



Table de concertation
des aînés de l'île de Montréal

CONSULTATION PUBLIQUE SUR L'INDUSTRIE DU TAXI À MONTRÉAL

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL D'AGGLOMERATION SUR
L'ENVIRONNEMENT, LE TRANSPORT ET LES INFRASTRUCTURES

ET

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LE TRANSPORT, LA GESTION
DES INFRASTRUCTURES ET L'ENVIRONNEMENT

LES AÎNÉS ET LA SITUATION DE L'INDUSTRIE DU TAXI SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL : LES BESOINS DES AÎNÉS D'ABORD

MÉMOIRE présenté par la

TABLE DE CONCERTATION DES AÎNÉS DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

MONTRÉAL, 30 novembre 2010

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE LA TCAÎM	3
INTRODUCTION	5
ÉLÉMENTS CONTEXTUELS	6
L'ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT POUR MOTIF MÉDICAL	9
DES AVENUES À EXPLORER	11
CONCLUSION	13
RÉFÉRENCES	15
ANNEXE 1 – Liste des membres de la TCAÎM	16
ANNEXE 2 - Avantages des services Taxibus et INTER-Taxibus	20

La Table de concertation des aînés de l'île de Montréal, dix ans de concertation

En cette année 2010, la *Table de concertation des aînés de l'île de Montréal* (TCAÎM) fêtera son dixième anniversaire. Depuis son Assemblée de fondation, le 20 septembre 2000, la TCAÎM s'est donnée comme mission d'offrir un lieu où l'on agit de concert avec les organismes d'aînés de l'île de Montréal pour améliorer la qualité de vie des citoyens âgés tout en construisant une solidarité avec tous les âges.

Les objectifs de la TCAÎM sont :

- Animer un lieu de concertation entre les organismes représentatifs de la population des aînés de l'île de Montréal.
- Collaborer avec les instances décisionnelles (local, municipal, régional) à la conception, planification et mise en œuvre de politiques et programmes ayant un impact sur la qualité de vie des aînés.
- 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.
- Favoriser les échanges intergénérationnels.

Aujourd'hui, la TCAÎM compte parmi ses membres plus de soixante organismes régionaux et regroupements ainsi qu'une vingtaine d'institutions collaboratrices (voir liste en annexe). Le plan d'action triennal 2007-2010 de la TCAÎM repose sur trois axes de travail : le transport et la mobilité des aînés, la prévention des abus envers les aînés et la participation sociale des aînés.

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

- Projet sur le transport et la mobilité des aînés de l'île de Montréal.
- Projet sur les environnements sécuritaires en collaboration avec l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.
- Production d'avis dans le cadre de diverses consultations publiques dont la consultation sur le Conseil des aînés et celle sur l'apport des aînés à la société québécoise.

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

Les membres du conseil d'administration de la TCAÎM :

Peter Eusano, président

Francine Unterberg, vice présidente

Claire Tougas, secrétaire

André Guérard, trésorier

Gaétane Lebel-Filion, administratrice

Herb Frank, administrateur

Louise Daigneault, administratrice

Marjorie Northrup, administratrice

Élizabeth Daoust, administratrice

Personne ressource : Julie Bickerstaff, 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

INTRODUCTION

Depuis 2007, la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal (TCAÎM) a entrepris une démarche de concertation régionale intersectorielle sur la question du transport et de la mobilité des aînés montréalais. Afin de dresser un état de situation le plus exhaustif possible, la TCAÎM a convié les principaux acteurs concernés au sein d'un comité de partenaires. On y retrouve notamment des représentants du ministère des Transports, du ministère de la Famille et des Aînés, du Bureau du Taxi et du Remorquage (BTR), de la Société de Transport de Montréal (STM), de l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ), du Regroupement des usagers du Transport Adapté (RUTA), et de la Coalition pour le maintien dans la communauté (COMACO). En 2009, la TCAÎM publiait son rapport: « *Les moyens de transport et la mobilité des aînés montréalais : intervenir face au vieillissement de la population* » (disponible en version intégrale et synthèse sur le site web de la TCAÎM : www.tcaim.org).

Le document aborde divers types de moyens de transport, dont l'utilisation du taxi par les personnes âgées montréalaises. À cet égard, le rapport fait ressortir que bien que ce mode de transport soit très apprécié par les aînés, il n'est pas utilisé sur une base régulière à cause des coûts trop élevés que cela engendre.

« *Un mode de transport très apprécié, une utilisation régulière difficile*

Le taxi est un mode de transport flexible, performant et confortable permettant d'effectuer des déplacements « porte-à-porte ». Le taxi, à l'instar de l'automobile, s'avère parfois le seul mode de transport permettant un accès direct à une destination. Pour les personnes âgées vivant avec des incapacités, n'ayant pas accès à une automobile personnelle ou ne conduisant plus, le taxi peut représenter le mode de transport le plus sécuritaire et le mieux adapté pour effectuer un déplacement. Par contre, les coûts reliés à l'utilisation du taxi font en sorte qu'il est impossible pour plusieurs personnes âgées d'en faire une utilisation régulière. Rappelons au passage que plus de 80 200 aînés montréalais vivent sous le seuil de faible revenu. D'ailleurs, parmi les préoccupations identifiées en regard de l'utilisation du taxi, les coûts associés à l'utilisation du mode figuraient au premier rang suivis du manque de sensibilité de certains chauffeurs face aux besoins spécifiques de la clientèle aînée. »

Extrait tiré de « *Les moyens de transport et la mobilité des aînés montréalais : intervenir face au vieillissement de la population* » (2009), p. 53.

Également, notre étude fait ressortir différents enjeux, dont le défi de répondre aux besoins grandissants d'accompagnement-transport pour motif médical des personnes âgées. On y suggère également que l'industrie du taxi pourrait être un joueur de premier plan dans la recherche de solutions durables à cet égard. **C'est pourquoi il nous apparaît opportun d'interpeller l'industrie**

du taxi et les autorités municipales sur la nécessité de prendre en considération la diversité des besoins des aînés dans toute recherche de solutions pour assurer la viabilité de l'industrie du taxi à long terme.

Dans le présent mémoire, nous présenterons une synthèse des enjeux reliés au transport dans le contexte du vieillissement de la population afin de comprendre l'importance de la mobilité pour la qualité de vie des aînés. Ensuite, nous expliquerons la problématique de l'accompagnement-transport pour motif médical. Enfin, la TCAIM présentera quelques avenues à explorer pour diversifier l'offre de service du taxi et émettra quelques recommandations afin que les projets élaborés par l'industrie puissent contribuer à répondre aux besoins et aux réalités de la population âgée.

ÉLÉMENTS CONTEXTUELS

Le transport dans le contexte du vieillissement de la population

Tel que souligné dans la planification triennale du Bureau du taxi et du remorquage (BTR 2011-2013), les aînés représentent un segment de plus en plus important de la population montréalaise. En 2006, on dénombrait 286 560 personnes âgées de 65 ans et plus à Montréal. Elles représentaient 16 % de la population totale, une proportion plus élevée que pour le reste du Québec (14 %). En 2026, on prévoit qu'un montréalais sur cinq (21 %) sera âgé de 65 ans ou plus (Saint-Arnaud-Trempe et Montpetit, 2008). Dans le contexte d'une population vieillissante, la question de la mobilité et du transport des personnes aînées mérite une attention particulière, notamment parce que ses impacts sur l'accès aux soins de santé, sur la sécurité alimentaire et sur la participation sociale sont considérables. La population aînée montréalaise forme un groupe hétérogène et ses besoins en matière de transport sont multiples. Par conséquent, les défis à relever pour répondre adéquatement aux besoins de cette population sont nombreux et complexes.

Les aînés et le transport : des réalités et des besoins à prendre en compte

Plusieurs variables peuvent influencer la possibilité qu'a 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). Aussi, **se sentir en sécurité** lors d'un déplacement est un élément déterminant dans le choix ou le rejet d'une option de transport. L'appréhension d'éléments pouvant représenter une menace pour l'intégrité physique peut parfois même compromettre certains déplacements. Par exemple, plusieurs aînés rencontrés ont dit

éviter d'utiliser le transport en commun par peur de tomber ou d'être agressés (TCAÎM, 2009). De plus, le fait de vivre seul constitue également une variable pouvant influencer le degré de mobilité d'un individu. Enfin, le fait que de plus en plus de personnes âgées en perte d'autonomie demeurent dans la communauté a des impacts majeurs sur les besoins exprimés par les aînés en matière de services de transport adaptés à leur condition, et qui leur permettront de demeurer des acteurs au sein de leur communauté plutôt que des prisonniers de leur domicile.

Afin de vous permettre de mieux comprendre les enjeux de mobilité des aînés montréalais, nous désirons porter à votre attention certaines réalités concernant les conditions de vie des aînés en lien avec les variables influençant la mobilité présentées ci-dessus :

- ***La condition physique :***

- À Montréal, plus de 101 000 personnes aînées, soit 40 % des 65 ans et plus, déclarent au moins une incapacité ayant un impact sur la quantité et le genre d'activités qu'elles peuvent réaliser¹ et un peu plus de 44 000 d'entre elles ont des incapacités suffisamment importantes pour recevoir des services de maintien à domicile de la part des établissements associés au réseau de la santé².
- La diminution des habiletés nécessaires à l'utilisation des différents modes de déplacement (automobile, transport collectif, marche) fait en sorte qu'il devient de plus en plus difficile de se déplacer de façon autonome.

- ***Les options de transport***

- Sur l'île de Montréal, plus d'une personne âgée sur deux (56 %) ne conduit pas, dépendant donc du transport en commun, du taxi, du transport adapté ou de l'accompagnement transport bénévole pour leurs déplacements, des options qui ne sont pas toujours adaptées, accessibles ou abordables (TCAÎM, 2009).
- À l'instar des autres groupes d'âge, les aînés montréalais privilégient l'automobile, en tant que conducteur ou passager, pour effectuer leurs déplacements. Phénomène peu surprenant dans la mesure où l'automobile est le mode le moins contraignant et, dans bien des cas, le seul mode permettant un accès direct à une destination. Par ailleurs, l'absence de contrainte d'horaire liée à son utilisation fait en sorte que l'automobile est généralement associée à une plus grande spontanéité ou liberté de déplacement.

¹ CMIS, ASSS de Montréal. Diffusion des données du recensement 2001 de Statistique Canada.

² ASSS de Montréal. Rapport annuel de gestion 2006-2007. p. 45.

- Toutefois, en vieillissant, les personnes âgées auront tendance à éviter certaines situations de conduite. Elles éviteront, par exemple, de conduire le soir, sur une chaussée mouillée, dans les zones de circulation dense ou sur les voies rapides. (TCAÎM, 2009).
- Certains aînés ne sont pas capables d'utiliser les moyens de transport en commun l'hiver en raison du froid et de la neige. Les services d'autobus ne sont pas toujours réguliers en dehors des heures de pointe, les trajets sont souvent limités et les horaires affichés sont souvent difficiles à lire (CNA, 2009). Les stations de métro ne sont pas toujours adaptées aux personnes à mobilité réduite.
- Pour être reconnu admissible au service de transport adapté, l'individu doit répondre à des critères spécifiques édictés dans la politique d'admissibilité du Ministère des transports du Québec (MTQ, 1998). En juillet 2008, un peu plus de 10 000 aînés Montréalais étaient admis au service. Les usagers âgés de 65 ans et plus représentent 57 % de la clientèle du transport adapté, les trois quarts étant âgés de 75 ans et plus³. La proportion de personnes âgées admises au transport adapté est en croissance constante depuis quelques années. Cependant, être une personne âgée et vivre avec certaines incapacités ne garantit pas l'admissibilité au service. (TCAÎM, 2009)
- Face à cette réalité, le taxi peut s'avérer une option de transport intéressante pour les aînés disposant de moyens financiers suffisants.

▪ ***Les ressources financières et les conditions socio-économiques :***

- C'est aussi à Montréal que l'on retrouve le plus grand nombre d'aînés à faible revenu; ils y sont proportionnellement plus nombreux que dans le reste du Québec. En 2005, 28 % des aînés vivaient sous le seuil de faible revenu à Montréal, une proportion plus élevée que pour l'ensemble du Québec (20 %) (DSP, 2008). De plus les disparités géographiques sur le plan du revenu sont très marquées à l'intérieur du territoire montréalais. Dans les territoires des CLSC de Pointe Saint-Charles, des Faubourgs et de Hochelaga-Maisonneuve, c'est un aîné sur deux qui vit sous le seuil de faible revenu (DSP, 2008).
- En 2005 à Montréal, la proportion de femmes aînées vivant sous le seuil de faible revenu (22,3 %) était nettement supérieure à celle des hommes (11,2 %) (INRS et Emploi Québec, 2009).
- Certains aînés cessent de conduire, non pour des raisons de santé, mais parce qu'ils n'ont plus les moyens d'entretenir leur véhicule (CNA, 2009).

³ Données fournies par le Centre de transport adapté de la STM.

▪ ***L'isolement :***

- La proportion des personnes âgées vivant seules est plus élevée à Montréal (35,9 %) qu'ailleurs au Québec (29,5 %) (DSP, 2008). En ce qui concerne les personnes âgées de 65 ans ou plus seules ou vivant hors famille économique, 35,9 % avaient un faible revenu après impôt, signe que le fait de vivre seul est un indice d'une plus grande vulnérabilité à la précarité.
- Certains aînés, parce qu'ils n'ont pas de moyens de transport, restent isolés pendant de longues périodes (CNA, 2009).

▪ ***Le sentiment de sécurité :***

- Plusieurs aînés s'abstiennent d'utiliser le transport en commun ou la marche de peur de tomber ou d'être agressés (TCAÎM, 2009).

▪ ***L'enjeu du maintien dans la communauté : le défi du transport pour les aînés en perte d'autonomie demeurant à domicile***

- Avec le virage ambulatoire, le resserrement des critères d'admissibilité en ressource d'hébergement et l'insuffisance des ressources d'hébergement intermédiaires pour les personnes âgées en perte d'autonomie font en sorte qu'un plus grand nombre d'aînés vivant avec des incapacités demeurent dans la communauté.
- Or, vivre à domicile, au sein de la communauté, tout en ayant des pertes et des incapacités significatives, a des incidences directes sur la qualité de vie. Selon une enquête de la Direction de santé publique de Montréal (2008), les aînés les plus susceptibles d'avoir besoin de soins à domicile sont ceux vivant seuls, disposant d'un faible revenu et les immigrants. Il est également connu que les services de maintien à domicile des CLSC n'arrivent pas à répondre à l'ensemble des demandes et que tous les besoins ne sont pas comblés à la hauteur des attentes.
- À Montréal, 18 000 déplacements sont effectués quotidiennement par des personnes de 65 ans et plus pour des motifs médicaux (TCAÎM, 2009).

L'ACCOMPAGNEMENT-TRANSPORT POUR MOTIF MÉDICAL

« Dans la réalité, les personnes âgées recevant des services de maintien à domicile de la part des CSSS ne sont pas toutes admissibles au service de transport adapté. Rappelons que parmi la population aînée montréalaise, environ 10 000 personnes âgées sont admises au transport adapté alors qu'elles sont un peu plus de 44 200 à recevoir des services de maintien à domicile. Entre les deux, un réseau communautaire aux ressources limitées, qui peine de plus en plus à répondre à la demande grandissante. » (TCAÎM, 2009)

Plusieurs initiatives du milieu communautaire ont été entreprises pour répondre aux besoins des personnes âgées non admissibles au transport adapté mais rencontrant des difficultés pour effectuer leurs déplacements. Une trentaine d'organismes communautaires sur le territoire de l'île de Montréal offrent des services d'accompagnement-transport bénévole (ATB). Il peut s'agir d'accompagnement pour motif médical, pour de l'aide aux commissions ou pour toute forme d'activité civique. Selon les données fournies par 19 organismes communautaires offrant ce type de service lors d'une enquête effectuée par la TCAÎM en janvier 2008, l'offre de service repose sur des bénévoles majoritairement âgés entre 65-74 ans. Ces derniers ont effectué plus de 35 000 déplacements et ont desservi un peu plus de 4 000 aînés au cours de l'année 2006-2007. Il importe de souligner qu'il s'agit d'un échantillon et que dans les faits, les données sont plus importantes que celles présentées ici.

Un enjeu majeur pour la qualité de vie des aînés est le fait que les organismes offrant des services d'ATB pour motifs médicaux ont de plus en plus de difficulté à recruter des chauffeurs bénévoles et à maintenir ces services, notamment à cause de l'augmentation du prix de l'essence, des questions d'assurance et de responsabilité, et des réticences des bénévoles à circuler au centre-ville et à passer de longues heures d'attente dans les hôpitaux et les cliniques médicales. Or, pour les aînés au revenu modeste, qui ne bénéficient pas du soutien d'un proche ou qui ne peuvent se déplacer autrement, ce service est essentiel en raison de sa convivialité et son faible coût (TCAÎM, 2009). De plus, et ceci est un fait inquiétant de notre point de vue, plusieurs organismes ont dernièrement mis fin à leur service d'ATB pour motif médical, notamment par manque de bénévoles.

« L'accompagnement-transport bénévole »

L'accompagnement-transport bénévole est un type de service offert par des organismes communautaires offrant des services de maintien à domicile ainsi que par certains Centres d'action bénévole – CAB. Il s'agit d'un jumelage entre un conducteur bénévole et une personne aînée. Pour être conforme à la réglementation en vigueur, toute rémunération en échange de ce service doit uniquement couvrir les frais reliés à l'utilisation du véhicule automobile du bénévole. L'organisme est aussi tenu de maintenir en permanence un registre de tous les transports effectués. »

Extrait tiré de « *Les moyens de transport et la mobilité des aînés montréalais : intervenir face au vieillissement de la population* » (2009), p. 65.

Conséquence du manque de ressources : le développement d'un marché noir

Le besoin criant des aînés jumelé à la difficulté, voire l'impossibilité des organismes communautaires de répondre à cette demande, ont favorisé l'émergence d'un marché noir de l'accompagnement-transport. Contrairement aux organismes communautaires qui offrent ce service à des coûts minimes (couvrant seulement les frais reliés à l'utilisation du véhicule du bénévole), il est impossible de savoir quelle est la somme d'argent demandée aux personnes ayant recours à ces chauffeurs illégaux et si ces accompagnements se font dans un véhicule sécuritaire. Bien que nous ne disposions pas de données sur ce genre de pratique, nous avons remarqué que certains journaux locaux publient des annonces de particuliers offrant de tels services. Mais au-delà de l'illégalité de la situation, la TCAÎM désire mettre en lumière le fait que s'il existe une forme d'accompagnement-transport illégal, c'est qu'il y a une demande latente, un besoin non répondu.

DES AVENUES À EXPLORER

« L'année 2009 a été difficile pour l'industrie du taxi à Montréal avec une baisse importante de l'achalandage touristique. L'industrie doit donc se tourner vers des marchés en émergence, tenir compte du fait que la population vieillit et adapter les services aux nouveaux besoins de la clientèle. » (BTR, 2010, p.13)

Bien que nous ne soyons pas des spécialistes de l'industrie du taxi, l'actualité récente nous a permis de constater que celle-ci fait face à de nombreux défis : la recherche de nouveaux créneaux pour assurer sa viabilité à long terme en étant un. Bien entendu, le contexte du vieillissement démographique peut représenter des opportunités intéressantes. Compte tenu de la réalité des aînés présentée dans ce mémoire, il nous apparaît important de contribuer à la réflexion de l'industrie en proposant différentes avenues à explorer pour répondre aux différents besoins de transport et de mobilité des aînés montréalais.

Développer le service de Taxibus

Depuis quelques années, un peu partout au Québec, entre autres à Rimouski, Victoriaville, Drummondville, dans l'arrondissement de Lachine, ainsi que dans l'Ouest de l'île, s'est développé un service de transport collectif novateur : le Taxibus. Ce service qui allie la flexibilité et le confort du taxi au coût du transport en commun connaît un succès qui prend de plus en plus d'ampleur. Voici un aperçu des avantages que représente ce mode de transport (pour voir la liste complète, voir l'annexe 2) :

- La répartition permet les courses les plus efficaces possibles ;
- Moindre coût de consommation ;
- Utilisation maximale des véhicules ;
- Coût par déplacement moindre que celui par autobus ;
- Multitude de trajets possibles ;
- Horaire étendu : on ne pourrait se permettre autant de plages horaires avec un circuit d'autobus ;
- Trajet le plus court et le plus direct possible pour l'utilisateur ;
- Déplacement à partir d'un point de départ vers un point de destination sans détour inutile pour l'embarquement et le débarquement à l'intérieur d'une même course ;
- Places assises assurées ;
- Possibilité de s'attacher avec la ceinture de sécurité : sécurité accrue.

De plus, ce type de projet permettrait de répondre aux orientations du plan de transport, soit de réduire la dépendance à l'automobile, de reconnaître la contribution du taxi à l'offre de transport collectif et d'assurer un plus grand nombre de déplacements en complément des déplacements par transport en commun, en vélo et à pied.

La Ville de Lorraine veut s'occuper de ses aînés

« La Ville de Lorraine annonce une série de mesures pour améliorer la qualité de vie de ses aînés. (...) Ainsi, le service Taxibus est maintenant offert aux aînés en perte d'autonomie. Le service de taxi permet aux personnes âgées de se rendre à divers endroits afin d'effectuer leurs courses, que ce soit à la bibliothèque, au centre culturel, au centre commercial, à la clinique médicale ou à la pharmacie. Le service est offert tous les jeudis de 7h à 23h au coût fixe d'un dollar par trajet. »

Extrait d'un article paru dans L'Écho de la Rive-Nord, 3 novembre 2010 (Dave Parent).

Développer des liens avec des partenaires corporatifs, institutionnels et communautaires

« Parmi les autres clientèles institutionnelles, mentionnons celle du réseau de la santé qui est en plein essor. Cette dernière, compte tenu du vieillissement de la population, constitue certainement un créneau qui devra être privilégié par l'industrie du taxi. – D'ici 40 ans, le nombre de personnes qui seront âgées de plus de 85 ans passera de 105 000 (2010) à 600 000 environ. Les besoins sont grandissants. Il est donc important de se positionner immédiatement. » (Planification triennale, BTR 2011-2013, p.20)

Les établissements de santé sont tous des générateurs de déplacement importants. Que ce soit pour se rendre à un rendez-vous médical, pour y travailler ou encore pour rendre visite à un proche. En lien avec la préoccupation du milieu associatif Aînés quant à l'accompagnement-transport pour motif médical, la TCAÎM croit que le contexte est propice pour développer et consolider une offre de services de transport pour motifs médicaux nécessitant un accompagnement répondant aux besoins des aînés, notamment ceux en perte d'autonomie et dont les ressources financières sont limitées. Afin d'y arriver, la TCAÎM croit qu'il est temps de travailler de concert avec le réseau de la santé et des services sociaux, l'industrie du taxi et le réseau communautaire offrant des services d'accompagnement transport bénévole pour une réflexion approfondie sur un partage des responsabilités, une révision de l'offre et une consolidation des services pour des motifs médicaux afin d'assurer le transport requis aux aînés les plus vulnérables.

Centres communautaires pour aînés, lieux publics, d'intérêt, de loisir ou de divertissement

Il ne faut pas oublier que les besoins de déplacements des personnes âgées sont nombreux et variés. Une attention pourrait être portée aux centres communautaires qui s'adressent aux aînés. En plus d'offrir une gamme de services et d'activités, ils sont un lieu privilégié de rencontres et de participation sociale. Cependant, le succès des activités d'un centre dépend souvent de l'accès au transport. Certains centres peuvent compter sur l'aide de chauffeurs-bénévoles pour assurer le transport des aînés vers le centre ainsi que pour le retour au domicile. Malheureusement, nos sources nous confirment que le recrutement des bénévoles (eux-mêmes âgés) semble de plus en plus difficile. L'industrie pourrait donc chercher à développer des liens avec des centres communautaires afin d'organiser des circuits complémentaires à ceux offerts par les Navettes or de la STM, ou encore un service de taxi collectif. L'industrie pourrait aussi s'associer avec des centres d'achat, des lieux touristiques et culturels d'intérêt afin de diversifier l'offre de transport pour leur clientèle aînée.

CONCLUSION

En matière d'utilisation du taxi par la population aînée, la TCAÎM croit que les interventions proposées dans le Plan de transport de la Ville de Montréal quant à la poursuite de l'amélioration de la qualité des services offerts à la clientèle peuvent toutes contribuer à répondre aux besoins spécifiques des aînés, en améliorant notamment le sentiment de sécurité des aînés, ou encore en augmentant l'accessibilité du transport en taxi. Soulignons, à ces égards, la mise en place d'une politique d'aménagement des postes d'attente de taxis (modèle de poste d'attente prévoyant une identification,

un éclairage adéquat ainsi qu'un téléphone d'urgence pour la population), le développement du marché du taxi accessible et l'amélioration de la formation offerte aux chauffeurs de taxi.

L'industrie du taxi est en transformation et les changements en cours ont mené à une réflexion à laquelle nous participons aujourd'hui. Or, ces périodes de réflexion sont aussi des moments d'où émergent des idées nouvelles qui permettent d'explorer de nouveaux horizons. D'un côté, l'industrie semble connaître un ralentissement, d'un autre, le vieillissement de la population est une tendance démographique confirmée. Ces deux situations posent des défis mais offrent également des opportunités. Cela étant dit, il importe à la TCAÎM que tout développement de nouveaux services s'adressant aux aînés se fasse en tenant compte des besoins particuliers des personnes âgées, notamment ceux dont les revenus sont modestes.

Pour ce faire, l'industrie se doit d'être créative, imaginative et inventive. Par exemple, il serait souhaitable que le Bureau du taxi et du remorquage travaille à diversifier et multiplier ses partenariats institutionnels, publics et communautaires dans l'optique de varier les options de transport et de combler les besoins de mobilité non répondus. Ceci peut également vouloir dire, pour le BTR, de faire les représentations nécessaires afin d'éliminer certains freins, législatifs ou administratifs, au développement de nouveaux créneaux.

Enfin, il est souhaitable que les représentants de l'industrie travaillent de concert avec le milieu associatif Aînés afin de créer des projets où chaque partie y trouvera son compte. À cet égard, la TCAÎM souhaite réaffirmer son souhait de collaborer avec l'ensemble des partenaires concernés par les besoins des aînés en matière de transport et intéressés par le développement d'une offre de service adéquate pour relever les défis du vieillissement démographique.

RÉFÉRENCES

APPARICIO, P.; GAGNON, M.; PREFONTAINE, É. et ROJAS, C. (2009). *Portrait socioéconomique de l'île de Montréal. Synthèse des territoires des centres locaux d'emploi (CLE)*. Montréal : Urbanisation Culture Société, Institut national de la recherche scientifique et Emploi-Québec, Direction régionale de l'île de Montréal, Ministère de l'Emploi et de la Solidarité Sociale. 37 p.

BUREAU DU TAXI ET DU REMORQUAGE (BTR), *Le journal taxi*, été 2010, volume 12, n° 3, 27p.

CONSEIL DES ÂÎNÉS (2009). *Vivre et vieillir en sécurité financière*. Guide pratique. Québec : Conseil des aînés. 137 p.

CONSEIL NATIONAL DES ÂÎNÉS (2009). *Rapport du Conseil national des aînés sur la question du faible revenu chez les aînés*. Gatineau : Services de publication, Ressources humaines et Développement des compétences Canada. 44 p.

PARENT, D. (2010). *La Ville de Lorraine veut s'occuper de ses aînés*, L'Écho de la Rive-Nord, 3 novembre 2010.

SAINT-ARNAUD-TREMPE, E. et MONTPETIT, C. (2008). *Vieillir à Montréal. Un portrait des aînés*. Montréal : Direction de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 23 p.

TABLE DE CONCERTATION DES ÂÎNÉS DE L'ÎLE DE MONTREAL (TCAÎM) (Paquin, S.; Bickerstaff, J.; Beaudoin, L. et Pion, S.; avec la collaboration de) (2009). *Les moyens de transport et la mobilité des aînés Montréalais : intervenir face au vieillissement de la population*. Montréal : Table de concertation des aînés de l'île de Montréal. 99 p.

VILLE DE RIMOUSKI, *Taxibus et INTER-Taxibus-Circulation et transport-Citoyens* : www.ville.rimouski.qc.ca

La diffusion et la reproduction de ce document sont possibles et encouragées dans la mesure où la source en est citée.
--



Table de concertation des aînés de l'île de Montréal

LISTE DES MEMBRES

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

Membres associés (61 organismes)

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

- Centre communautaire congolais des aînés
- Centre d'action bénévole de Montréal (CABM)
- Centre juif Cummings pour aînés
- Centre Renaissance pour Femmes d'Âge d'Or
- Club d'activités physiques APADOR
- Coalition pour le maintien dans la communauté (COMACO)
- Comité Aîné du Comité des organismes sociaux de Saint-Laurent (COSSL) (*Table de concertation locale Aînés*)
- Comité de concertation des aînés en action (CCAA) de St-Léonard (*Table de concertation locale Aînés*)
- Conseil Régional des Personnes âgées Italo-Canadiennes (CRAIC)
- Concertation aînée Hochelaga-Maisonneuve (*Table de concertation locale Aînés*)
- Croix de Secours Arménienne du Canada (A R S Inc)
- Entraide Bois-de-Boulogne
- Forum des citoyens aînés de Montréal (FCAM)
- Groupe Harmonie
- Le Centre des Femmes de Montréal
- Le conseil des personnes âgées de la communauté noire de Montréal Inc.
- Le P.A.S. de la rue
- Les petits frères des Pauvres
- Mains Secourables
- Patro Le Prévost
- Regroupement des Aidants et Aidantes Naturel(le)s de Montréal (RAANM)
- Regroupement des associations québécoises de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées de l'Île de Montréal (AQDR)
- Regroupement interprofessionnel des intervenants retraités des services de santé - Montréal-Laval (RIIRS)
- Regroupement des organismes pour les aînés des Faubourgs (ROAF) (*Table de concertation locale Aînés*)
- Regroupement des organismes pour aînés et aînées du Sud-ouest de Montréal (ROPASOM) (*Table de concertation locale Aînés*)
- Regroupement des syndicalistes à la retraite (RSR) - Conseil régional FTQ du Montréal Métropolitain
- Réseau FADOQ – Région Île de Montréal

- Résidence ukrainienne de Montréal / Villa ukrainienne de Montréal
- Ressources ethnoculturelles contre les abus envers les aîné(e)s (RECAA)
- Secours aux aînés – L'ŒUVRE LÉGER
- Service à la famille chinoise du Grand Montréal / Centre Man Sau des aînés chinois
- Table de concertation des aînés de Montréal-Nord
(*Table de concertation locale Aînés*)
- Table de concertation des aînés de Montréal-Est/Pointe-aux-Trembles
(*Table de concertation locale Aînés*)
- Table de concertation des aînés d'Outremont
(*Table de concertation locale Aînés*)
- Table de concertation 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 St-Laurent - Programme aux aînés

Membres affinitaires (20 organismes)

- Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
- Agence de santé publique du Canada
- Association canadienne pour la santé mentale – Filiale de Montréal
(Comité Vieillir en *bonne* santé mentale)

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

Annexe 2

Avantages des services Taxibus et INTER-Taxibus tels que décrits sur le site de la ville de Rimouski (www.ville.rimouski.qc.ca)

- Respecte l'environnement : pas de véhicule en circulation s'il n'y a pas de déplacement à effectuer
- Pas d'émanation de gaz à effet de serre inutile
- La répartition permet les courses les plus efficaces possibles
- Moindre coût de consommation
- Frais d'exploitation qui correspondent aux déplacements réels
- Utilisation maximale des véhicules
- Pas de frais d'entretien des véhicules à la charge de La Société
- Coût par déplacement moindre que celui par autobus
- Conservation et création de nombreux emplois locaux (chauffeurs)
- Peu ou pas de problème d'effectifs
- Le bris d'un véhicule n'entraîne pas de retard ou d'interruption du service
- La flotte de taxis assure la disponibilité constante des véhicules
- Multitude de trajets possibles
- Horaire étendu : on ne pourrait se permettre autant de plages horaires avec un circuit d'autobus
- Trajet le plus court et direct possible pour l'utilisateur
- Déplacement à partir d'un point de départ vers un point de destination sans détour inutile pour l'embarquement et le débarquement à l'intérieur d'une même course
- Ne se limite pas à la zone urbanisée d'une ville
- Grande couverture territoriale
- Convient aux secteurs à faible densité de population
- Places assises assurées
- Places bien chauffées en hiver
- Possibilité de s'attacher avec la ceinture de sécurité : sécurité accrue
- Sièges d'enfant disponibles