nous demandons que le Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite subventionne les AOT pour le transport des accompagnateurs.
- 13 : Nous demandons que la règle du premier pourcent soit supprimée.
- 14 : Que le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite couvre les coûts réels de déplacements inter-rives.
- 15 : Que le Programme d'aide gouvernementale aux transports adaptés aux personnes handicapées soutienne financièrement les AOT au niveau de la hausse d'achalandage.
- 16 : Que le gouvernement du Québec remette sur pied le programme d'adaptation des taxis. Non seulement nous demandons au gouvernement du Québec de réinvestir dans l'adaptation des taxis, mais également d'encourager la recherche et le développement d'un taxi universellement accessible dès sa conception
- 17 : Qu'une enveloppe budgétaire soit dédiée à la STM pour la mise sur pied d'un projet de transport pour motifs médicaux nécessitant un accompagnement dans la région de Montréal.



TCAÎM : mission, objectifs et axes prioritaires

Fondée en date du 20 septembre 2000, la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (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 soixante-dix 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 la démarche « municipalité amie des aînés ». Voici un aperçu des actions menées ou en cours de réalisation dans les dossiers Transport et mobilité et Municipalité amie des aînés :

- Projet « Vieillir en santé dans des quartiers sécuritaires » dans trois arrondissements montréalais, en partenariat avec le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal).
- Participation à divers comités municipaux (Comité des partenaires MADA, Comité des partenaires du Plan de développement de Montréal, Comité de déneigement).
- Participation à divers comités en accessibilité universelle à la Société de transport de Montréal (Comité usager-transporteur du Transport adapté), au MTQ (Comité accessibilité métro), à l'Agence métropolitaine de transport (Table métropolitaine en accessibilité), etc.
- Création d'un bulletin mensuel « Ensemble pour une île amie des aînés » sur la démarche MADA diffusée à travers un vaste réseau d'instances communautaires, publiques et municipales.
- Implication dans plusieurs recherches menées par le Centre de recherche et d'expertise en gérontologie sociale (« Quand le quartier s'embourgeoise, quelle place pour les aînés? », par l'Institut national de recherche scientifique (« Les lieux de la vie quotidienne vue à travers la lentille des aînés »), par l'Observatoire de la mobilité durable de l'Université de Montréal (« Vieillir dans les territoires excentrés de la région de Montréal : projets et capacités de mobilité »).
- Étude du service Navette-Or de la STM et dépôt d'un avis

- Production d'avis dans le cadre de diverses consultations publiques dont le Plan de développement de Montréal, Politique québécoise de la mobilité durable, Plan d'action municipal pour les aînés, Plan métropolitain d'aménagement et développement (PMAD), l'industrie du taxi (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.
- 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 es services sociaux de Montréal.

Les membres du conseil d'administration de la TCAÎM :

Francine Unterberg, présidente
Marjorie Northrup, vice-présidente
Rita Quesnel, secrétaire
Caroline Sauriol, trésorier
Micheline Jourdain, administratrice
Herb Frank, administrateur
Ghislain Bilodeau, administrateur
Lucy Chahinian, administratrice
Ala Mindicanu, administratrice

Personne-ressource :

Maryse Leclair, 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

La TCAÎM attendait impatiemment la consultation publique sur la Politique québécoise de mobilité durable qui fait suite à la Politique québécoise du transport collectif de 2006. En tant que Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM), nous tenons à mettre l'accent sur le fait que la population aînée augmente en nombre et en proportion et que cette tendance démographique gagnera en importance au cours des prochaines années. Comme vous le savez, l'un des principes fondamentaux du développement durable est l'équité intergénérationnelle. Celui-ci sous-entend que l'on tienne compte des besoins des plus jeunes autant que des personnes âgées. Il est donc impératif que les besoins particuliers des aînés au niveau des déplacements, de l'aménagement, de l'accessibilité et de la sécurité soient intégrés dans la prochaine politique.

Nous saluons l'initiative du Ministère du Transport du Québec de mener ce vaste exercice démocratique qui permettra de mettre en lumière les recommandations de nombreux acteurs issus de la société civile. De plus, nous sommes d'avis qu'en ayant un ministre dédié à la fois aux transports et aux affaires municipales, régionales et à l'occupation du territoire, permet une meilleure compréhension des enjeux propres au développement de chaque territoire.

Depuis 2010, vous n'êtes pas sans savoir que la Communauté métropolitaine de Montréal s'est affairée à réaliser le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), qui a été reconnu par le gouvernement, et dont l'un des objectifs est de doter le Grand Montréal de réseaux de transport structurant et performant. Un tel plan était essentiel à la cohérence et la complémentarité des actions entreprises par les divers territoires de la région métropolitaine. Cette vision d'ensemble permet d'unir les forces vives de 82 municipalités dans un esprit de coopération et de concertation afin de favoriser la vitalité économique, sociale, environnementale et culturelle de la CMM. Il faut donc, dès maintenant, se donner les moyens financiers pour permettre de concrétiser le PMAD.

Nous sommes conscients que la région montréalaise fait face à plusieurs défis majeurs quant à son futur à court, moyen et long terme. Le développement durable est au cœur des préoccupations en plus de la nécessité d'avoir une meilleure connectivité entre les territoires et le changement démographique important lié au vieillissement de la population. La nouvelle Politique québécoise de mobilité durable est une opportunité sans précédent pour répondre à tous ces défis de manière intégrée.

Dans ce mémoire, nous dresserons, tout d'abord, un portrait de la population aînée montréalaise et des enjeux de transport et de mobilité posés par le vieillissement. Puis, nous présenterons les recommandations du milieu associatif aîné montréalais sur deux aspects de la future politique : La gouvernance et le financement du transport collectif et le transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite.



Les aînés montréalais : une population en augmentation

D'entrée de jeu, il est important de rappeler que le Québec, après le Japon, est le territoire qui connaîtra le vieillissement le plus important de sa population (MFA, 2012). Selon les données du recensement de 2011, 20 % des personnes âgées du Québec habitent l'île de Montréal. Actuellement, les aînés de 65 ans et plus représentent 15,2 % de la population totale à Montréal avec 250 535 âmes, mais cette proportion devrait monter jusqu'à 21 % en 2026, soit plus d'une personne sur cinq sur l'île (Ville de Montréal, 2013).

■ Une mosaïque de réalités

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. 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, notamment en transport, 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 **250 535** personnes âgées de 65 ans et plus dans la métropole. Ces personnes représentent ainsi 15,2 % 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 (Statistiques Canada, 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 **d'audition**.
- Selon les données de l'Office des personnes handicapées du Québec, 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 (OPHQ, 2009).
- 92% vivent dans un **ménage privé**, mais après 75 ans cette proportion descend à près de 50% (DSP, 2008).
- 36% vivent **seuls** (idem).
- 31% ont un **faible** revenu (idem).

■ Le transport et de la mobilité chez les aînés : une préoccupation pour la région

En 2008, suite aux conclusions du rapport sur « Les moyens de transport et la mobilité des aînés Montréalais », la TCAÎM convenait que « dans le contexte d'une population vieillissante, la question de la mobilité et du transport des personnes aînées [méritait] une attention particulière, notamment parce que ses impacts sur l'accès aux soins de santé, sur la sécurité alimentaire et sur la participation sociale sont considérables. » (TCAÎM, 2008, p.6). De plus, la même année, la Direction de la santé publique de Montréal avisait que 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 informait que l'« on [pouvait] 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).

À l'heure des grandes orientations gouvernementales prônant le maintien à domicile (Politique Vieillir et vivre ensemble, chez soi, dans sa communauté en 2012, Livre blanc sur la création d'une assurance autonomie en 2013), il devient d'autant plus important de favoriser l'autonomie des aînés, entre autres, en ce qui concerne leur mobilité. Pour se faire, il est crucial de s'assurer que le réseau de transport collectif actuel soit adapté aux besoins d'une population développant des limitations fonctionnelles avec l'avancée en âge. D'ailleurs, bon nombre des adaptations facilitant les déplacements des aînés peuvent apporter des bénéfices à d'autres tranches de la population. À cet effet, rappelons que l'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement (EQLAV) établi que le tiers de la population du Québec, soit 2 215 100 personnes déclaraient vivre avec une incapacité en 2010-2011. En effet, il est utile de se rappeler que nous aurons tous un jour ou l'autre à vivre une situation de mobilité réduite : pensons aux parents avec poussettes, aux personnes vivant une situation d'handicap temporaire (fractures) ou aux voyageurs encombrés de bagages. 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 tous.

■ Particularités des pratiques de mobilité des aînés

Les enquêtes Origine-destination de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) 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.

■ La voiture est le mode de transport privilégié par les aînés, puisqu'il offre de nombreux avantages dont la flexibilité, le confort et le sentiment de sécurité (AMT, 2008). Il demeure le moyen de transport préféré surtout lorsque les incapacités physiques gagnent en importance. Malgré tout, **c'est plus d'un aîné sur deux (52%) sur l'île qui ne possède pas de permis de conduire** (TCAÎM, 2008).

■ En ce sens, le **transport en commun** arrive au second rang, suivi de la **marche**, deux modes de déplacements essentiels aux aînés ne disposant pas de véhicule ou de grandes ressources économiques (TCAÎM, 2008).

■ Les personnes aînées effectuent la majorité de leurs déplacements à **l'extérieur des heures de pointe** et principalement à **l'échelle d'un quartier** (TCAÎM, 2008).

■ En effet, 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 liés 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, OECD 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 TCAÎM, 2009). D'ailleurs, 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 la future *Politique québécoise de la mobilité durable*

La gouvernance et le financement du transport collectif

Recommandation 1 : Que l'accessibilité universelle se retrouve dans les divers projets et programmes qui découleront de la prochaine Politique.

Les conclusions du rapport sur « Les moyens de transport et la mobilité des aînés montréalais », réalisé par la TCAÎM en 2008 ont amené notre organisme à intensifier ses actions pour favoriser l'utilisation des transports actifs auprès de la population aînée, puisqu'ils permettent de maintenir un mode de vie actif en vieillissant, en plus de réduire le risque d'isolement. Considérant que la moitié des aînés montréalais ne possèdent pas de permis de conduire, ceux-ci utilisent, en grande proportion, le transport en commun et la marche comme moyens de déplacement alternatif à l'automobile. Or, la sécurité perçue et 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.) sont des obstacles à une utilisation plus régulière de ce mode de déplacement. En ce sens, dès 2008, la TCAÎM s'est engagée à promouvoir l'accessibilité universelle dans plusieurs sphères dont les transports collectifs.

Le déploiement de l'accessibilité universelle a un impact véritable sur la qualité de vie des personnes que nous représentons, mais aussi sur l'ensemble des Montréalais. Lorsque nous rendons un environnement universellement accessible, par exemple, cela permet non seulement aux personnes ayant des limitations fonctionnelles de l'utiliser comme tous les citoyens, mais cela procure également une plus-value pour l'ensemble des citoyens (parents avec des enfants en poussette, personnes en fauteuil roulant, etc.).

Le concept de l'accessibilité universelle s'inscrit très bien dans une perspective de développement durable. En effet, un des objectifs du ministère du Développement durable, Environnement, Faune et Parcs Québec est « d'assurer l'équité sociale pour permettre le plein épanouissement de toutes les femmes et de tous les hommes, l'essor des communautés et le respect de la diversité ». Dans le but de soutenir les autorités organisatrices de transport (AOT), le ministère des Transports (MTQ) a publié en 2010 un guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement intitulé « Vers l'accessibilité universelle du transport collectif ». Devant cet état de fait, nous demandons que la Politique québécoise de mobilité durable endosse le concept de l'accessibilité universelle.

Recommandation 2 : Que le futur programme soutenant financièrement les AOT dans la construction de nouvelles infrastructures et l'acquisition de nouveaux équipements ait comme critère l'accessibilité universelle de ces projets.

La Politique québécoise des transports collectifs était assortie de programmes permettant aux AOT d'obtenir du financement de la part du MTQ pour la réalisation de projets de construction de nouvelles infrastructures ou l'achat d'équipements. Il est démontré que l'accessibilité universelle, lorsqu'elle est intégrée au tout début du projet, n'entraîne pas de coûts supplémentaires significatifs. Par contre, lorsque nous rendons des infrastructures existantes accessibles universellement, cela occasionne souvent des coûts importants. En ce sens, l'accessibilité universelle doit se retrouver au cœur de tous nouveaux projets de développements des AOT.

Recommandation 3 : Qu'un programme dédié à l'accessibilité universelle soit créé avec de nouveaux budgets, afin de ne pas réduire la capacité des transporteurs à maintenir leurs actifs.

Notre organisme est un proche collaborateur de la Société de Transport de Montréal (STM) dans la réalisation de son Plan de développement en accessibilité universelle 2012-2015. Si le réseau de bus est en grande partie accessible aux personnes en fauteuil roulant, ce n'est malheureusement pas le cas pour le métro qui compte actuellement sept stations accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Ces deux réseaux doivent impérativement se développer de manière complémentaire afin d'améliorer leur connectivité et afin d'élargir le potentiel de mobilité des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles dont la clientèle âgée. Le gouvernement du Québec est déjà partie prenante dans l'amélioration de l'accessibilité universelle dans le métro grâce à ses programmes d'aide aux immobilisations. Somme toute, la STM a besoin d'un support financier supplémentaire pour la mise en accessibilité universelle du métro puisqu'il nécessite d'important investissement. En ce sens, un programme d'aide dédié à l'accessibilité universelle est nécessaire. Toutefois, ce programme doit être indépendant du programme de subvention au transport collectif adapté afin de ne pas rendre concurrentiels la mise en accessibilité universelle du réseau régulier et le développement du transport adapté.

Recommandation 4 : Investir au moins 1 milliard de dollars de plus par année dans les infrastructures de transport collectif

La Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM) s'est jointe à l'Alliance pour le financement des transports collectifs du Québec (TRANSIT) dès sa création à l'été 2011 et appuie ses recommandations. Nous croyons que le sous-financement chronique des transports collectifs au cours des deux dernières décennies doit être rapidement corrigé, par un rééquilibrage du financement des transports, c'est-à-dire en augmentant la part de financement consacré au transport collectif. Sans cet ajustement, nous sommes convaincus que les besoins des personnes âgées et des personnes ayant des incapacités (1 Québécois sur 3) ne se reflèteront pas dans l'offre de transport collectif. En effet, il ne sera pas possible de réaliser l'accessibilité universelle du réseau de transport collectif régulier dans la région montréalaise à moyen terme ni d'assumer les coûts associés à la croissance du transport collectif adapté à court terme, ce qui va à l'encontre des objectifs fixés par la STM, par exemple.

Pour investir 1 milliard de dollars de plus par année dans le transport collectif, la TCAÎM appuie les demandes des 33 signataires de la Déclaration pour la mobilité durable :

Recommandation 4.1 : Le gouvernement du Québec doit suspendre le développement de nouveaux projets routiers et autoroutiers urbains, au profit de la réfection des infrastructures routières et de transports collectifs et du développement des transports collectifs

Recommandation 4.2 : Québec doit rééquilibrer les investissements en transports, en faisant passer la part allouée aux transports collectifs à un minimum de 30%. L'Ontario prévoit actuellement 37%

Recommandation 4.3 : Québec doit augmenter les ressources dédiées aux transports collectifs dans le FORT via une augmentation de la taxe sur l'essence.

De plus, la TCAÎM croit que le gouvernement doit envisager de nouvelles options de financement tel que stipulé par TRANSIT :

Recommandation 5 : Quintupler d'ici 2015 les revenus du Fonds vert, qui est d'une importance capitale pour améliorer l'offre de transport. Québec doit dédier les 2/3 des sommes au développement des services de transports collectifs

Recommandation 6 : Planifier, de façon intégrée, l'urbanisation et les réseaux de transports routiers, collectifs, actifs et des marchandises. Pour y parvenir, la PQMD doit se doter d'objectifs globaux, comme des parts modales cibles pour les transports collectifs et actifs et une réduction des véhicules-kilomètres parcourus. Cela passe par des critères de choix de projets de mobilité et des incitatifs à l'intermodalité et au transfert modal

Recommandation 7 : Sortir de la logique d'utilisateur-payeur pour les transports collectifs, en augmentant les contributions des pollueurs et des bénéficiaires directs et indirects

Recommandation 8 : Mettre en place un cocktail de fonds dédiés aux transports collectifs pour Québec et pour les villes, incluant par exemple les péages, les droits d'immatriculation, de stationnement, des contributions du secteur privé et une hausse de la taxe régionale sur l'essence dédiée

Recommandation 9 : Prioriser les transports collectifs dans les fonds fédéraux et augmenter les sommes fédérales disponibles; annoncer un cadre stratégique de financement national stable, à long terme et prévisible pour les transports collectifs.

Le transport adapté aux besoins des personnes handicapées et à mobilité réduite

La TCAÎM salue le MTQ d'avoir intégré le volet du transport collectif adapté dans la future Politique québécoise de mobilité durable puisqu'il s'agit d'un service essentiel dans la vie de nombreux aînés montréalais. En effet, à la STM, les personnes âgées de 65 ans et plus de l'île de Montréal représentent 61 % des usagers du service de transport adapté (STM, 2012). De plus, en 2012, 85 % des nouveaux usagers admis au transport adapté de la STM étaient aînés (Gagnon, 2013). Nous croyons que cette tendance perdurera dans les années à venir en raison du vieillissement de la population montréalaise (20% d'aînés en 2026). Cette pression sur le service du transport adapté risque d'être ressentie également sur la Rive-Sud de Montréal et Laval qui ont des populations aînées similaires à celle de Montréal (respectivement 13,2% et 14,3% comparativement à 15,2% pour Montréal) (AMT, 2008).

Recommandation 10 : Que le Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite soit bonifié et assorti d'une enveloppe protégée.

Nous nous inquiétons du fait que le pourcentage de la contribution par déplacement du gouvernement provincial dans le cadre du financement du transport adapté diminue continuellement, et ce, depuis plusieurs années déjà. Ce sous-financement chronique nous préoccupe car nous craignons que le manque d'argent ait une incidence négative sur l'offre et la qualité de service offerts à la population de la part du transporteur pour les années à venir. En plus, ce manque de financement du transport adapté s'inscrit dans un contexte où le nombre d'utilisateurs et de déplacements ne cessent de croître (8 % de croissance en 2012 à la STM) (Gagnon, 2013) et que les manques à gagner pour le transporteur prendront de plus en plus d'ampleur.

Il y a, dans l'analyse des coûts de déplacement, un écart entre le taux de subvention accordé aux AOT de la part du MTQ et les coûts réels associés aux déplacements des personnes. Actuellement, le MTQ accorde 15 \$ par déplacement. Ce montant comprend la part de l'utilisateur, de la municipalité et du MTQ. Or, selon nos informations, il en coûte en moyenne pour un déplacement par minibus 46,80 \$, par taxi accessible 19,00 \$ et par taxi berline 15,54 \$. À cela s'ajoute la non-indexation de la subvention accordée pour chaque déplacement et ce, malgré la hausse constante des coûts d'opération.

Recommandation 11 : Nous demandons que le présent Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite accorde une subvention à l'AOT pour le nombre de places occupées et non le nombre de personnes transportées.

Nous attirons votre attention sur une réalité des utilisateurs qui prend de l'importance au fil des années. Parmi la clientèle du transport adapté, il y a davantage de personnes autistes, de personnes obèses et de personnes utilisant un triporteur ou un quadriporteur (en hausse dans le contexte de vieillissement de la population (INSPQ, 2011)). Pour ces personnes, le transport adapté doit prévoir plus d'une place par utilisateur. À titre d'exemple, si l'utilisateur âgé utilise une aide à la mobilité motorisée (AMM), pour des raisons de sécurité, il doit absolument quitter son appareil et s'asseoir sur une banquette. Cela a pour conséquence qu'il faut prévoir deux places pour cette personne. Nous demandons que le futur Programme d'aide gouvernementale aux transports adaptés aux personnes handicapées accorde une subvention à l'AOT pour le nombre de places occupées et non pour le nombre de personnes transportées.

Recommandation 12 : Nous demandons que le Programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite subventionne les AOT pour le transport des accompagnateurs.

Au transport adapté, il y a deux types d'accompagnateurs : occasionnel et obligatoire. Nous déplorons grandement le fait que le programme d'aide ne soutient pas financièrement les déplacements des accompagnateurs des utilisateurs du transport adapté. Cette personne, lorsqu'elle accompagne un utilisateur pendant le déplacement, prend pourtant une place qui aurait pu être prise par un utilisateur. Ce non-financement des déplacements des accompagnateurs est encore plus incompréhensible pour les accompagnateurs obligatoires. En effet, au Québec, les AOT

doivent utiliser les critères d'admissibilité au transport adapté du MTQ. Or, ceux-ci viennent dicter dans quelles circonstances la personne est admise et si elle doit obligatoirement être accompagnée pour faire ses déplacements. Nous demandons que le Programme d'aide gouvernementale au transports adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite subventionne les AOT pour le transport des accompagnateurs.

Recommandation 13 : Nous demandons que la règle du premier pourcent soit supprimée

Depuis plusieurs années, nous dénonçons que le premier pourcent de hausse d'achalandage à chaque renouvellement de programme doit être assumé en totalité par l'AOT, la municipalité et l'usager. Or, dans le cas de la STM, un pourcent équivaut à 30 000 déplacements multipliés par 15 dollars du déplacement. Cela représente la jolie somme de 450 000 dollars. Cette mesure accentue une fois de plus le manque à gagner chez les AOT. Nous demandons que la règle du premier pourcent soit supprimée.

Recommandation 14 : Que le Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées et à mobilité réduite couvre les coûts réels de déplacements inter-rives

Nous désirons vous faire part de nos préoccupations relativement à la question du sous-financement des déplacements inter-rives en transport collectif adapté. Afin de pouvoir répondre à un nombre croissant de déplacements sur un territoire aussi vaste que celui de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la STM ne reçoit de cette organisation qu'un montant de 10 \$ par déplacement, ce qui est loin de suffire aux besoins. Il est important de savoir qu'étant donné que les usagers vont à des endroits totalement différents, la possibilité de faire des jumelages est très faible.

Recommandation 15 : Que le Programme d'aide gouvernementale aux transports adaptés aux personnes handicapées soutienne financièrement les AOT au niveau de la hausse d'achalandage

Si, depuis quelques années, il y a zéro refus au transport adapté de la STM, c'est dû principalement à deux facteurs. Le premier, le Programme d'aide gouvernementale aux transports adaptés aux personnes handicapées a, jusqu'en 2012, soutenu financièrement la hausse d'achalandage des services de transport collectif adapté, qui s'élève en moyenne à 8 % à la STM en 2012. Le deuxième facteur est la contribution de l'industrie du taxi dans la livraison du service, notamment le taxi accessible. Celui-ci permet de transporter à coût moins élevé que le minibus les usagers qui ne peuvent s'asseoir sur la banquette d'une voiture berline (46,80 \$ en minibus versus 19 \$ en taxi accessible). Il est important de mentionner que le transporteur devra toujours offrir le service par minibus car il y a des usagers qui ne peuvent être transportés que par ce type de véhicule.

Or, il a été décidé au budget provincial de 2013 de mettre fin aux mesures de financement de la hausse d'achalandage et d'adaptation de taxis. Les conséquences sont catastrophiques pour les usagers du transport collectif adapté car avec de telles décisions le transporteur ne sera plus en mesure de répondre à la hausse d'achalandage de ses usagers. Ceci étant dit, nous demandons que le Programme d'aide gouvernementale aux transports adaptés aux personnes handicapées soutienne financièrement les AOT au niveau de la hausse d'achalandage.

Recommandation 16 : Que le gouvernement du Québec remette sur pied le programme d'adaptation des taxis. Non seulement nous demandons au gouvernement du Québec de réinvestir dans l'adaptation des taxis, mais également d'encourager la recherche et le développement d'un taxi universellement accessible dès sa conception

La TCAÎM demande également que le gouvernement du Québec remette sur pied le programme d'adaptation des taxis. Non seulement nous demandons au gouvernement du Québec de réinvestir dans l'adaptation des taxis, mais également d'encourager la recherche et le développement d'un taxi universellement accessible dès sa conception. Actuellement, un modèle a été développé (MV-1). Malheureusement, ce projet n'est pas à maturité. À titre d'exemple, la rampe d'accès présente une inclinaison beaucoup trop forte et il n'y a pas suffisamment d'espace pour recevoir une personne en triporteur ou en quadriporteur.

Recommandation 17 : Qu'une enveloppe budgétaire soit dédiée à la STM pour la mise sur pied d'un projet de transport pour motifs médicaux nécessitant un accompagnement dans la région de Montréal.

■ L'accompagnement transport pour motif médical

En 2008, la TCAÎM a publié un important rapport sur «Les moyens de transport et la mobilité des aînés montréalais» qui a permis d'identifier quatre défis majeurs à relever pour la région dont l'accompagnement-transport pour motif médical (ATMM). Depuis près de 30 ans, plusieurs organismes montréalais ont tenté de répondre à cette problématique mais de nombreux obstacles perdurent pour développer une solution régionale.

Dès 2008, la TCAÎM a pris la relève du dossier de l'ATMM. La première étape a été de réaliser une étude de faisabilité visant la mise sur pied d'un projet pilote en économie sociale. Quatre organismes considérés porteurs potentiels pour le projet pilote avaient alors été identifiés.

Au terme de l'étude, deux contraintes majeures freinent le projet :

- 1) l'aspect légal. En effet, la loi sur le taxi interdit de rémunérer quelqu'un pour un service de transport même s'il y a un volet accompagnement.
- 2) l'aspect financier. Le projet doit être subventionné en partie car les revenus issus du service sont insuffisants pour la viabilité de l'entreprise d'économie sociale.

Malgré les obstacles actuels, la TCAÎM a poursuivi ses représentations auprès d'organismes et d'institutions afin d'informer le plus grand nombre d'acteurs possibles, touchés directement ou indirectement par la problématique. À l'automne 2012, nous avons réussi à convaincre la Société de transport de Montréal (STM), l'Agence de la Santé et des Services sociaux de Montréal, la Direction des entreprises en économie sociale et la CRÉ de Montréal à intégrer un nouveau comité d'implantation régionale en ATMM. La première réunion devait avoir lieu en début d'année 2013, nécessitant l'embauche par la TCAÎM d'un(e) chargé(e) de projet. Malheureusement, en raison des délais de renouvellement des ententes spécifiques entre la CRÉ, le MSSS et le MAMROT, cette démarche a dû être avortée.

La problématique de l'ATMM ne touche pas uniquement le Ministère des Transports mais, bien évidemment, le Ministère de la santé et des services sociaux également. D'ailleurs, la TCAÎM s'est réjoui d'avoir pu obtenir un financement de base au budget discrétionnaire de ce Ministère, en juin 2013, afin d'embaucher une ressource au cours de l'année 2013 et ainsi éviter la démobilité des grands partenaires. Toutefois, comme vous vous en doutez, une subvention pour financer, en partie, les activités de la future entreprise d'économie sociale est nécessaire pour que la solution d'envergure régionale puisse être durable.

■ **Opportunité pour la mise sur pied d'un projet en ATMM dans la région montréalaise**

En parallèle à ces défis, des opportunités se présentent à nous :

- **L'Agence de la Santé et des services sociaux de Montréal** a reconnu la nécessité d'un service en ATMM et l'a inscrit dans sa planification stratégique 2012-2015
- La **Ville de Montréal** a reconnu dans son premier Plan d'action municipal pour les aînés issu de la démarche Municipalité amie des aînés que «l'accompagnement en transport pour motif médical représente un besoin pressant du milieu des aînés en matière d'accès aux soins de santé.»
- La **STM (réseau régulier)** a développé grâce aux programmes de financement liés à la Politique sur les transports collectifs (2006) de nouveaux services de transport collectif pour répondre aux besoins des aînés dont 10 lignes de Navettes Or et trois lignes de Taxi Or. Sachant que l'achalandage de certains circuits de Navettes Or n'est pas à la hauteur des attentes et que la STM semble désormais privilégier le service par taxi, pourrait-on penser à développer un service de Taxi santé?
- Toujours avec la **STM, le Centre du Transport adapté** développe depuis quelque temps un projet d'exploitation en temps réel (EXTRA). Avec les technologies en temps réel, le transport adapté pourra informer les usagers de l'arrivée prochaine de leur véhicule et mieux contrôler la logistique ainsi que les dépenses (les frais correspondront à la distance de la course en taxi).

La collaboration de ce centre est un atout essentiel pour le projet à développer puisqu'il détient l'expertise pour la logistique et les itinéraires des déplacements « collectifs-individuels » et dans les déplacements de personnes aux besoins particuliers et possède déjà des contrats avec les compagnies de taxis.



Conclusion

Nous saluons les résultats de la Politique québécoise du transport collectif 2007-2011 (PQTC) qui a permis, non seulement d'hausser l'achalandage de 11 % et d'augmenter l'offre de service de 23 %, mais qui a permis également d'améliorer l'accessibilité universelle dans le métro de Montréal. En effet, le financement d'équipements favorisant l'accessibilité a permis comme l'installation de tuiles avertissantes et des ascenseurs dans sept stations.

Nous souhaiterions que la prochaine Politique québécoise de la mobilité durable aille plus loin et endosse les principes de l'accessibilité universelle dans une logique d'équité intergénérationnelle et citoyenne. En 2026, plus d'une personne sur cinq à Montréal aura plus de 65 ans. Avec l'avancée en âge, les aînés sont sujets à développer une ou des limitations fonctionnelles, même si leur santé est globalement meilleure que celle des aînés des générations antérieures. L'accessibilité universelle dans le réseau de transport collectif régulier et l'accès au transport collectif adapté s'avère donc essentiel pour de nombreux Montréalais puisque cela leur permet de conserver leur autonomie et de participer à la société le plus longtemps possible.

Il est donc essentiel pour notre organisme et pour la population que nous représentons que la prise en compte des besoins des aînés ainsi que des groupes ayant des besoins spécifiques en raison de limitations fonctionnelles transparaisse dans la prochaine Politique québécoise de la mobilité durable. Sachant à quel point le dossier des aînés est important pour votre gouvernement, nous plaçons beaucoup d'espoir dans votre sincère désir d'aider la population aînée montréalaise.

Agence métropolitaine de transport (AMT). (2008). Enquête Origine-destination.

Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé (CCNPPS). (2010). Glossaire : mesures d'apaisement de la circulation. Institut national de santé publique.

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

Fournier, C., Godbout, M., Cazale, L. (2013). Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011. Méthodologie et description de la population visée, volume 1, Québec, Institut de la statistique du Québec, 71 p.

Institut national de la santé publique du Québec (INSPQ) (2011). Avis de santé publique sur la circulation des aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier, Direction du développement des individus et des communautés, mai 2011.

Ministère de la Famille et des Aînés (MFA). (2012). Vieillir et vivre ensemble, chez soi, dans sa communauté, au Québec. Gouvernement du Québec

Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ). (2009). Estimations de population avec et sans incapacité au Québec en 2006 par région et leurs municipalités de plus de 15 000 habitants. Région de Montréal. Municipalité de Montréal.

OECD (2001), Ageing and transport. Mobility needs and issues.[En ligne] <http://www.oecd.org/sti/transport/roadtransportresearch/2675189.pdf> (Consulté le 8 mai 2013)

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

Statistiques Canada. (2006). Enquête sur la participation et les limitations d'activités de 2006 : rapport analytique.

Table de concertation des aînés de l'île de Montréal. (2008). Les moyens de transport et la mobilité des aînés montréalais : intervenir face au vieillissement de la population. Montréal : TCAÎM

Ville de Montréal. (2012). Plan d'action municipal pour les aînés 2013-2015, Direction de la Diversité sociale



Annexe 1 : Liste des membres



Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

La TCAÎM compte parmi ses membres 70 d'organismes régionaux et regroupements (membres associés) et plus vingt institutions collaboratrices (membres affinitaires).

Membres associés (70 organismes)

Alliances 3e Âge Grand Plateau (Table de concertation locale Aînés)
Alternatives communautaires d'habitation et d'intervention de milieu (ACHIM)
Association Culturelle Roumaine
Association de Montréal pour la déficience intellectuelle (AMDI)
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)
Bharat-Bhavan-Maison de l'Inde
Bureau de la communauté haïtienne de Montréal (BCHM)
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 50ans+ de Claude-Robillard
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
Fédération des OSBL d'habitation de Montréal (FOHM)



TCAÎM : mission, objectifs et axes prioritaires

Fondée en date du 20 septembre 2000, la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (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 soixante-dix 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 la démarche « municipalité amie des aînés ». Voici un aperçu des actions menées ou en cours de réalisation dans les dossiers Transport et mobilité et Municipalité amie des aînés :

- Projet « Vieillir en santé dans des quartiers sécuritaires » dans trois arrondissements montréalais, en partenariat avec le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal).
- Participation à divers comités municipaux (Comité des partenaires MADA, Comité des partenaires du Plan de développement de Montréal, Comité de déneigement).
- Participation à divers comités en accessibilité universelle à la Société de transport de Montréal (Comité usager-transporteur du Transport adapté), au MTQ (Comité accessibilité métro), à l'Agence métropolitaine de transport (Table métropolitaine en accessibilité), etc.
- Création d'un bulletin mensuel « Ensemble pour une île amie des aînés » sur la démarche MADA diffusée à travers un vaste réseau d'instances communautaires, publiques et municipales.
- Implication dans plusieurs recherches menées par le Centre de recherche et d'expertise en gérontologie sociale (« Quand le quartier s'embourgeoise, quelle place pour les aînés? », par l'Institut national de recherche scientifique (« Les lieux de la vie quotidienne vue à travers la lentille des aînés »), par l'Observatoire de la mobilité durable de l'Université de Montréal (« Vieillir dans les territoires excentrés de la région de Montréal : projets et capacités de mobilité »).
- Étude du service Navette-Or de la STM et dépôt d'un avis

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
 Mains Secourables
 Maison Monbourquette
 Parrainage civique de l'Est de l'île de Montréal
 Patro Le Prévost
 Pleins Pouvoirs KIDPOWER Montréal
 Présâges
 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
 Société généalogique canadienne-française
 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 organisations)

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 Vieillesse 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)