

# **Vieillesse et mobilité des personnes: le cas du Québec**

**Yves Bussière**

INRS-UCS (Urbanisation, Culture et Société)  
Institut National de la Recherche Scientifique – Univ. du Québec –  
Montréal, Québec, Canada  
yves.bussiere@ucs.inrs.ca

**Jean-Pierre Thouez**

Dépt. de Géographie, Univ. de Montréal  
jean.pierre.thouez@umontreal.ca

Session Poster 4: IUSSP – XXVe Congrès international de la population –  
Tours, France, 18-23 juillet 2005 - Session Poster 4 du 22 juillet

Résultats d'une recherche financée par le FQRSC  
(Fonds Québécois de Recherche sur la Société et la Culture)

# Le contexte québécois

- Prédominance de l'auto
- Forme urbaine étalée et densités faibles
- Fort vieillissement qui ira s'accroissant et qui s'étendra aux périphéries des villes et au rural
  - Vieillissement actuel inférieur à beaucoup de régions du Nord
  - Accélération du vieillissement vers 2011 qui dépassera celui de des autres provinces du Canada et de la plupart des régions du monde (% 65 + : 13% en 2002 ; 26.5% en 2030, juste derrière le Japon et la Grèce)
  - Le vieillissement sera plus fort dans les banlieues et dans les régions rurales

# Questions posées

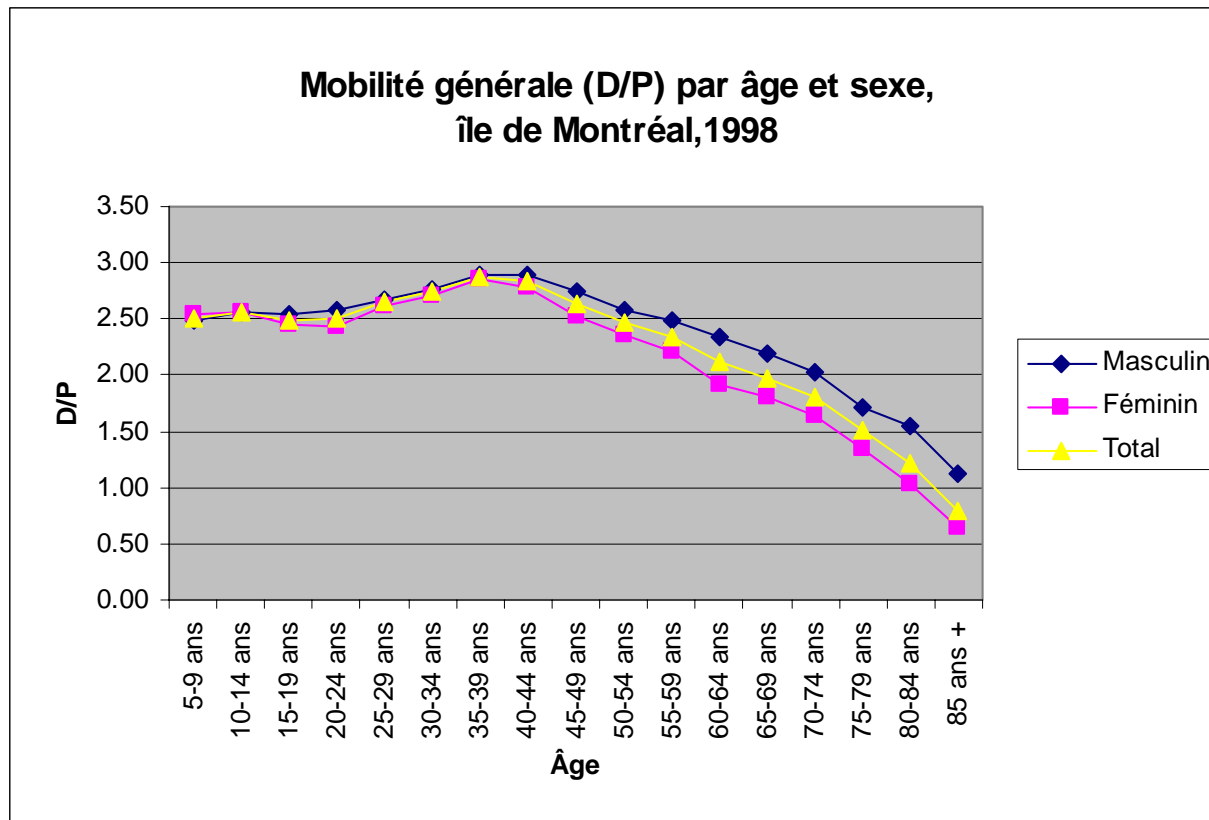
- En quoi le vieillissement modifiera les patrons de déplacements – fréquence et motifs ?
- Quels sont les modes de transport empruntés/demandés par les personnes âgées, souvent fragiles ou avec handicaps? Par une comparaison de la mobilité de la population en général par âge pour **l'île de Montréal** (avec enquête O-D 1998) avec la population à mobilité réduite selon données pour **l'ensemble du Québec** de l'Enquête Québécoise sur les Limitations d'Activités (EQLA 1998)
- Quels sont les aménagements urbains souhaitables pour faciliter la mobilité?
- Perspectives d'avenir ...

# Sources de données - pas toujours satisfaisantes

- Enquêtes Origine-Destination (grands échantillons mais mal ciblés sur populations vulnérables ou avec handicaps)
- Enquêtes de santé et sur les incapacités (mieux ciblés mais petits échantillons, donc fiabilité plus faible au niveau désagrégé)
- Sondages ou contacts dans le milieu (plus qualitatifs mais peu précis pour calibrer une demande de transport)

# Premier constat

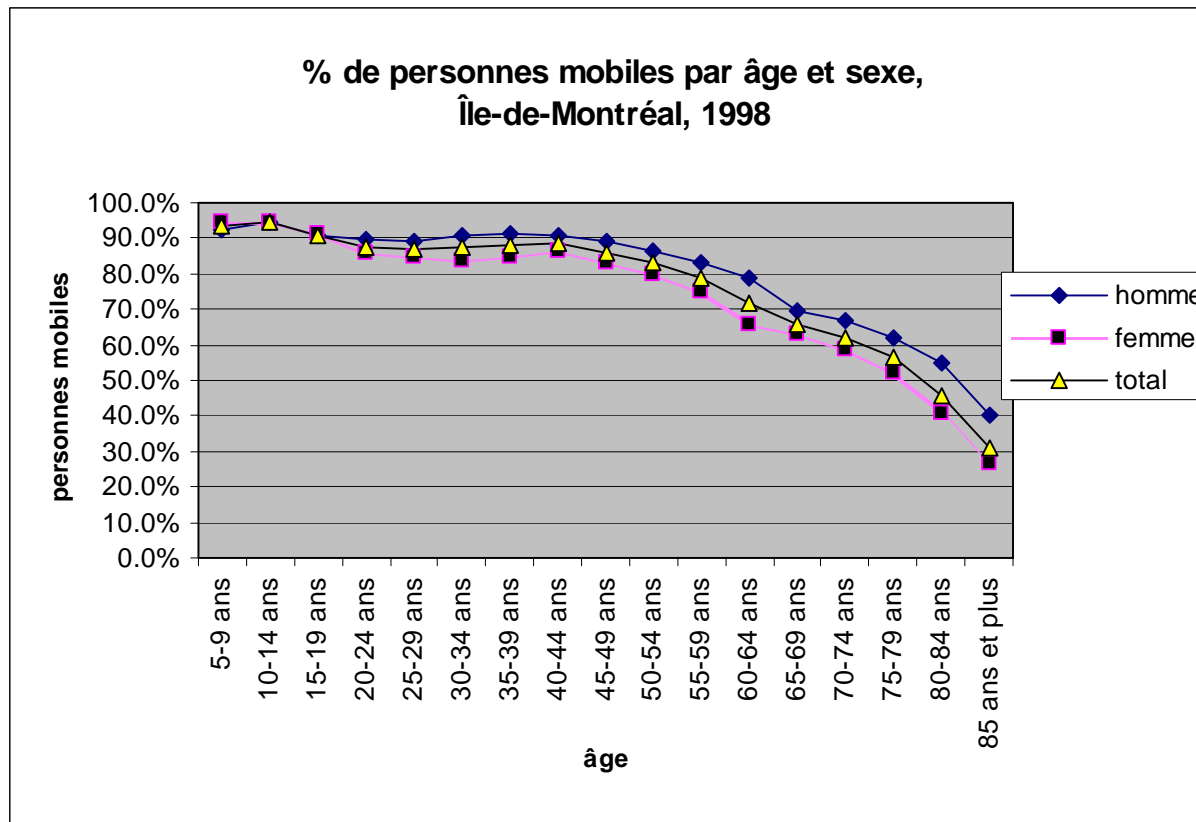
- La mobilité générale (déplac./personne par jour) est étroitement liée au cycle de vie. Elle atteint un sommet vers 40 ans et diminue ensuite avec l'âge



Source : STM, AMT, MTQ. Enquête O-D 1998

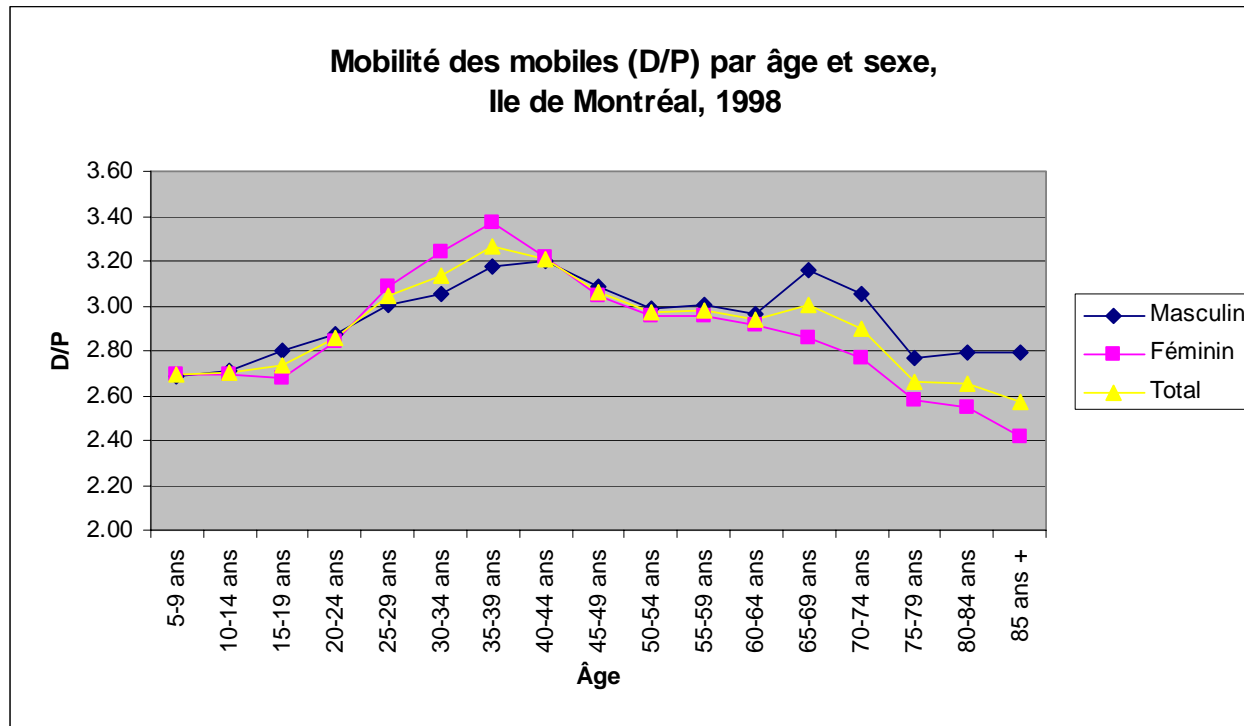
# Deuxième constat

- La baisse de la mobilité générale avec l'âge est attribuable à *l'augmentation du nombre de non-mobiles*
- Soulève l'interrogation si la cause est le manque d'offre de transport adéquate pour les personnes plus fragiles



# Troisième constat

- Pour les mobiles, les différences de mobilité par âge sont beaucoup moins importantes et le nombre de déplacements par jour par habitant demeure élevé jusqu'à un âge avancé
- Hausse de la mobilité chez 65-74 ans, surtout pour les hommes



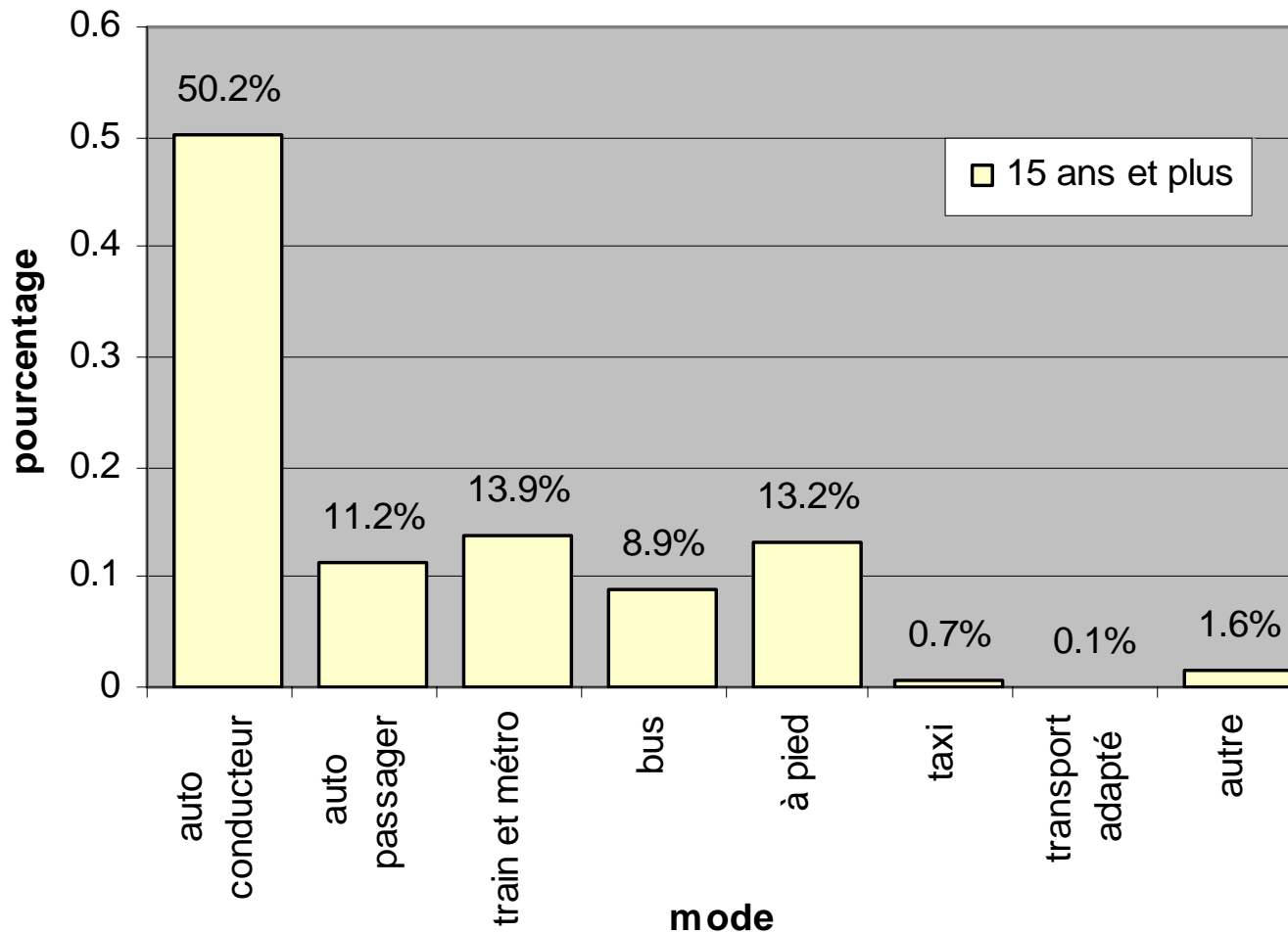
Source : STM, AMT, MTQ. Enquête O-D 1998

# Modes et vieillissement (Montréal)

- Le mode auto (conducteur et passager) est de loin le mode dominant (61.4%)
- Avec le vieillissement les modes auto-passager et à pied augmentent alors que celui métro-train diminue
- Le transport adapté occupe une part très faible (0.1%)

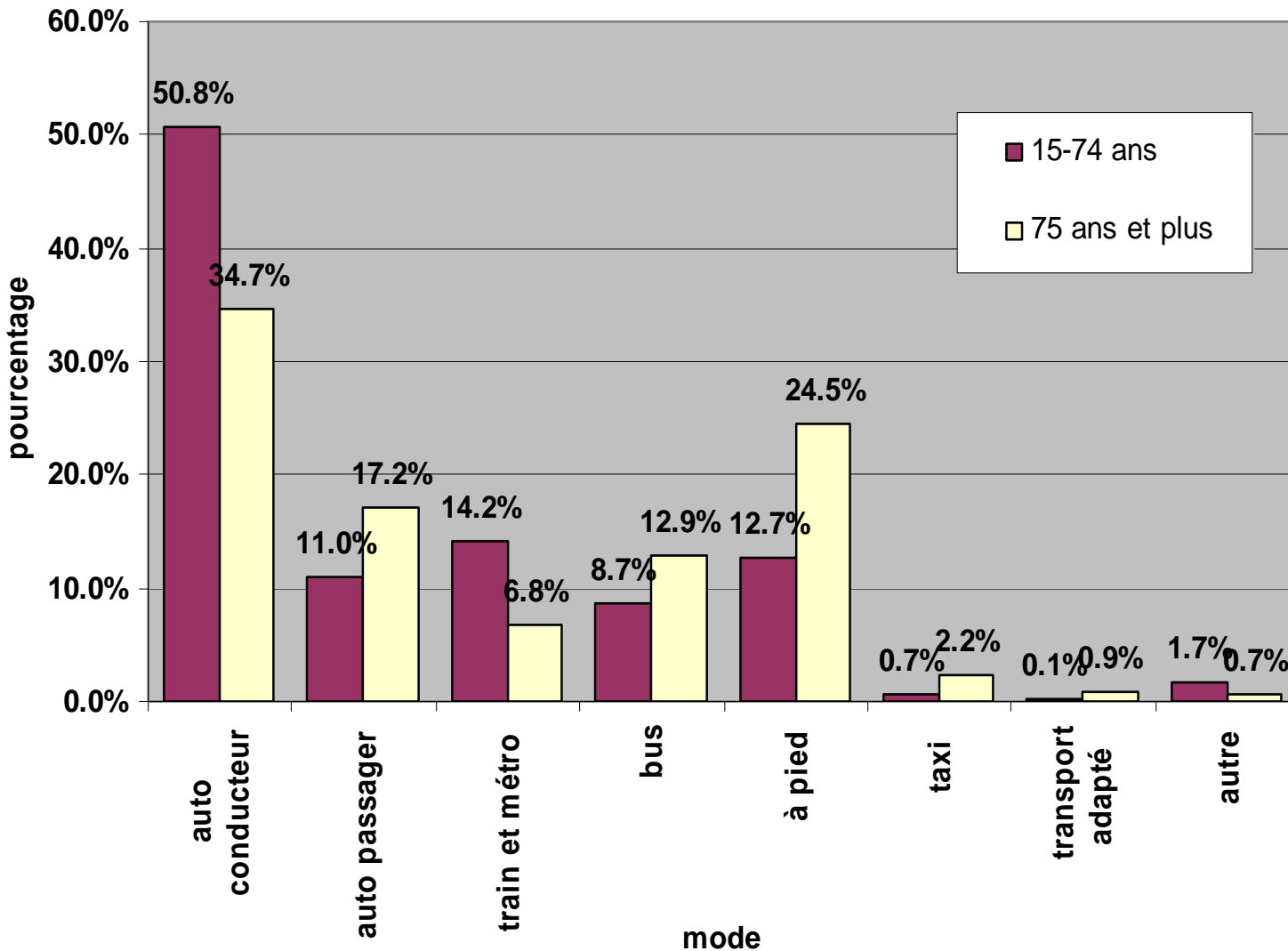


## Parts modales des différents moyens de transport, Ile de Montréal, 1998



Source : STM, AMT, MTQ. Enquête O-D 1998

## Parts modales des différents moyens de transport, Ile de Montréal, 1998

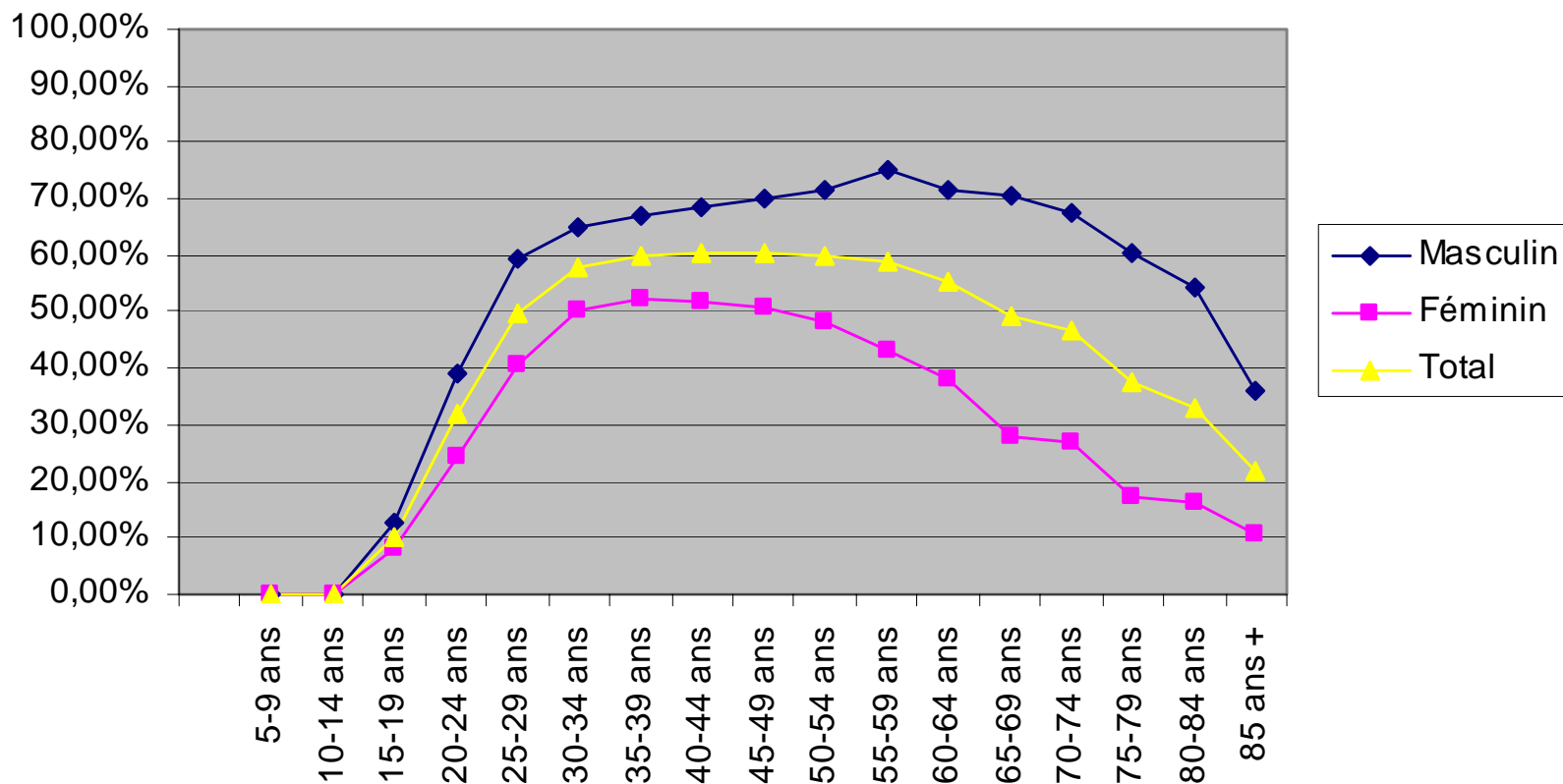


Source : STM, AMT, MTQ. Enquête O-D 1998

# Modes - 85 ans + (Montréal)

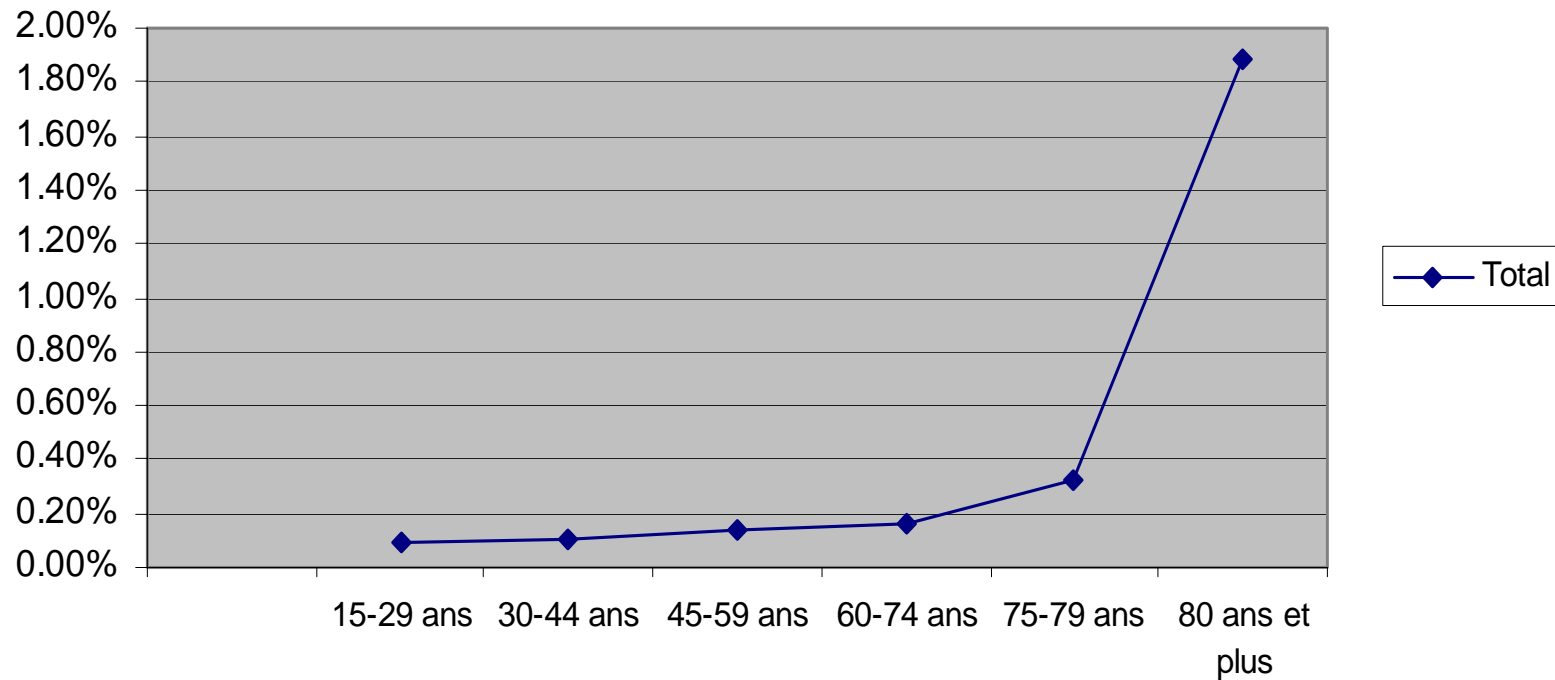
- Maintien de l'importance du mode auto-conducteur jusqu'à un âge avancé: chez les 85+, environ 20% des femmes et 35% des hommes utilisent ce mode
- La part modale à pied atteint 30%
- Le taxi atteint environ 2% chez les 75+ et le transport adapté environ 1.8% pour les 80+

### Part modale auto-conducteur, par âge et sexe, Île de Montréal, 1998



Source : STM, AMT, MTQ. Enquête O-D 1998

### Part modale transport adapté, par âge et sexe, Île de Montréal, 1998



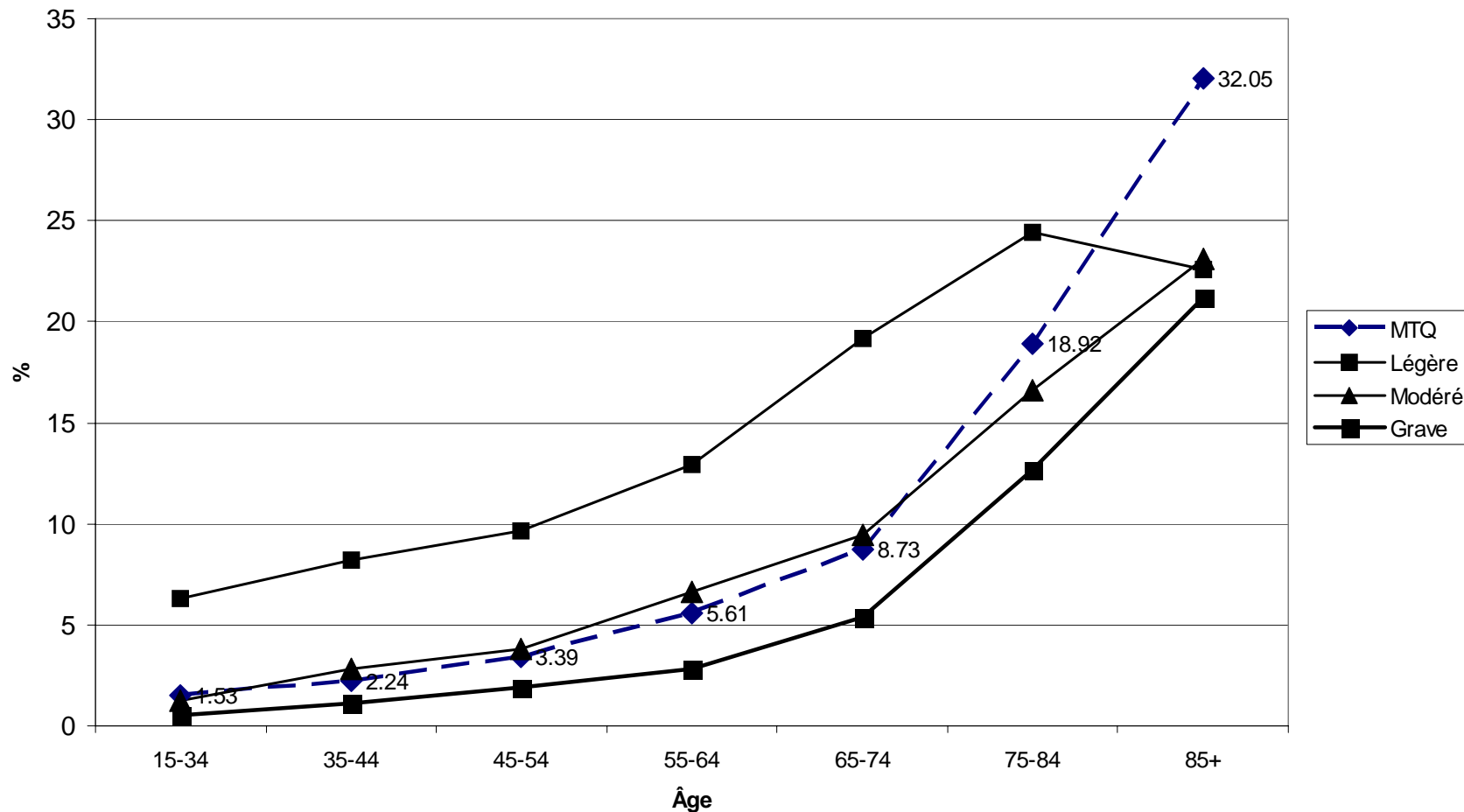
Source : STM, AMT, MTQ. Enquête O-D 1998

# Handicaps et transport adapté

- Les handicaps croissent de façon exponentielle à partir de 55 ans
- Système de pointage (Enquête EQLA, 1988):  
Grave; Modéré; Léger
- Critères d'admissibilité au Tr. Adapté (TA) du MTQ (Ministère des Transports du Québec):
  - Estimation de la population à mobilité réduite (admissible au TA) à partir de l'enquête santé EQLA (éliminant les doubles comptes de handicaps par une priorité de 1 à 4)
    - 1-En fauteuil roulant ( non-ambulatoire)
    - 2-Déficiência locomotrice (ambulatoire)
    - 3-Déficiência intellectuelle ou psychique
    - 4-Déficiência visuelle

**Incapacités par niveau de gravité et personnes admissibles au transport adapté,  
ensemble du Québec, 1998**

(Sources: Calculé d'après ISQ: EQLA 1998 et MTQ)



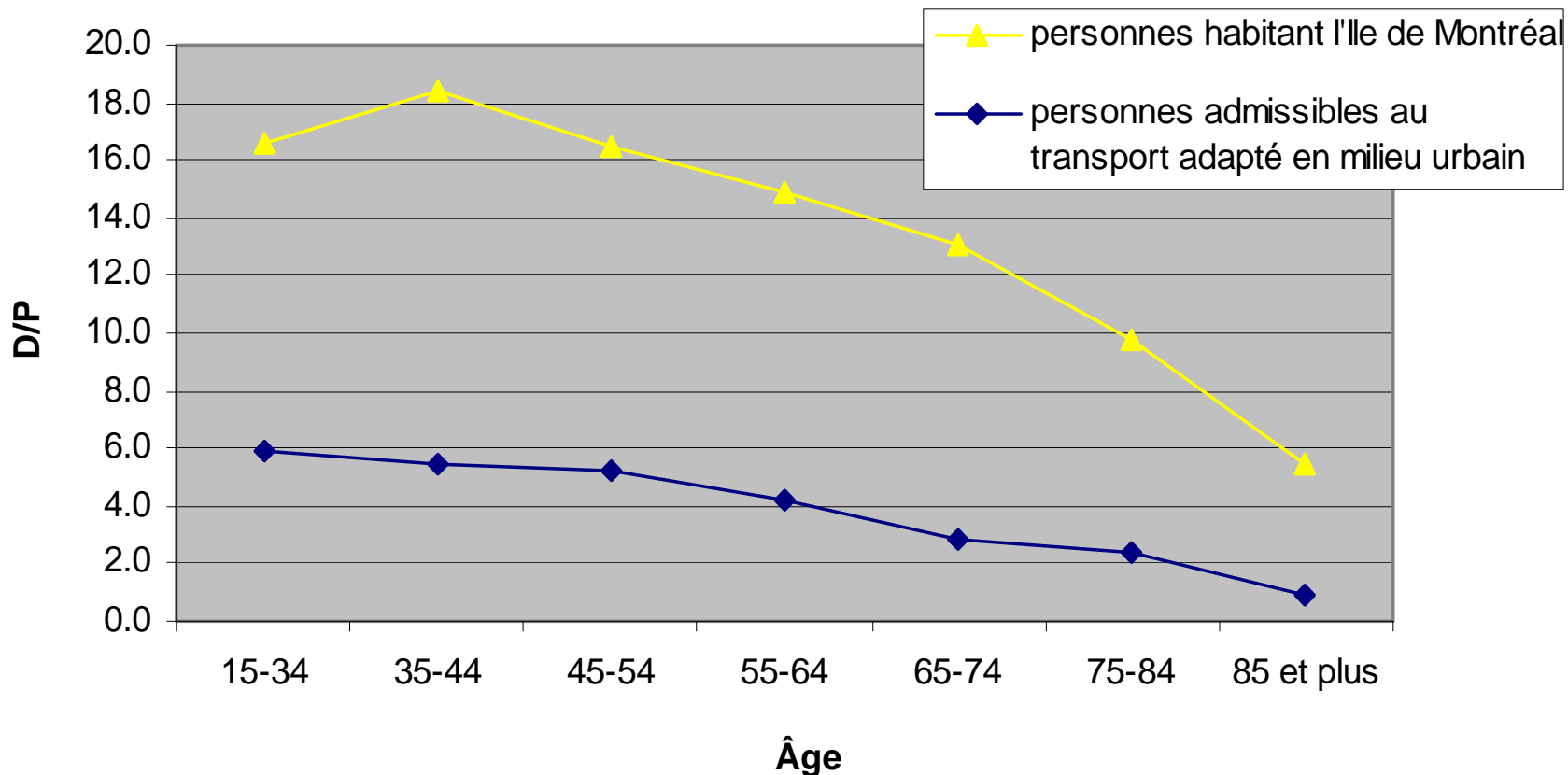
# Ensemble du Québec

- *Admissibles* au Tr. Adapté (TA) : 4.01% de la population de 15+ . (Important de noter que l'estimation des personnes à mobilité réduite admissibles au TA peut varier selon la définition des handicaps retenue approximant les critères du MTQ, et conséquemment les données de comportements de mobilité.)
- *Admis* au TA: 0.86% de la population totale 15+
  - 1 personne admise sur 4.8 admissibles
    - 1 sur 2.7 pour les fauteuils roulants
    - 1 sur 5.6 pour les ambulatoires
- La personne admise fait 1.6 déplacement par semaine en TA
- 13.3% des personnes admissibles au TA sont confinées à la demeure
- La personne admise non confinée à la demeure fait 3.8 déplacements par semaine
- Importance des Transp. en commun réguliers (13.2% des déplac. des personnes admissibles au TA dont 22.3% déclarent y avoir recours à l'occasion )
- Comment cela se compare-t-il à la population en général? : **Une mobilité 4 fois moindre**



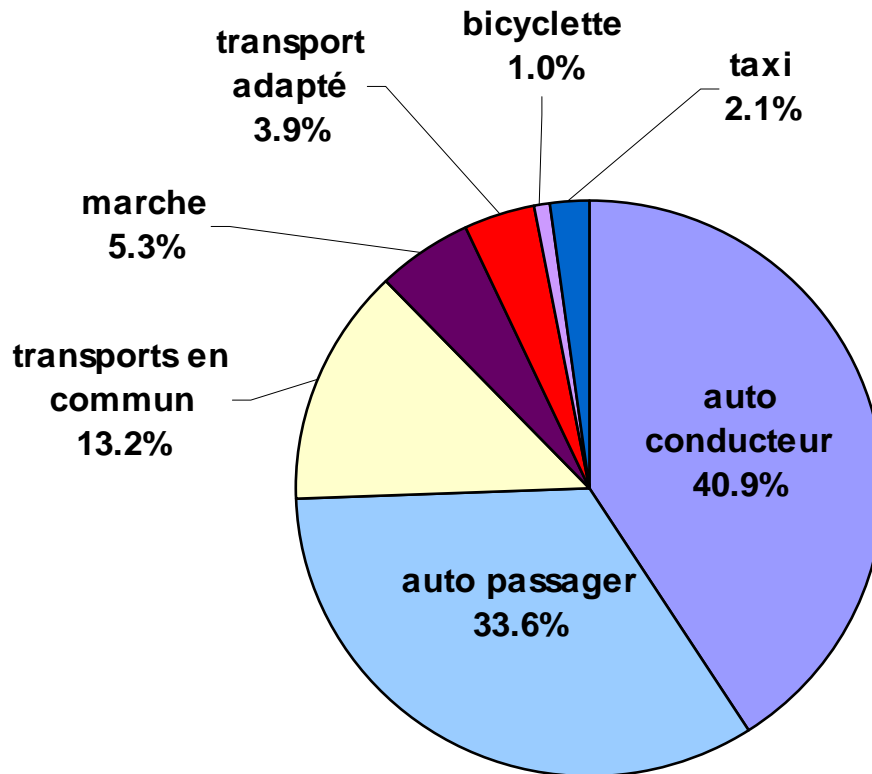
# Mobilité générale vs. mobilité des personnes admissibles au TA

Estimation du nombre de déplacements par semaine et par personne pour les personnes de 15 ans et + sur l'île de Montréal, et pour les personnes de 15 ans et + admissibles au transport adapté (en milieu urbain non confinées à la demeure) sur l'ensemble du Québec, 1998



Sources de données: ISQ:EQLA 1998; STM, AMT, MTQ: Enquête O-D 1998.

## Répartition modale, personnes *admissibles* au transport adapté, Québec, 1998



Source : ISQ, Enquête québécoise sur les limitations d'activité 1998.

# Mobilité: Motifs et obstacles

- **Motifs principaux:** Faire son épicerie; Fréquenter les services de santé; Aller voir les amis (motif social – récréatif); La majorité de ces déplacements se font hors-pointe
- **Obstacles:**
  - La présence d'un handicap ou d'une fragilité ; Le manque d'aide; Lacunes au niveau de l'offre de transport; Lacunes au niveau des aménagements (domicile et lieux publics); Manque de sécurité; Manque d'éclairage la nuit; Préférence du transport de surface - Difficulté d'utiliser le métro en partie à cause du manque d'escaliers roulants et d'un mauvais éclairage; Nécessité de meilleurs abris avec sièges; Nécessité de former les chauffeurs pour les rendre attentifs aux personnes âgées; Importance du bénévolat pour accompagner, la famille ne suppléant plus, mais vieillissement des bénévoles
  - Offre déficiente: Nécessité d'implanter des routes d'autobus ou des navettes dans les quartiers denses en personnes âgées vers des lieux souvent fréquentés (hôpitaux, centres d'achat, etc...)
  - Selon EQLA 1998, les principales difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite dans les transports en commun réguliers (admissibles au TA): se tenir debout (65.4%); Attendre à l'arrêt (49.3%); Monter et descendre (48.5%); Se rendre à l'arrêt (48.2%); Espace insuffisant (41.3%); Manque d'aide (16.3%); Voir les affiches (14.9%); Entendre les annonces (10.6%)

# Conclusions

- Les profils de mobilité vont changer avec le vieillissement. Augmentation des personnes à mobilité réduite qui n'entraînera pas automatiquement une hausse de la demande de transport compte tenu de la baisse de la mobilité avec l'âge
- L'impact sur la demande future dépendra en grande partie des nouvelles habitudes de comportement des personnes âgées du futur (effets de génération)
- Importance d'une sensibilisation aux problèmes liés au vieillissement et commencer par des aménagements simples et peu coûteux qui pourraient grandement améliorer l'offre
- Importance croissante de la marche à pied avec le vieillissement. Songer à des aménagements plus conviviaux et sécuritaires pour les piétons
- Importance des transports collectifs réguliers et nécessité de les aménager pour les clientèles fragiles
- Investir dans les aménagements des logements et des lieux publics pour les rendre plus accessibles et ainsi compléter la boucle du déplacement

# Références

- Bussière, Y et J-P Thouez (2004). « Vieillissement et demande de transport au Québec en 1998 et perspectives d'avenir », Conférence internationale « Vers une Nouvelle perspective : du vieillir au bien vieillir », Montréal, 3-5 octobre. *Proceedings*.
- Bussière, Y et J-P Thouez (2004). « Mobility patterns of the disabled in Montreal in 1998 and long term perspectives », 10th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled People, TRANSED 2004, 23-26 mai, Hamamatsu (Japon). *Proceedings*.
- Bussière, Y, M Divay et J Frozzini (2003). "Analyse des besoins en transport des aînés dans la région montréalaise", Étude réalisée pour le Catholic Community Center (CCS). Montréal, INRS-UCS, 15 janvier, 78p. Rapport de recherche.
- Bussière, Y (2003): « Mobilité, cycle de vie et handicaps – l'exemple du Québec », *Hommes et Terres du Nord* (numéro spécial : Handicaps et aménagements durables : perspectives internationales, 2 tomes), 25-32.
- Bussière, Y, J-P Thouez, A Bernard (juin 2001). "Chapitre 9 : Déplacements" in *Enquête Québécoise sur les limitations d'activités 1998* (EQLA, 1999), Collection la santé et le bien-être, Québec, Institut de la statistique du Québec, p.227-250.
- Bussière Y, A Bernard, J-P Thouez (1998). Vieillissement et demande de transport adapté au Québec: perspectives régionales, 1993-2006, in *La ville des vieux. Recherche sur une cité à humaniser*, coordonné par Joel Yerpez, Éditions de l'Aube, pp. 153-168.
- Bernard, A, Y Bussière, JP Thouez (1997). "Vieillissement et incapacités au Québec: perspectives régionales 1991-2006", *Cahiers québécois de démographie*, vol. 26, no. 1, printemps, p.91-107.
- Bussière Y, J.-P. Thouez, R G. Rice, G Mathews, A Bernard (1996). "Portrait et prévisions de la clientèle à mobilité réduite en transport au Québec, 1993-2006", Étude réalisée pour le Service Recherche-Développement en Transport terrestre des personnes du ministère des Transports du Québec. 3 vol. Vol1: Sommaire, 82p.; Vol 2: Rapport final, 308p., Vol 3: Axes. Montréal, INRS-Urbanisation.
- Bussière Y, JP Thouez, P Laroche (1993). "Vieillissement et demande de transport des personnes à mobilité réduite. Un modèle de prospective appliqué au cas montréalais: 1986-2011". *Routes et Transport*, vol. 23, no. 3, aut., no spécial "Les personnes à mobilité réduite et le transport", 34-44.

Plusieurs titres sont disponibles en format pdf sur le site:

<http://www.inrs-ucs.uquebec.ca/default.asp?p=bus>