

Les aînés dans la cité :

Prise en compte des enjeux du vieillissement de la population dans la vision d'avenir de notre métropole



Mémoire déposé dans le cadre
de la consultation publique sur le
Plan de développement de Montréal

Présenté par la



Table de concertation
des aînés de l'île de Montréal

3285, rue St-Jacques, suite 104
Montréal, Québec, H4C 1G8

Office de consultation publique de Montréal

5 septembre 2013

Table des matières

1. TCAÎM : mission, objectifs et axes prioritaires	3
2. Introduction	5
3. Les aînés montréalais : une population en augmentation ; une mosaïque de réalités.....	7
3.1 La question du transport et de la mobilité chez les aînés.....	8
4. L'importance de considérer la façon dont le vieillissement s'est traduit spatialement au cours des dernières années à Montréal.....	9
4.1 Particularités des pratiques de mobilité des aînés.....	11
4.2 La question du logement.....	13
5. Perspective #1 : Vivre, grandir et vieillir à Montréal.....	15
5.1 Consolider et améliorer les quartiers existants	15
5.2 Assurer la croissance résidentielle	16
6. Perspective #3 : Aménager la ville	19
6.1 Favoriser des aménagements et une architecture de qualité.....	19
7. Agir sur la ville : Plan d'action municipal 2013-2017.....	21
7.1 Renforcer le leadership de Montréal à titre de métropole	21
▪ Soutenir le développement du centre-ville par la qualité du domaine public et du design.....	21
▪ Réaliser les projets urbains du centre-ville	21
▪ Réaliser les projets urbains hors du centre-ville.....	21
7.2 Améliorer la qualité de vie des collectivités dans les quartiers	22
▪ Favoriser l'accès à des logements abordables et de qualité notamment pour les familles, les ménages à faible revenu et les aînés,	22
▪ Améliorer l'offre en équipement collectifs municipaux	22
▪ Verdir les quartiers	23
7.3 Accroître l'utilisation du transport collectif et actif	24
▪ Soutenir les principaux projets d'infrastructures prévus d'ici 2020	24
▪ Favoriser et sécuriser les déplacements pour les piétons et les cyclistes	26
Bibliographie	27
Annexe 1 : Liste des membres	30
Annexe 2 : Carte de la Direction de la Santé Publique, extraite du rapport <i>Vieillir à Montréal</i> , 2008.	33
Annexe 3 : Les principes de la croissance intelligente	34
Annexe 4 : La plateforme « Le Montréal que nous voulons ».....	36



1. 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. Comptant aujourd'hui 90 organismes ou regroupements membres, la TCAÎM est la Table de concertation régionale aînée la plus importante de la province (voir liste des membres en annexe).

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.

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) pour les années 2013-2015.
- Participation à divers comités municipaux (Comité des partenaires MADA, Comité des partenaires du Plan de développement de Montréal, Comité de déneigement, comité accessibilité universelle des bâtiments).
- Participation à divers comités en accessibilité universelle à la Société de transport de Montréal (Comité usager-transporteur du Transport adapté), au Ministère des Transports du Québec (Comité accessibilité métro), à l'Agence métropolitaine de transport (Table métropolitaine en accessibilité universelle).



- 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 qualitative du service Navette-Or de la STM et dépôt d'un avis.
- Production d'avis dans le cadre de diverses consultations publiques dont la Politique québécoise de la mobilité durable, la traversée de la rue de la Ville de Montréal, le Plan d'action municipal pour les aînés, le Plan métropolitain d'aménagement et de 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 des services sociaux de Montréal (2005).

Les membres du conseil d'administration de la TCAÎM :

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

Personnes-ressources :

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

Marie-Josée Dupuis, chargée de projet Transport et mobilité
 Courriel : concertation@tcaim.org



2. Introduction

L'adoption du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) en décembre 2011 était le fruit d'un long processus de concertation entre de nombreux acteurs politiques, institutionnels et communautaires présents sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Au terme de cet exercice de planification, des cibles précises ont été fixées et le gouvernement provincial et les 82 municipalités se sont engagés à cheminer vers la même direction. La TCAÎM salue l'intention de la Ville de Montréal de dresser une vision des vingt prochaines années à travers le *Plan de développement de Montréal* qui puisse faire consensus parmi un très grand nombre d'acteurs. Pour concrétiser cette vision de Montréal, des cibles claires devront également être définies et les élus devront faire preuve d'un leadership et veiller à ce qu'elle soit transversale au futur schéma d'aménagement et au futur plan d'urbanisme municipal qui doivent être adoptés d'ici 2015.

Comme l'ensemble des Montréalais, la *Table de concertation des aînés de l'île de Montréal* (TCAÎM) est préoccupée par les révélations des derniers mois sur l'état de la vie démocratique dans la métropole du Québec, que l'on souhaite participative, inclusive, verte et accessible à tous. Nous remercions donc le comité exécutif de la Ville de Montréal d'avoir confié le soin à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) de mener la consultation publique actuelle, puisqu'il s'agit d'un organisme neutre, et même, d'un acquis collectif de confiance.

Le projet de *Plan de développement de Montréal* (PDM), tel qu'il a été présenté aux partenaires de la Ville en juin 2012, avait suscité l'insatisfaction de plusieurs organismes de la société civile dont la TCAÎM (voir en annexe la plateforme « Le Montréal que nous voulons »). Nous accueillons différemment la nouvelle version bonifiée du projet de PDM, notamment parce que quelques-unes des recommandations émises lors de la démarche de contribution publique *Demain Montréal* ont été intégrées, et qu'un plan d'action a été ajouté.

En tant que Table régionale de concertation des aînés, nous participons activement à représenter les besoins de la population vieillissante de l'île de Montréal. La TCAÎM constate que les besoins particuliers d'une partie de cette population sont nommés dans le projet de PDM mais, malheureusement, certains éléments prioritaires en sont écartés. Ceux-ci devront être ajoutés afin de refléter le caractère hétérogène de ce groupe qui représentera **21 % de la population montréalaise** en 2026 (Ville de Montréal, 2012) et **plus du quart** de la population du Québec en 2031 (ISQ, 2013). Il est désolant que le premier *Plan d'action municipal pour les aînés*, paru le 1^{er} octobre 2012, ne soit aucunement



mentionné dans la section consacrée aux principaux plans et politiques de la Ville de Montréal alors qu'il s'agit du plus récent Plan à avoir été adopté. Selon nous, il s'agit d'un oubli qui reflète, entre autres, le manque de sensibilité portée aux spécificités des aînés et aux personnes à mobilité réduite dans le projet de PDM.

Dans ce mémoire, nous tenons à mettre l'accent sur le fait qu'il est impératif que les besoins particuliers des aînés au niveau des déplacements, de l'aménagement et de l'habitation soient intégrés dans la planification et la construction de notre métropole. Nous mettrons donc l'emphase sur l'importance d'intégrer les principes d'accessibilité universelle dans l'aménagement et le transport, sur la nécessité de densifier les premières couronnes et d'y développer une offre de transport en commun adéquate, et finalement, sur l'importance d'avoir des quartiers durables dont l'un des principes fondamentaux est l'équité intergénérationnelle.

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, la mobilité et le logement. Dans un second temps, nous émettrons des recommandations et des commentaires sur certaines sections du projet de Plan de développement de Montréal.



Source : denmark.dk



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

Les données de l'Institut de la statistique du Québec démontrent qu'après le Japon, le Québec est le territoire qui connaîtra le vieillissement le plus important de sa population (MFA, 2012). À Montréal, sur une population totale de 1,65 million d'habitants, on compte 250 535 personnes âgées de 65 ans et plus (Statistiques Canada, 2011). 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).

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 persistantes et significatives, disposent de peu de ressources monétaires et ont un réseau social restreint ou inexistant. En bref, il existe autant de réalités aînées que de personnes aînées. 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 :

- 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 (OPHQ, 2009). En fait, 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 et 36% vivent seuls (Statistiques Canada, 2006). Cette donnée met de l'avant l'importance d'avoir accès à des services de proximité à distance de marche et que l'environnement urbain doit être sécuritaire, confortable et accessible universellement.
- 31% vivent avec un faible revenu (idem).
- Le bilan routier annuel du SPVM fait état que le 2/3 des piétons victimes d'un accident de la route sont âgés de 65 ans et plus (SPVM, 2011).

Mémoire – *Les aînés dans la cité : Prise en compte des enjeux du vieillissement dans la vision d'avenir de notre métropole – Table de concertation des aînés de l'île de Montréal*



À la lumière de ces données, la TCAÎM recommande à la Ville de Montréal de travailler sur trois éléments-clés pour adapter son développement aux vieillissements pluriels de la population. Ces trois éléments sont l'**accessibilité**, la **sécurité** et la **diversité**.

Voici comment ceux-ci s'intègrent aux différentes sphères du Plan de développement de Montréal

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 une offre de services de proximité et de transports en commun à distance de marche.

Sécurité : En améliorant 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 et des intersections 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 durant l'hiver.

Diversité : Diversité des usages dans l'aménagement, diversité des options de transport proposées à la population, diversité de l'offre en logement, mixité sociale.

3.1 La question du transport et de la mobilité chez les aînés

Dans le contexte actuel de vieillissement de la population, « la question de la mobilité et du transport des personnes aînées mérite 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). Selon la Direction de la santé publique (DSP), la cohorte des baby-boomers qui a eu tendance à avoir moins d'enfants que les générations antérieures est une génération « associée à une hausse du nombre de ruptures d'unions au Québec » (DSP, 2008, p.16). Face à ce constat, la DSP ajoute que l'« 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).

À l'heure des grandes orientations gouvernementales prônant le maintien à domicile (*Politique Vieillir et vivre ensemble, chez soi, dans sa communauté* de



2012, le livre blanc sur l'Assurance Autonomie de 2013), il devient d'autant plus important de favoriser l'autonomie des aînés entre autres en ce qui concerne leur mobilité. Pour ce faire, il est crucial de sécuriser les environnements urbains qui connectent les lieux du quotidien aux besoins d'une population développant des limitations fonctionnelles avec l'avancée en âge.

De plus, 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 citoyens nécessitant une aide à la mobilité (chaise roulante, chien-guide). 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.

4. L'importance de considérer la façon dont le vieillissement s'est traduit spatialement au cours des dernières années à Montréal

L'île de Montréal est un vaste territoire se subdivisant en de multiples entités territoriales (arrondissements, quartiers, villes reconstituées, 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

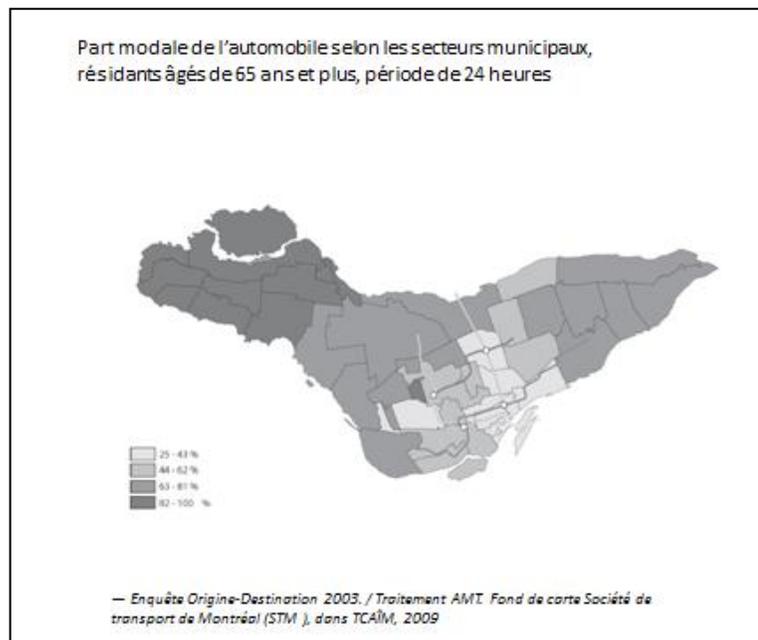


Figure 1 : Part modale de l'automobile selon les secteurs municipaux, résidents âgés de 65 ans et plus, période de 24 heures



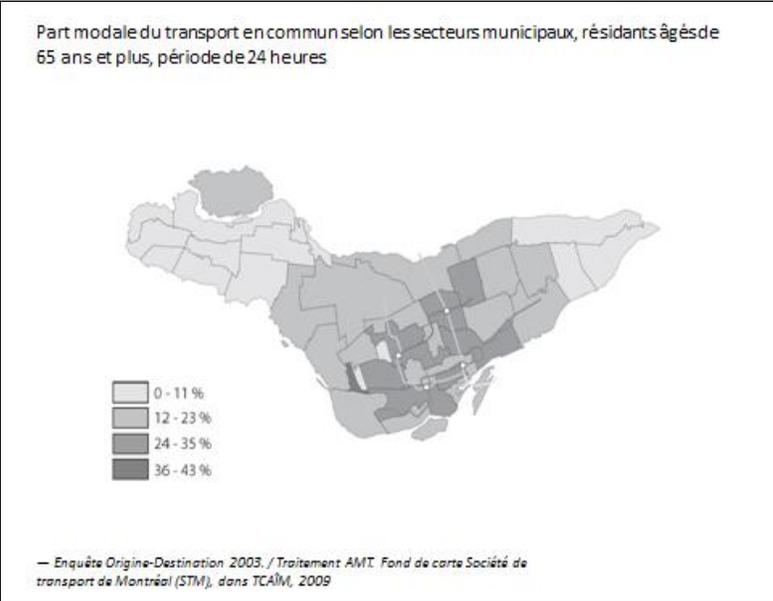


Figure 2 : Part modale du transport en commun selon les secteurs municipaux, résidents âgés de 65 ans et plus, période de 24 heures

s'accroît avec l'éloignement du réseau de métro. Effectivement, comme nous l'expliquent Fortin, Villeneuve et Rioux, (2011 : 290) : « (...) 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 de conduire et qui résident dans ces secteurs;
- ceux qui se voient retirer leur 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).

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



faible. 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 représente 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 Plan de développement de Montréal 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.

4.1 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 âgées 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 reliés au vieillissement comprenant entre autres :
 - Une perte de sensibilité des récepteurs des pieds, ce qui réduit l'équilibre des personnes âgées ;
 - 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).

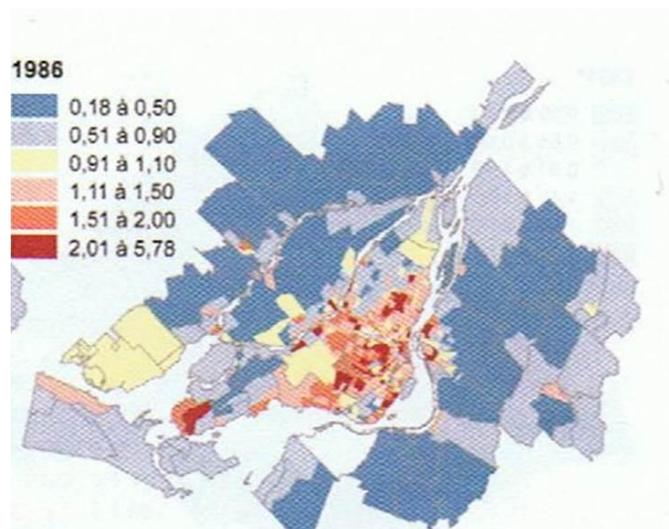
Enfin, plusieurs variables peuvent influencer la possibilité d'une personne âgée d'effectuer les déplacements qu'elle souhaite au moment où elle le désire. La condition physique, les options de transport disponibles, les ressources financières dont elle dispose ainsi que l'aménagement du territoire dans 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.



4.2 La question du logement

Entre 1981 et 2006, d'importants changements sont survenus à Montréal quant aux lieux de résidence des personnes âgées de 65 ans et plus. Comme le démontre les cartes suivantes, en 1986, les aînés vivaient principalement dans les quartiers anciens et centraux pour diverses raisons.

Concentration spatiale de la population de 65 ans et plus à Montréal en 1986 (quotient de localisation)

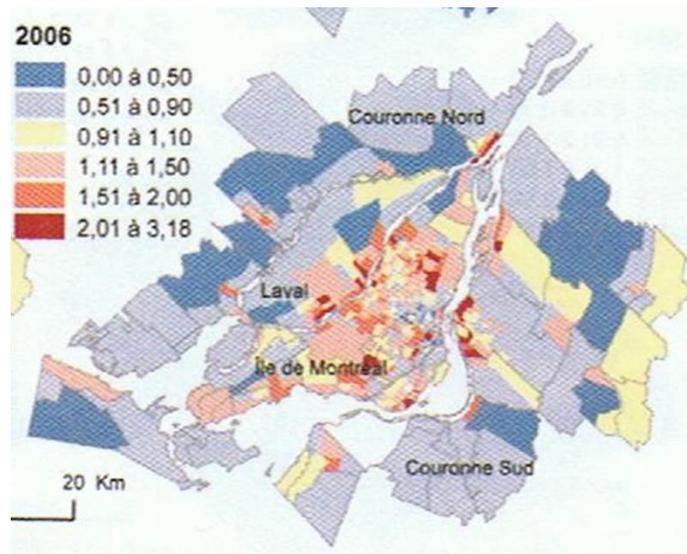


(Élaborée par P.Apparicio en 2011 selon les données du recensement de 1986. Source : Séguin et al., 2012)

À cette époque, les jeunes familles quittaient pour s'installer en banlieue, la pauvreté était généralisée chez les personnes âgées et l'homogénéité relative des habitations disponibles dans les banlieues ne correspondait pas aux besoins des aînés alors que l'offre de complexes locatifs était très rare (Séguin et al, 2012, p.24). Plusieurs facteurs expliquent qu'en 2006, les aînés se retrouvent dispersés hors du centre de la ville, principalement dans la première couronne.



Concentration spatiale de la population de 65 ans et plus à Montréal en 2006 (quotient de localisation)



(Élaborée par P.Apparicio en 2011 selon les données du recensement de 2006. Source : Séguin et al., 2012).

D'abord, le retour dès la décennie 1980 de jeunes adultes dans les quartiers centraux a contribué au processus de gentrification qui a entraîné le rajeunissement de ces quartiers. Le développement d'une offre résidentielle de complexes locatifs et de résidences avec services pour aînés en banlieue de première couronne a favorisé la venue ou le maintien des aînés déjà sur place. Finalement, la population aînée n'est plus aussi homogène qu'auparavant alors qu'elle se distingue sur plusieurs plans (scolarité, profession, parcours résidentiels, etc.), ce qui explique l'existence d'une offre résidentielle aussi variée (copropriété, grands complexes résidentiels, maison bi générationnelle, coopératives, HLM, etc.) (Séguin et al, 2012, p.24-25).

Il est donc à prévoir, comme l'indiquait le Dr. Ken Dytchwald, que la génération des baby-boomers, née entre 1946 et 1966, viendra bouleversée le milieu de l'immobilier entre 2011 et 2031 (Dytchwald, 1990). Au Québec, cette tranche de la population représente 42% du poids démographique. Les plus grands défis à moyen terme concernent les municipalités de première et de deuxième couronne qui devront s'adapter au vieillissement de la population (Séguin et al, 2013, p.26) notamment en termes d'habitation, de l'offre de transport en commun, de la densité et de la mixité des usages et de la requalification des noyaux des banlieues, etc. La Ville de Montréal devra également développer des mécanismes pour protéger les locataires aînés des quartiers anciens et centraux qui vivent souvent avec un faible revenu des risques d'éviction.



5. Perspective #1 : Vivre, grandir et vieillir à Montréal

La Ville de Montréal reconnaît le phénomène de vieillissement de la population dans l'introduction de la première perspective : *Vivre et grandir à Montréal*. En effet, on indique que « Par ailleurs, la population de Montréal vieillit : un Montréalais sur cinq aura 65 ans ou plus d'ici 2031 (par rapport à un sur six en 2006) ».

La TCAÎM souhaiterait qu'une mise en contexte accompagne cette donnée qui embrasse un caractère trop fataliste. Par exemple :

« Par ailleurs, la population de Montréal vieillit : un Montréalais sur cinq aura 65 ans ou plus d'ici 2031 (par rapport à un sur six en 2006). Cela implique que nos politiques, nos infrastructures et nos services devront être adaptés pour mieux répondre aux besoins de cette population hétérogène dont la majorité vit à domicile, dont plus du tiers habitent seul et dont une proportion significative vit avec un faible revenu ».

5.1 Consolider et améliorer les quartiers existants

Dans cette section, la Ville de Montréal propose de faire des quartiers montréalais des milieux durables et de qualité. 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 et adéquatement planifiés.

La TCAÎM encourage la métropole à aller de l'avant avec les dix énoncés qui figurent dans les premières lignes de cette section, mais elle croit que deux d'entre eux devraient être bonifiés :



Énoncé 3

« L'amélioration de l'offre d'équipements collectifs et culturels et de parcs **[accessibles universellement]** à proximité des lieux habités, notamment dans les pôles civiques, sportifs et culturels ; »

Cet ajout semble essentiel, puisque la Ville de Montréal a réitéré son engagement en juin 2013 envers la Politique municipale d'accessibilité universelle qui vise à rendre accessible à l'ensemble des Montréalais tous les bâtiments, services, programmes et toutes les informations de la même façon.

Énoncé 5

« L'augmentation de l'offre en matière de transport collectif, **[accessible universellement]**, et des transports actifs »

C'est la direction qu'a emprunté la Société de transport de Montréal (STM) qui travaille en collaboration avec le milieu associatif pour mettre en œuvre son *Plan de développement d'accessibilité universelle 2012-2015*. Dans le contexte actuel où la Ville de Montréal souhaite développer des politiques, plans et outils intégrés et transversaux, on se doit de rappeler les engagements d'accessibilité universelle prises par celles-ci dans ses diverses publications.

De plus, la TCAÎM croit qu'il est essentiel qu'un énoncé soit ajouté afin de rendre possible la mixité des usages et l'accès à un service de transport en commun performant dans les milieux montréalais :

Recommandation 1 : La TCAÎM demande à la Ville de Montréal d'« établir un seuil de densité d'au minimum 30 à 40 personnes par hectare afin de permettre le développement d'une offre de transport collectif performante dans tous les territoires métropolitains ».

5.2 Assurer la croissance résidentielle

Dans cette section du projet de Plan, l'accent est mis sur le potentiel de développement résidentiel à Montréal et sur l'intérêt « de favoriser une offre résidentielle variée, incluant des logements abordables et de grandes dimensions, s'insérant dans des milieux de vie qui répondent aux besoins des familles de même qu'à un bassin de population active ». Une

Mémoire – Les aînés dans la cité : Prise en compte des enjeux du vieillissement dans la vision d'avenir de notre métropole – Table de concertation des aînés de l'île de Montréal



attention est également accordée à l'importance de maintenir une diversité sociale et économique dans les quartiers montréalais.

Nous tenons à souligner que les projets d'habitation développés par la Ville de Montréal devront également favoriser un rapprochement intergénérationnel afin de réunir les conditions favorables à l'exercice d'une pleine citoyenneté pour les résidents de tous les âges. La question de la mixité sociale dans les quartiers montréalais est plus souvent qu'autrement abordée sous l'angle des revenus des ménages et rarement sous l'angle des âges.

La gentrification qui s'opère dans quelques quartiers centraux montréalais présente un risque réel d'exclusion pour certaines personnes âgées, en particulier ceux qui sont locataires. Une étude récente menée par le CREGÉS et l'INRS démontre que certains secteurs de Montréal sont sous-équipés en logements adaptés à faible coût et que cela force les aînés à changer de milieu (Lavoie et Rose, 2012). L'étude révèle également que des locataires âgés subissent des pressions des propriétaires comme dans le quartier de la Petite-Patrie où seulement 10% de la population est composée d'aînés, mais que le tiers des dossiers traités par le *Comité logement de la Petite-Patrie* concernait des évictions et des hausses abusives de loyer (Lavoie et Rose, 2012).

À l'heure des grandes orientations gouvernementales visant le maintien à domicile des aînés le plus longtemps possible, il devient d'autant plus important de resserrer les mécanismes de protection des locataires, en particulier des locataires âgés. La vieillesse est une période où de nombreux deuils surviennent tels que la perte de proches ou la diminution de la condition physique. Le deuil de son logement et de son quartier peuvent contribuer à précariser la santé tant psychologique que physique de nos aînés.

Recommandation 2 : *La TCAÎM demande à la Ville de Montréal de s'assurer de développer dans les quartiers centraux de Montréal des logements abordables et adaptés aux besoins des locataires aînés et de faire les pressions nécessaires auprès de la Régie du logement pour resserrer les critères d'éviction pour les locataires aînés.*

L'une des préoccupations de la TCAÎM concerne les secteurs à construire aux extrémités de la ville qui sont identifiés comme des terres d'accueil pour les familles et les personnes âgées dans le projet de PDM. En effet, il

Mémoire – Les aînés dans la cité : Prise en compte des enjeux du vieillissement dans la vision d'avenir de notre métropole – Table de concertation des aînés de l'île de Montréal



s'agit d'une préoccupation, puisque ces milieux sont souvent mal desservis en transport en commun et le tissu urbain de type banlieue rend hostiles les déplacements actifs pour les personnes âgées en raison des importantes distances à parcourir. Nous vous rappelons qu'à Montréal, plus d'un aîné sur deux ne possède pas de permis de conduire, ce qui les amène à emprunter des modes de transport alternatifs à l'automobile tels que l'autobus et la marche pour conserver leur autonomie (TCAÎM, 2008).

Lors des quatre forums de consultation sur les besoins des aînés, tenus du 9 au 16 février 2012 dans le cadre de la démarche MADA menée par la Ville de Montréal, les aînés avaient à maintes reprises déplorés le fait que certains secteurs souffraient d'une carence en services de proximité. Les épiceries, les services alimentaires et les lieux de socialisation étaient les plus cités. De plus, les participants des forums ont également fait ressortir que les déplacements à pied dans la ville étaient problématiques en termes de temps de traverse trop courts aux feux de circulation, de passages pour piétons insuffisants, de panneaux de signalisation illisibles. Ces constats ont été réitérés dans le cadre du 1^{er} forum des locataires aîné-e-s de la Fédération des OSBL d'habitation de Montréal (FOHM) en avril 2013. En effet, à la question « Votre maison est-elle l'espace qui correspond le mieux à votre condition actuelle ? », voici un extrait des réponses : « La bâtisse où je reste me plaît, mais il n'y a rien autour : le dépanneur le plus proche est à 15 minutes à pied » ou « est-ce que c'est parce qu'on est pauvre et vieux qu'on nous tasse dans les pires terrains ? ». Devant ces réponses, la FOHM recommande « Que la Ville de Montréal s'assure d'un plan de développement et d'urbanisme adéquat lorsqu'elle accorde des terrains aux OSBL d'habitation dédiés aux aîné-e-s (accès au transport en commun, aux services de proximité et à des espaces publics) (FOHM, 2013).

Recommandation 3 : La TCAÎM recommande donc qu'il soit précisé dans le futur PDM que les réseaux de transport en commun seront planifiés en amont des projets résidentiels construits aux extrémités de l'Île et que soient mis de l'avant les principes de la « croissance intelligente » (Smart growth) afin que l'accès aux services de base soit accessible à distance de marche dans un environnement sécuritaire et confortable.

- Voir les principes de la croissance intelligente énumérés en annexe 3.



6. Perspective #3 : Aménager la ville

6.1 Favoriser des aménagements et une architecture de qualité

La Ville de Montréal a créé, au cours des dernières années, des comités relevant de diverses directions municipales qui se penchent sur l'accessibilité universelle dont la TCAÎM fait partie : Comité mixte en accessibilité universelle pour les immeubles municipaux (Direction des stratégies immobilières), Comité consultatif d'accessibilité universelle (Direction des transports), Comité communications municipales (Direction diversité sociale), Comité déneigement (Direction de la propreté et du déneigement).

De nombreux acteurs (élus, employés municipaux, représentants d'organismes, etc.) travaillent en concertation, de plus en plus en amont des projets, afin que ceux-ci intègrent, dès la conception, les composantes de l'accessibilité universelle. Il est donc très important de reconnaître cette progression dès le préambule de cette section.

Recommandation 4 : La TCAÎM recommande que le premier paragraphe de la section se lise plutôt ainsi :

*« En raison de ses compétences et de son expertise, la Ville de Montréal joue un rôle prépondérant dans l'aménagement du domaine public et dans l'encadrement des projets privés. Elle doit mettre l'accent sur un aménagement **accessible universellement** et une architecture de qualité. Il y a aussi lieu de changer les pratiques de manière à concevoir des aménagements afin de réduire les impacts sur l'environnement ».*

Une autre préoccupation concerne la place de plus en plus présente sur les pistes cyclables des personnes utilisant des aides à la mobilité motorisée (AMM). Le gouvernement du Québec sortira d'ailleurs prochainement un arrêté ministériel sur les règles de circulation pour tous les utilisateurs d'AMM et des règles de circulation pour tous les usagers afin que le partage de la route se fasse de manière plus sécuritaire. En avril 2012, la Ville de Montréal a autorisé les AMM sur les pistes cyclables, notamment parce que les normes actuelles de construction des trottoirs sont inadéquates pour répondre aux spécificités des déplacements des personnes à mobilité réduite.



L'utilisation de triporteurs, de quadriporteurs et de fauteuils roulants motorisés est en augmentation chez les personnes âgées, puisque ces appareils permettent de conserver leur mobilité lorsque des incapacités physiques persistantes et significatives surviennent. Une recherche récente démontre que les préoccupations les plus importantes des utilisateurs d'AMM âgés concerne le niveau de confort et de sécurité dans les déplacements qui tend à diminuer lorsqu'il y a la présence de pentes plus ou moins abruptes et d'imperfections, voire des cavités sur la chaussée (Gaudet, 2012). Mais plus encore, lorsqu'il y a présence de cyclistes, l'espace prévu pour se déplacer diminue et des impacts négatifs sont observés au niveau de l'efficacité, du confort et de la vitesse (Gaudet, 2012). Les résultats de l'étude démontrent également que les enjeux de sécurité touchent généralement la cohabitation avec les automobilistes où les intersections sont nommées comme les lieux les plus problématiques notamment en raison des temps de traverse insuffisants par rapport aux longues distances à parcourir (Gaudet, 2012).

Recommandation 5 : La TCAÎM recommande que dans le paragraphe dédié au partage de la route (p.42), il soit ajouté les éléments suivants :

« Les rues doivent être conçues en reflétant davantage la volonté de prioriser le transport actif, notamment en facilitant et en sécurisant les déplacements des piétons, des cyclistes et **des autres usagers (aide à la mobilité motorisée, patins à roues alignées, etc.)**. Pour assurer tant la sécurité des usagers que la convivialité des aménagements, il est nécessaire de favoriser un meilleur partage de la chaussée entre les différents utilisateurs, **d'élargir les voies cyclables**, de reconfigurer certains trottoirs et intersections en laissant davantage de place aux piétons et d'implanter une signalisation appropriée ainsi que des mesures d'apaisement de la circulation.



7. Agir sur la ville : Plan d'action municipal 2013-2017

7.1 Renforcer le leadership de Montréal à titre de métropole

- Soutenir le développement du centre-ville par la qualité du domaine public et du design
- Réaliser les projets urbains du centre-ville

Avec l'avancée 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, les communications et l'information (exemple : signalétique).

Recommandation 6 : *Pour maximiser la qualité du domaine public, la TCAÎM recommande que l'accessibilité universelle soit intégrée dans les actions prévues dans le PDM afin que tous les citoyens et les visiteurs, peu importe leur âge ou leur capacité physique, puissent utiliser les services et se mouvoir dans la ville.*

- Réaliser les projets urbains hors du centre-ville

Les secteurs énumérés dans cette section ont tous une station de métro à proximité des développements. Lorsque des projets résidentiels et commerciaux sont envisagés, l'importance est de fixer un seuil de densité accru et d'intégrer une diversité d'habitations.

Recommandation 7 : *La TCAÎM recommande que la Ville de Montréal achète des terrains et des bâtiments vacants destinés à un développement résidentiel et les réserve pour des projets de logements sociaux et communautaires tout en fixant un seuil de 30 à 40 personnes par hectare.*



7.2 Améliorer la qualité de vie des collectivités dans les quartiers

- Favoriser l'accès à des logements abordables et de qualité notamment pour les familles, les ménages à faible revenu et les aînés.

Il est indiqué que certains enjeux nécessitent la poursuite des actions de la Ville de Montréal en collaboration avec les propriétaires et investisseurs privés et communautaires et que dans d'autres cas, il faut intensifier les actions pour maintenir une capacité d'intervention (PDM, P.64).

Recommandation 8 : *La TCAÎM ainsi que plusieurs organismes de la société civile réclament que la Ville de Montréal rende obligatoire la Stratégie d'inclusion des logements sociaux et abordables pour tous les projets privés voués à un développement résidentiel (voir en annexe les recommandations de la plateforme « Le Montréal que nous voulons »). Actuellement, il n'y a aucune mention de cet outil dans le Plan d'action, alors qu'il s'agit d'une mesure bonifiée par certains arrondissements (par exemple, le Sud-Ouest) afin d'avoir un meilleur contrôle sur le développement immobilier.*

- Améliorer l'offre en équipements collectifs municipaux

La TCAÎM se réjouit de voir que la Ville développera un *Plan de mise en valeur et de développement des artères commerçantes* au cours des prochains mois. Les résultats de l'étude du CREGÉS et de l'INRS, qui ont été cités un peu plus tôt, sont révélateurs de cette nécessité d'intervention de la Ville. En effet, les chercheurs relevaient qu'en raison de départ d'aînés du quartier de la Petite-Patrie, plusieurs fermetures de clubs de l'âge d'or étaient survenues, ce qui causait une perte de lieux de socialisation pour les aînés habitant toujours le même quartier. De plus, en ce qui a trait à l'offre commerciale locale, les résultats d'entrevues ont démontré que dans les quartiers en processus de gentrification, les commerces avaient tendance à ne plus répondre aux besoins de certains aînés (alimentaires, vestimentaires, etc.).

Nous réitérons les recommandations émises dans l'étude « Gentrification et exclusion sociale des personnes âgées » à laquelle la TCAÎM a été impliquée à titre de partenaire.



Recommandation 9 : *La TCAÎM demande à la Ville de Montréal de développer des lieux de sociabilité pour les personnes âgées dans les différents quartiers, par exemple, des centres communautaires où l'offre d'activités sociales et culturelles est adaptée. L'organisation devra être soutenue par la Ville de Montréal, puisque le secteur bénévole ne suffit plus.*

D'après une analyse documentaire réalisée par la Direction de santé publique de la Capitale Nationale, l'Institut national de santé publique du Québec, le Centre d'excellence sur le vieillissement de Québec et l'Institut sur le vieillissement et la participation sociale des aînés de l'Université Laval, « les associations [positives] entre la participation sociale et différents aspects de l'état de santé des aînés ne sont pas mineures. On relève notamment un ralentissement du déclin cognitif et fonctionnel, une diminution de la consommation de médicaments et des symptômes dépressifs, une amélioration de la perception de l'état de santé et une augmentation de la sensation de bien-être ». D'où l'importance de réunir les conditions favorables à une participation active des personnes aînées dans la ville.

Recommandation 10 : *La TCAÎM demande à la Ville de Montréal de mettre en œuvre des mécanismes permettant d'avoir une variété dans l'offre commerciale locale. Certains aînés ont une mobilité déclinante et il est essentiel que ces derniers puissent trouver à proximité de leur domicile une diversité de commerces et d'institutions accessibles (physiquement et économiquement).*

- **Verdir les quartiers**

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 métropole. 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 Ville de Montréal 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. Ils affectent particulièrement la population âgée. En effet, l'exposition prolongée à des températures élevées représente un risque pour la santé surtout chez les aînés dont les coups de chaleur peuvent même leur être fatals. 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 montréalais.

Recommandation 11 : La TCAÎM recommande que tous les citoyens montréalais aient accès à distance de marche (500 mètres) à un espace vert et que des mesures de verdissement et d'agriculture urbaine soient intégrées afin d'améliorer la qualité de vie des collectivités dans les quartiers.

7.3 Accroître l'utilisation du transport collectif et actif

La TCAÎM est bien à l'affût des défis engendrés par le sous-financement chronique des transports collectifs au cours des deux dernières décennies par les gouvernements provinciaux et fédéraux. Notre organisme fait d'ailleurs partie de l'Alliance pour le financement des transports collectifs du Québec (TRANSIT) depuis sa création à l'été 2011. Nous sommes d'avis que la part de financement consacrée au transport collectif doit être rééquilibrée, car sans cet ajustement, nous sommes convaincus que les besoins des personnes âgées et des personnes ayant des incapacités (un Québécois sur trois) 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.

- Soutenir les principaux projets d'infrastructures prévus d'ici 2020

La TCAÎM travaille en concertation avec le MTQ, l'AMT et la STM pour la mise en accessibilité universelle des futurs projets d'infrastructures. Cela peut se traduire par la rétro-installation d'ascenseurs dans le métro, par la



clarté dans les communications (signalétique, site Internet, etc.) par une accessibilité accrue des titres de transport et par le développement de nouvelles options de transport en commun sur demande (par exemple le Taxi-Or).

Pour qu'un service de transport public soit apprécié des aînés, il doit être accessible et jugé « utilisable » (Wretstrand 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 un arrimage entre les besoins et les habitudes de mobilité des aînés et le développement de service considérant ces spécificités. Différents auteurs parlent de certains critères pour des services de transports « amis des aînés » (Beverly Foundation). Malgré quelques variantes ces critères tournent autour de :

- 1) la disponibilité (*availability*)
- 2) l'acceptabilité (*acceptability*)
- 3) l'accessibilité physique (*accessibility*)
- 4) l'adaptabilité (*adaptability*)
- 5) l'accessibilité financière (*affordability*)

(traduction libre des 5 A's of senior friendly public transit, Beverly Foundation)

Néanmoins, un élément problématique du PDM est que l'on ne s'intéresse pas au transport en commun à l'intérieur des arrondissements et entre les quartiers. Certains secteurs conçus en fonction de l'utilisation de l'automobile sont très mal desservis ou parfois même pas du tout par le transport collectif (Ville St-Laurent, Pointe-aux-Trembles par exemple). Ces enjeux, maintes fois, déplorés par les citoyens et les élus eux-mêmes méritent une attention particulière dans le futur PDM.

Recommandation 12 : La TCAÎM recommande que soit développée et bonifiée la desserte en transport en commun à l'intérieur des quartiers montréalais et non seulement sur les axes routiers majeurs.

Recommandation 13 : La TCAÎM recommande que soient développées de nouvelles options de transport en commun répondant aux besoins particuliers des aînés (service sur demande ou flexible).

Recommandation 14 : La TCAÎM recommande que l'accessibilité universelle des services de transport en commun demeure une priorité pour la



Société de transport de Montréal et les décideurs en matière de transport de la région.

- Favoriser et sécuriser les déplacements pour les piétons et les cyclistes

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 âgés et justifie selon nous une imposition de vitesse maximale de 30 km/heure aux abords des résidences pour personnes âgées.

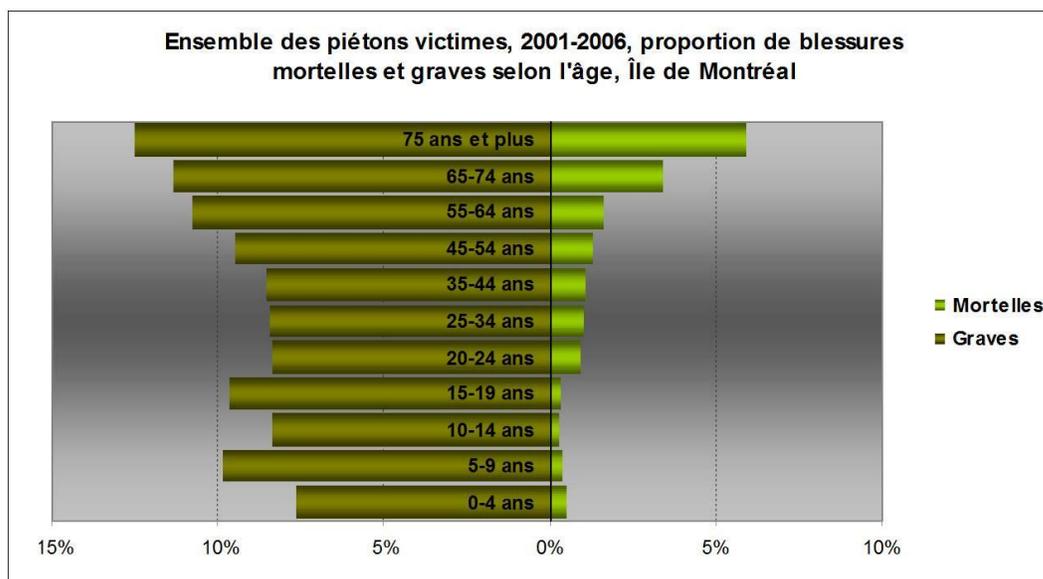


Figure 3 : Source du graphique – Société de l'assurance automobile du Québec, 2008

- **Recommandation 15 :** La TCAÎM recommande que soit établie une vitesse maximale de 30 km/h aux abords des résidences de personnes âgées.
- **Recommandation 16 :** La TCAÎM recommande que soient mises en place des mesures d'apaisement de la circulation et que leur intégration soit obligatoire lors de travaux de réaménagement sur le domaine public et sur le réseau viaire.

Bibliographie

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

Asher, L., Aresu, M., Falaschetti, E., Mindell, J. (2012). « Most older pedestrians are unable to cross the road in time: a cross-sectional study », *Oxford Journals, Age and Ageing*, Volume 41, Issue 5, pp. 690-694.

Conseil du bâtiment durable du Canada. (2013). *La croissance intelligente*, [En ligne]

<http://www.cagbc.org/Content/NavigationMenu2/Programmes/Lacroissanceintelligente/default.htm> (Consulté le 14 août 2013).

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

Dytchwald, Ken. (1990). *The age wave : How the most important trend of our time can change your future*. Bantam, 400 p.

Fédération des OSBL d'habitation de Montréal (FOHM). (2013). « Habiter sa ville, habitez la ville », Retour sur le 1^{er} forum des aîné-e-s d'OSBL d'habitation, Éditions du 28 juin 2013.

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

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.

Gaudet, Julien. (2012). *Quelles sont les modalités de déplacement liées à l'utilisation d'appareils d'aide à la mobilité motorisé (AMM) par les aînés en contexte urbain*. (Travail dirigé de maîtrise). Université de Montréal

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

Lavoie, Jean-Pierre, Rose, Damaris. (2012). *Gentrification et exclusion sociale des personnes âgées*, Les cahiers du CREGÉS, no.2012, vol.1. [En ligne]

<http://www.creges.ca/site/partage-des-savoirs/les-cahiers-du-creges> (Consulté le 14 août 2013).



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

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.

Séguin, Anne-Marie, Apparicio, Philippe, Negron-Poblete, Paula. (2012). « Évolution de la distribution spatiale des personnes âgées à Montréal et à Québec de 1986 à 2006 » dans A-M.Séguin et P.Negron-Poblete (dir.), *Viellissement et enjeux d'aménagement. Regards à différentes échelles*. Montréal, Canada : Les Presses de l'Université du Québec.

Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). Division de la sécurité routière et de la circulation (2011). « La sécurité des piétons : un enjeu et une priorité », Présentation du lieutenant Louise Bonneau dans le cadre des mercredis de l'AMT, 27 avril 2011.

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

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



Wretstrand, A, Svensson, H., Fristedt, S. & Falkmer, T. (2011), « Older people and local public transit: Mobility effects of accessibility improvements in Sweden », *Journal of Transport and Land Use* 2 (2) [Spring 2009] pp. 49–65
<https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/87/63>, consulté le 12 septembre 2011

Source photos (page titre) :

Soirées *Demain Montréal*, Ville de Montréal, 2013.



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 d'une quinzaine d'institutions collaboratrices (membres affinitaires).

Membres associés (70 organismes)

- Alliances 3^e 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 devenus sourds et malentendants du Québec (ADSMQ)
- Association des grands-parents de Montréal
- Association des personnes âgées immigrantes Inc. (ASPAI)
- Association des popotes roulantes du Montréal métropolitain (APRMM)
- Association des Retraités(es) d'Origine haïtienne du Québec et du Canada (AROHQC)
- 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)
- 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)



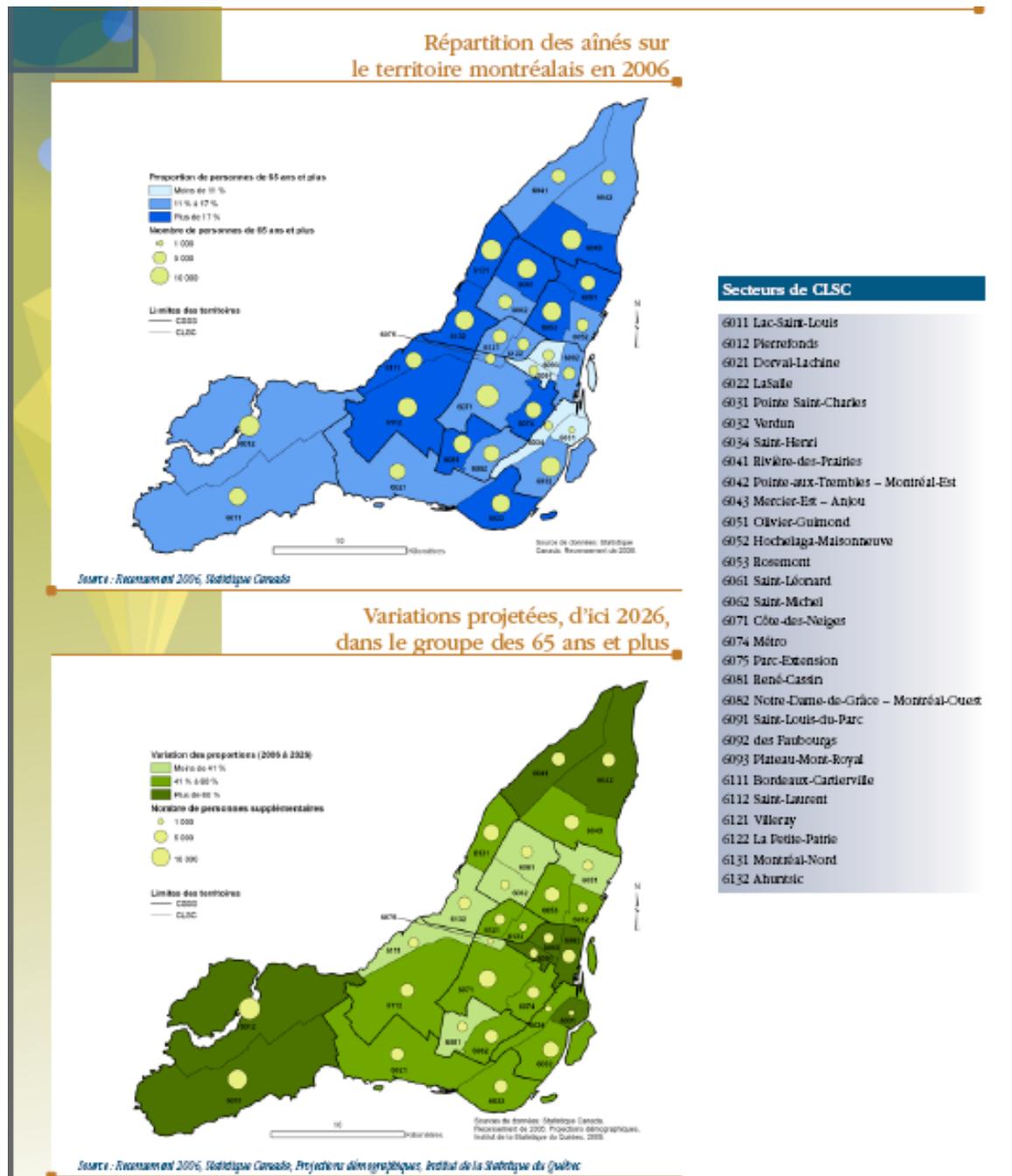
- Table des aînés de Rivière-des-Prairies
(Table de concertation locale Aînés)
- Table de concertation des aînés de Bordeaux-Cartierville
(Table de concertation locale Aînés)
- Table des Aînés de Montréal Centre-Ouest
(Table de concertation locale Aînés)
- Table de concertation des Aînés de LaSalle
(Table 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)



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



Annexe 3 : Les principes de la croissance intelligente

1. Promouvoir la mixité des usages. Chaque quartier comporte une diversité de logements, de commerces de détail et d'entreprises et favorise la pratique d'activités récréatives.
2. Aménager des quartiers compacts et bien conçus. Les résidents peuvent choisir de vivre, de travailler, de faire les courses et de se divertir à proximité. Ces quartiers offrent un accès facile aux activités quotidiennes et un réseau viable de transport en commun et ils soutiennent les entreprises locales.
3. Offrir une diversité de moyens de transport. Les quartiers sont attrayants et offrent une infrastructure sécuritaire aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport en commun, et non seulement aux conducteurs automobiles.
4. Créer diverses possibilités de logement. Quels que soient le type de famille, l'étape de la vie et le niveau de revenu, tous peuvent s'offrir un logement dans le quartier de leur choix.
5. Favoriser la croissance dans les collectivités existantes. Les investissements en infrastructures (comme les routes et les écoles) sont utilisés efficacement et le développement ne nécessite pas l'utilisation de nouvelles terres.
6. Préserver les espaces verts, la beauté naturelle et les aires écosensibles. L'aménagement respecte les paysages naturels et offre une plus grande valeur esthétique, environnementale et financière.
7. Protéger et renforcer les terres agricoles. Une base assurée de terres productives, comme la réserve de terres agricoles de la Colombie-Britannique, garantit la sécurité alimentaire, l'emploi et l'habitat, en plus de freiner l'étalement urbain.
8. Utiliser des infrastructures plus intelligentes et plus économiques et verdir les bâtiments. Les bâtiments et autres systèmes durables



- peuvent économiser de l'argent et sauvegarder l'environnement à long terme.
9. Favoriser l'identité distinctive des quartiers. Chaque collectivité est unique, vivante, diversifiée et inclusive.
 10. Favoriser la participation des citoyens. Des lieux qui appartiennent à ceux qui y vivent, y travaillent et y pratiquent des activités de loisirs. Les citoyens prennent une part active à la vie communautaire et à la prise de décisions.

(Conseil du bâtiment durable du Canada, 2013)



Annexe 4 : La plateforme « Le Montréal que nous voulons »

Les orientations qui seront données au développement de Montréal au cours des prochains mois doivent d'abord viser à répondre aux besoins de toutes les citoyennes et de tous les citoyens qui habitent Montréal et leur permettre de se développer pleinement aux plans personnel et collectif dans un milieu social, économique, environnemental et culturel inclusif, sain et stimulant.

Nous, organismes de la société civile montréalaise, incitons tous les candidats aux élections municipales et les partis politiques montréalais à faire de la lutte contre la pauvreté et du développement durable leurs priorités, à promouvoir cette vision dans l'élaboration du Plan de développement de Montréal, du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération et du Plan d'urbanisme de la ville et à répondre aux besoins les plus urgents par la mise en œuvre de quelques interventions prioritaires. Nous présentons nos propositions en matière de logement, de qualité de vie et de services de proximité, d'emploi ainsi que de transport et mobilité, pour **le Montréal que nous voulons**.

Logement

- Construire au moins 22 500 nouveaux logements sociaux au cours des 5 prochaines années et pour cela, exercer les pressions nécessaires auprès des gouvernements supérieurs afin d'obtenir leurs contributions financières. Sans plus attendre, acheter des terrains et des bâtiments vacants destinés à un développement résidentiel et les réserver pour des futurs projets de logements sociaux.
- Rendre obligatoire la Stratégie d'inclusion de logements sociaux et abordables dans les projets privés voués à un développement résidentiel. Y revoir à la hausse les objectifs de développement de logements sociaux ; porter une attention particulière au développement de logements pour les familles.
- Protéger le parc des logements locatifs existant en resserrant les règlements portant sur les conversions en condos, les transformations et les démolitions. Améliorer le suivi des plaintes en matière de salubrité et utiliser tous les pouvoirs municipaux disponibles pour saisir les immeubles insalubres détenus par des propriétaires délinquants. Porter une attention particulière aux maisons de chambres. Obtenir des gouvernements supérieurs une meilleure protection contre l'éviction des locataires âgés de 75 ans et plus.

Qualité de vie et services de proximité

- Développer une stratégie d'accès aux services de base essentiels dans tous les quartiers (centres de santé, CPE, écoles, épiceries et commerces,



etc.) en utilisant divers moyens tels que soustraire des espaces commerciaux de la spéculation foncière pour assurer des loyers abordables, adopter des zonages dédiés, des règlements incitatifs et offrir des programmes de soutien pour l'implantation de commerces ou services de proximité.

- Inclure les arts, la culture et le patrimoine comme des éléments intrinsèques de la qualité du milieu de vie et mettre en place des mesures assurant le développement et la pérennisation d'ateliers d'artistes abordables afin de maintenir la présence des artistes qui contribue à la vitalité économique des quartiers, à leur attractivité, au sentiment d'appartenance des citoyens, à la cohésion sociale et au déploiement d'interfaces uniques entre publics et créateurs. Intégrer la vision des Quartiers culturels dans les priorités d'action de la Ville et des arrondissements.
- Aménager le domaine public de manière à créer des milieux de vie de qualité pour les résidents selon les grands principes de design urbain, incluant l'accès à un espace vert à distance de marche, l'intégration des principes d'accessibilité universelle dans le design des infrastructures, l'aménagement de places publiques, ainsi que des mesures de verdissement et d'agriculture urbaine.
- Pour les quartiers en développement ou en requalification, assurer une densité à échelle humaine, qui mise sur des hauteurs de bâtiment de 4-5 étages et qui favorise la mixité sociale, la diversité d'activités et de services de proximité et l'accès au transport en commun (TOD).

Emploi

- Favoriser une mixité de fonctions urbaines et une cohabitation des usages, à l'échelle de chacun des quartiers, pour stimuler le développement économique local et la localisation de nouvelles entreprises générant de faibles nuisances pour les milieux résidentiels adjacents, dans une logique de rapprochement entre les lieux d'emploi et de résidence et de création d'emplois diversifiés dans tous les secteurs d'emploi (public, parapublic, privé, communautaire, économie sociale), notamment pour favoriser la conciliation famille-travail et les possibilités d'emploi pour toutes les catégories d'âge.
- Maintenir et développer des zones d'emploi fortes et prospères dans tous les arrondissements, notamment pour réduire la longueur des déplacements domicile-travail et contrer l'étalement urbain, dont certains secteurs géographiques dédiés à des fonctions industrielles, commerciales et de bureaux incluant des services complémentaires variés pour les entreprises, et ce, notamment par la reconversion de friches industrielles et de bâtiments d'intérêt public (édifices religieux, anciennes usines ou écoles, etc.) présents dans les vieux quartiers densément peuplés où l'espace est très recherché.



Transport et mobilité

- Afin de réduire la dépendance à l'automobile pour les déplacements dans l'ensemble de l'agglomération, augmenter les parts modales des transports collectifs et des transports actifs de 5% d'ici 2020 en favorisant l'implantation de 80% des nouveaux ménages dans les aires TOD, en poursuivant le développement des réseaux de transports collectifs (Train de l'Est, Train de l'Ouest, SLR sur le pont Champlain, prolongements de métro), en multipliant les voies réservées aux autobus sur les grands axes de circulation, en accélérant le déploiement du réseau cyclable et en bonifiant les aménagements pour piétons. Pour ce faire, mettre à contribution tous les leviers financiers disponibles, tels que les outils de tarification du stationnement, afin d'accroître suffisamment le financement des transports collectifs et répondre ainsi aux besoins supplémentaires évalués à 240 millions \$ dans le Plan de transport.
- Accélérer la mise en œuvre de la Charte du piéton, qui reconnaît la primauté du piéton dans l'espace urbain, afin d'accroître pour tous la convivialité, la sécurité et l'efficacité des déplacements. Appliquer systématiquement les principes d'accessibilité universelle (sur les plans économique et physique) en matière de transport et d'aménagement pour répondre aux besoins de tous les membres de la communauté Montréalaise.

Pour mettre en place cette vision, il est nécessaire de renforcer la démocratie politique et économique à Montréal et d'encourager la participation citoyenne aux prises de décision. Des actions devront notamment être entreprises afin de favoriser la transparence des diverses instances décisionnelles et consultatives de la Ville et des arrondissements (ex. : commissions permanentes, comités consultatifs en urbanisme). Ces instances devraient entre autres ouvrir leurs séances au public, s'assurer que la documentation produite soit utile et compréhensible aux citoyennes et aux citoyens et tenir leurs séances à des heures accessibles à la population.

Enfin, nous incitons le comité exécutif à mettre rapidement en place des mécanismes favorisant la transparence des processus de prise de décision concernant les budgets de la Ville et des arrondissements ainsi que la participation citoyenne à ces processus afin de s'assurer que l'utilisation des fonds publics corresponde aux priorités des Montréalaises et des Montréalais et de rétablir la confiance de ceux-ci en leurs élus municipaux, confiance fortement mise à mal par les allégations de collusion et de corruption liées au financement des partis politiques.



Signataires

Alternatives

Centre d'écologie urbaine de Montréal

Coalition montréalaise des tables de quartier

Conseil central du Montréal métropolitain – CSN

Conseil régional de l'environnement de Montréal

Conseil régional FTQ Montréal métropolitain

Culture Montréal

Front d'action populaire en réaménagement urbain

Réseau des Corporations de développement économique communautaire de Montréal

Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

