

Bien vieillir. chez soi

TRANSPORT ET MOBILITÉ ACTIVE

RECHERCHE-ACTION POUR LE MAINTIEN
À DOMICILE DES AINÉS ET LA VITALITÉ DES
COMMUNAUTÉS DU BAS-SAINT-LAURENT



ÉLÉMENTS CLÉS À CONSIDÉRER

- La mobilité est une condition essentielle à l'autonomie, la santé et la qualité de vie des personnes âgées. Elle leur permet d'accéder aux activités, commerces, services et infrastructures publiques de leur environnement territorial.
- L'accès au transport dépend de la condition physique, de la perception de sécurité et des ressources financières d'une personne âgée, mais aussi de l'offre collective existante dans son milieu.
- L'accès facile et sécuritaire aux destinations du quotidien par la mobilité active a un impact sur la santé et l'inclusion sociale des personnes âgées.

Pigeon, C., Blais, E., Grondin, R., Bolduc-Rouleau, E., Fontaine-Pagé, L., Lanoie, N. et Levasseur, M. 2020. Vivre sans ma voiture : Une intervention pour soutenir les Canadiens-francophones âgés. *La Revue Canadienne Du Vieillessement*, 39(4), 614-625.

Turcotte, M. 2012. Profil des habitudes liées au transport chez les aînés, *Tendances sociales canadiennes*. Statistiques Canada, 18 p.

Vivre en Ville. 2018. Accessibilité des milieux de vie : la mobilité active des aînés. *Vivre en Ville*.

SITUATION AU BAS-SAINT-LAURENT

Les principales organisations et leurs rôles

MRC	Responsabilité de s'assurer de la présence d'une offre de transport adapté et/ou collectif sur son territoire lorsqu'une entente intermunicipale existe en ce sens.
CAB	Offre de transport et d'accompagnement par des bénévoles.
Municipalité	Compétence dans le domaine du transport (<i>Loi sur les compétences municipales</i>). Développement et entretien des infrastructures facilitant les déplacements actifs, en informant les citoyens sur le sujet.
Taxi	Offre de transport privé aux tarifs établis par la CTQ.
Entreprises privées, OBNL et société de transport	Offre de transport collectif et adapté, administrée à l'échelle d'une ville ou d'une MRC.
CISSS du BSL	Accompagnement des organisations pour mettre en place des stratégies efficaces facilitant les saines habitudes de vie, notamment les déplacements actifs. Application de la Politique de déplacement des usagers.

ACRONYMES :

CAB

Centre d'action
bénévole

CISSS

Centre intégré de
santé et de services
sociaux

CTQ

Commission des
transports du Québec

MADA

Municipalité amie
des aînés

MRC

Municipalité régionale
de comté

OBNL

Organisme à but
non lucratif

PFM

Politique familiale
municipale



Cette fiche thématique fait partie d'une série présentant des données bas-laurentiennes recueillies dans le cadre de la recherche-action sur le « Bien vieillir chez soi ». Vous trouverez des informations concernant la démarche sur le [site web du CRD BSL](#).

Les principaux services

Accompagnement médical	Transport à partir du domicile. Accompagnement sur les lieux du rendez-vous médical.
Accompagnement civique	Transport à partir du domicile et accompagnement pour réaliser des activités nécessaires au bien-être physique et psychologique. Offre limitée et inégale au BSL.
Transport adapté	Transport à partir du domicile. Le chauffeur prodigue l'aide nécessaire pour embarquer et débarquer du véhicule.
Transport collectif	Lieux d'embarquement et horaires suivant des circuits prédéfinis. Modalités d'utilisation très variables selon les territoires desservis.



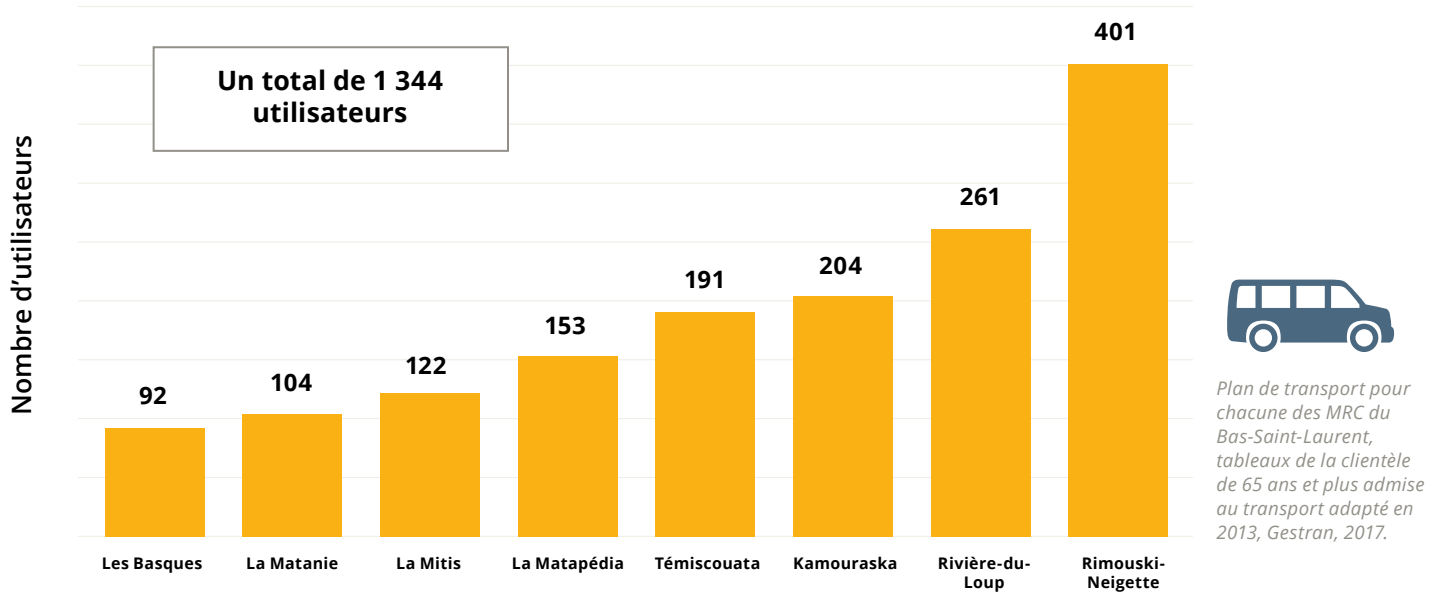
Il y a un service de transport qui nous amène (à la ville) le matin et qui revient (dans la communauté rurale) en fin de journée, mais je ne suis pas assez autonome pour m'en servir. Une fois là-bas, je dois attendre tout l'après-midi et être capable de me distraire et de me déplacer. Je manque d'autonomie avec mes jambes.

Personne aînée

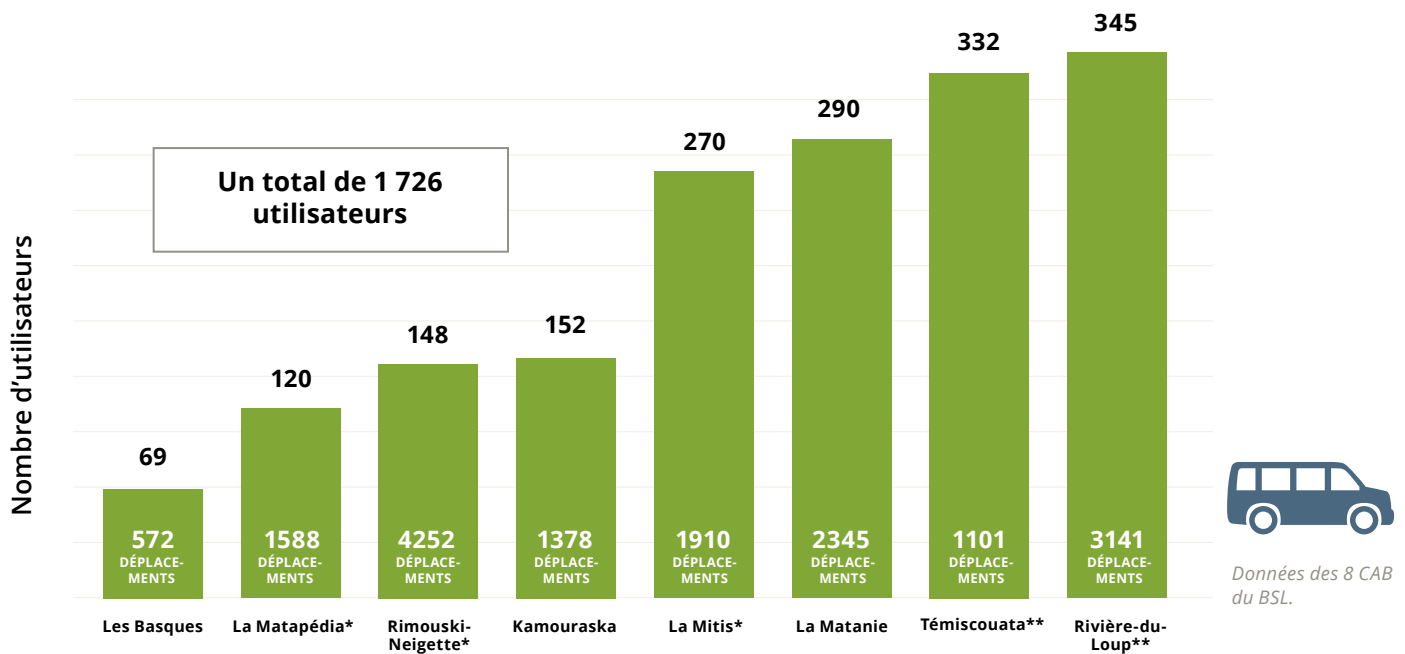


L'utilisation des services de transport

Nombre d'utilisateurs du transport adapté de 65 ans et plus



Nombre d'utilisateurs aînés et de déplacements effectués par les CAB en 2019-2020



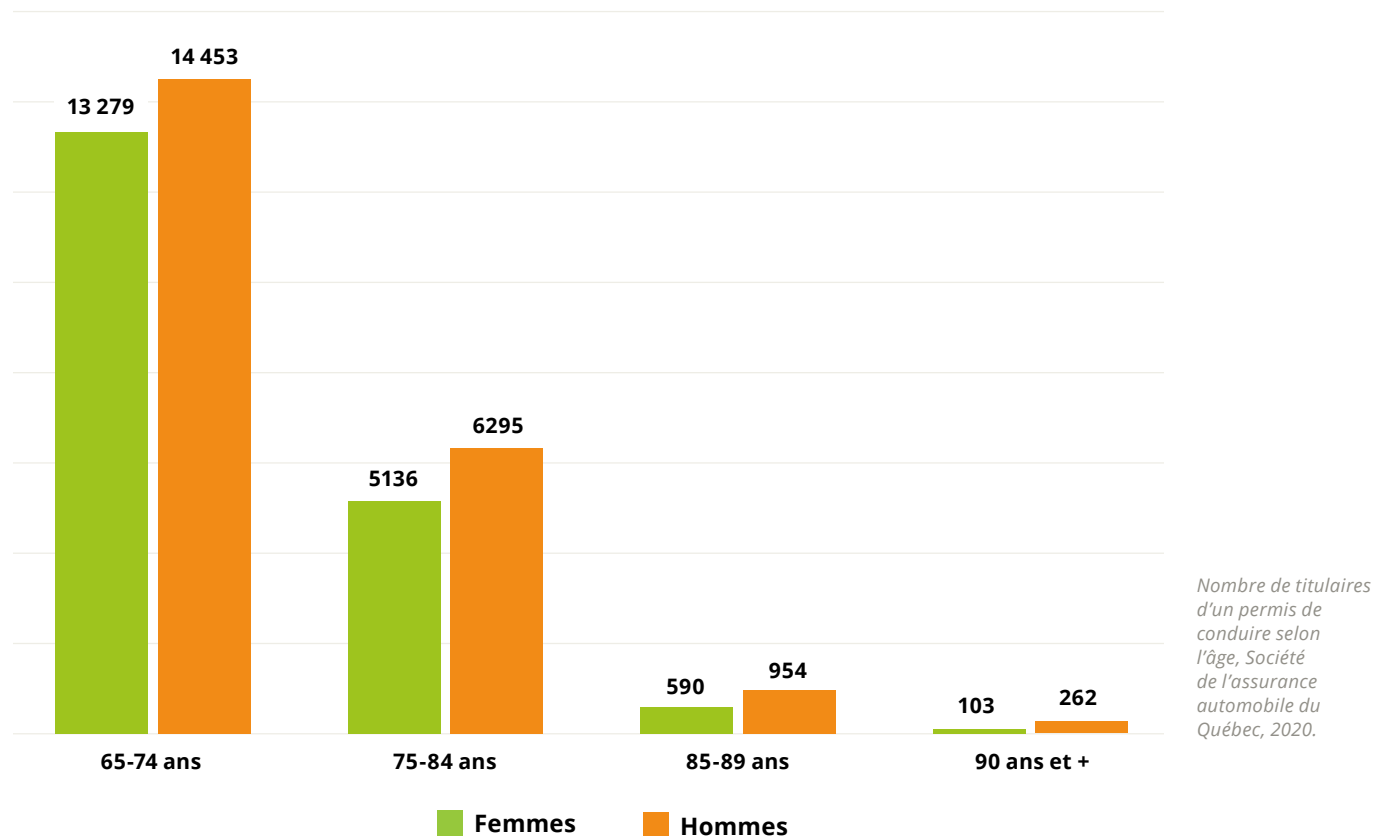
Les personnes qui ont fait appel à ce service ont bénéficié de 16 287 accompagnements, principalement pour des raisons médicales, au cours d'une année. Une moyenne de 9,4 déplacements par personne.

* Données pour 2020

** Utilisateurs de tous âges (une majorité de personnes aînées)

Le permis de conduire

Nombre de titulaires de permis de conduire au Bas-Saint-Laurent selon l'âge



41 092 personnes de 65 ans et plus sont titulaires d'un permis de conduire au Bas-Saint-Laurent. Parmi celles-ci, 53 % sont des hommes et 5 % ont 85 ans ou plus.

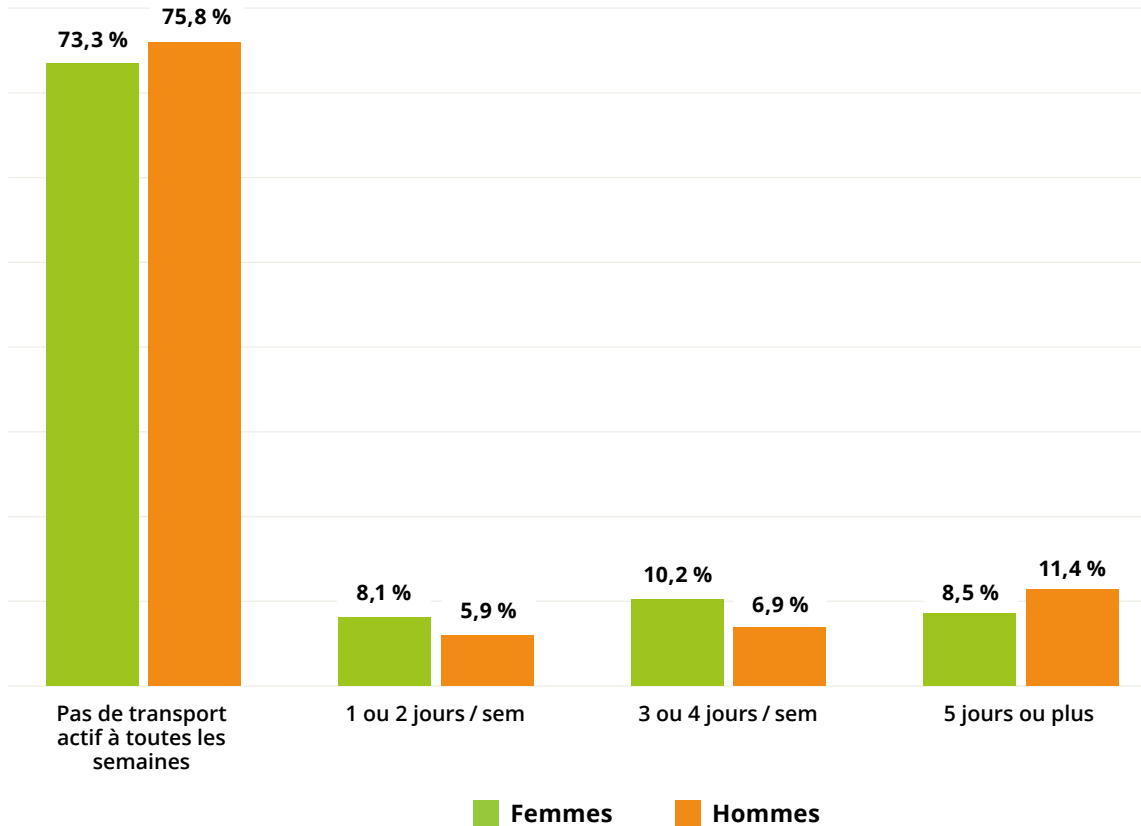


*Pour le moment,
on a toujours l'auto
et on a toujours
nos licences.
Personne aînée*



La mobilité active

Fréquence des déplacements actifs des femmes et hommes de 65 ans et plus au BSL



Enquête québécoise sur la santé des populations, Institut de la statistique du Québec, 2014-2015.

Près du quart des personnes âgées réalisent minimalement un déplacement actif à un rythme hebdomadaire. Les faibles habitudes de mobilité active sont sensiblement les mêmes selon le sexe, 74 % des femmes et 76 % des hommes sont plutôt sédentaires. Un déplacement actif implique d'utiliser la marche, la bicyclette ou un autre moyen non motorisé pour se rendre à une activité du quotidien.

MADA

Le programme MADA vise à encourager le vieillissement actif des aînés au sein de leur communauté. Au BSL, 36 plans d'action MADA et PFM/MADA étaient actifs en mai 2021.

Parmi ces plans d'action :

- 92 % comportent une action visant un aménagement pour la mobilité active;
- 29 % incluent un élément sur le transport collectif.

*Elle était un peu orgueilleuse au début, elle ne voulait pas trop le prendre (déambulateur).
Personne proche aidante*



CONSTATS ISSUS DES PROPOS DE PERSONNES AINÉES ET D'INTERVENANTS BAS-LAURENTIENS

Les disparités territoriales de l'offre en transport

L'offre de services en transport collectif est davantage développée dans les villes et leurs environs que dans les communautés rurales plus éloignées. Cet état de fait a un impact sur l'isolement des personnes et leur utilisation des services nécessaires à leur santé physique et mentale. Certaines municipalités n'ont plus de services de taxi. Par ailleurs, les services de transport payés au km sont plus dispendieux pour les résidents des milieux éloignés. Il est aussi plus difficile de recruter des bénévoles issus de ces milieux pour développer l'offre des CAB. Le modèle du transport collectif départ-retour basé sur les heures d'ouverture et de fermeture de bureau oblige les personnes âgées à passer la journée en ville, ce qui n'est pas possible ou souhaitable pour plusieurs.

Les obstacles structurels à l'utilisation du transport collectif

Le coût du service de transport peut être un frein à son utilisation. Les modalités de tarification sont variées, mais peu sont ajustées aux capacités financières des personnes âgées aux revenus modestes. La gratuité pour les personnes accompagnantes est mentionnée comme un facteur contributif. La fréquence des circuits, l'horaire plus réduit ou inexistant les soirs et les fins de semaine ainsi que le l'obligation de réserver limitent l'adéquation aux besoins des personnes âgées. L'aménagement inadéquat des véhicules (ex. absence de plancher bas) et l'organisation déficiente des infrastructures d'attente sont aussi des éléments qui restreignent l'utilisation du transport collectif.



Les données recueillies dans le cadre de la recherche-action sont issues de 25 entrevues avec des personnes âgées, huit groupes de discussion réunissant 83 participants et 60 questionnaires envoyés à des organisations du milieu. Consultez la [Fiche contexte et méthodologie](#) pour connaître la méthodologie utilisée.

Les difficultés liées à la compréhension de l'offre en transport

Il est parfois difficile pour une personne âgée de comprendre clairement les modalités des services de transport existants. Cette situation peut être liée au manque de promotion, aux stratégies de diffusion déployées ou au niveau de littératie utilisé. Cet état de fait peut amener des craintes ou perceptions négatives chez des utilisateurs potentiels.

L'offre limitée pour le transport accompagné non médical

Le service d'accompagnement aux rendez-vous médicaux offert par les CAB est grandement apprécié. Ce sont les proches aidants qui réalisent la majorité des déplacements accompagnés. Lorsque son réseau ne peut pas répondre à son besoin, la personne âgée doit trouver une solution alternative rapidement. Par ailleurs, certaines personnes n'ont pas de proche aidant pouvant leur offrir du transport. Les déplacements pour la participation sociale, les achats de base ou les activités de loisir peuvent ainsi devenir un souci important pour la personne âgée. Certaines organisations communautaires pallient ce type de besoins, habituellement par de l'implication bénévole, mais ces initiatives sont insuffisantes. Aussi, la pandémie de Covid-19 a grandement affecté la dynamique de bénévolat, souvent soutenue par les personnes âgées elles-mêmes.

Des infrastructures à adapter aux réalités des déplacements actifs des aînés

L'impact positif des parcours et des parcs favorisant la marche est reconnu par les milieux. Toute municipalité rurale ou urbaine peut favoriser les déplacements actifs par l'ajout d'infrastructures ou l'ajustement de celles existantes. Installer sur les artères des bancs ou des aires de repos permettant aux aînés de faire une pause, s'assurer d'avoir des trottoirs bien déneigés aux endroits stratégiques ou poser des rampes le long des marches sont quelques exemples. Le manque d'accès à des installations sanitaires peut aussi limiter la personne âgée dans ses déplacements actifs en affectant son sentiment d'intégrité et de sécurité.

Photos : Sophie Jean / Village bas-laurentien ; Gino Caron