

## Article

# Profil des habitudes liées au transport chez les aînés

*par Martin Turcotte*



23 janvier 2012



Statistique  
Canada

Statistics  
Canada

Canada 

## Signes conventionnels à Statistique Canada

Les signes conventionnels suivants sont employés dans les publications de Statistique Canada :

- . indisponible pour toute période de référence
- .. indisponible pour une période de référence précise
- ... n'ayant pas lieu de figurer
- 0 zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
- 0<sup>s</sup> valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
- P provisoire
- r révisé
- x confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
- E à utiliser avec prudence
- F trop peu fiable pour être publié

# Profil des habitudes liées au transport chez les aînés

par Martin Turcotte

## Introduction

La majorité des Canadiens résident dans des quartiers qui ont été pensés et planifiés en fonction de déplacements effectués en automobile. De ce fait, il est souvent nécessaire de conduire ou de se faire reconduire pour atteindre les lieux de travail, les commerces, les centres de services de santé et les zones d'activités récréatives ou de loisirs. Dans ce paysage résidentiel, les quartiers centraux des grandes villes font figure d'exceptions, puisqu'il est plus aisé d'y marcher ou d'utiliser le transport en commun pour effectuer ses déplacements utilitaires. Toutefois, une minorité de personnes y résident et il en va de même pour les aînés (voir « Où résident les aînés et qu'est-ce que cela signifie du point de vue de leurs déplacements? »).

Même si la plupart des aînés ont pris leur retraite du marché du travail, la majorité d'entre eux désirent vieillir à domicile et participer activement à la société. Cela implique qu'ils doivent continuer de se déplacer pour effectuer leurs courses, pour participer à des activités bénévoles ou de loisir et pour rendre visite à leurs parents et amis. Le désir de vieillir à domicile peut difficilement se concrétiser sans moyen de déplacement adéquat — dans la plupart des milieux résidentiels, cela signifie avoir accès à un véhicule privé.

Cette dépendance des personnes âgées à l'automobile soulève cependant certains enjeux de nature sécuritaire. Bien que la majorité des aînés conduisent prudemment, on sait que les personnes âgées de 70 ans et plus ont des taux d'accidents par kilomètre parcouru plus élevés que ceux enregistrés au sein des autres groupes d'âge, à l'exception des plus jeunes conducteurs masculins, qui demeurent les plus à risque<sup>1</sup>. Par ailleurs, les aînés sont beaucoup plus susceptibles de décéder que les plus jeunes lorsqu'ils sont impliqués dans une collision<sup>2</sup>. Dans le contexte du vieillissement de la population, l'équilibre entre la sécurité routière et l'autonomie que certains associent à la conduite automobile constituent une question qui suscitera un intérêt grandissant.

Dans le présent article, on s'intéresse à différentes questions liées à l'accès des personnes âgées au transport et à un véhicule, en reconnaissant le fait que la majorité des aînés vivent dans des milieux où il existe peu de solutions de rechange aux déplacements effectués en automobile. On s'intéresse, dans la première partie, à la possession d'un permis de conduire et à la conduite d'une automobile. En plus de comparer les hommes et les femmes selon leur lieu de résidence et leur groupe d'âge, on s'intéresse à la possession d'un permis et aux habitudes de conduite des aînés

dont les facultés visuelles, auditives, motrices ou cognitives sont les plus faibles (ainsi que chez ceux qui ont reçu un diagnostic de la maladie d'Alzheimer).

Dans la deuxième partie de l'article, on fait un portrait des principaux modes de transport des aînés autres que la conduite de l'automobile. On cherche notamment à quantifier et à évaluer le nombre et la proportion d'aînés dont l'accès au transport est plus limité, notamment ceux qui ont besoin d'aide pour se déplacer. Finalement, dans la dernière section, on examine l'influence du moyen de transport principal sur le niveau de participation sociale des aînés. Il est à noter que les aînés vivant en résidences ou en institutions sont exclus de cette étude.

## Une forte majorité de personnes âgées conduisent une automobile

En 2009, 3,25 millions de personnes âgées de 65 ans et plus possédaient un permis de conduire, soit les trois quarts des aînés. De ce nombre, environ 200 000 conducteurs étaient âgés de 85 ans ou plus. Étant donné que la population des personnes âgées de 80 ans et plus est, et continuera d'être, en forte croissance démographique chez les aînés<sup>3</sup>, le nombre de conducteurs très âgés croîtra lui aussi rapidement.

## Ce qu'il faut savoir au sujet de la présente étude

Les données utilisées dans la présente étude sont tirées de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – Vieillesse en santé (ESCC) menée en 2008 et 2009. La population cible comprend les personnes âgées de 45 ans et plus vivant dans les logements privés occupés des dix provinces. Les aînés vivant en résidence ou en institutions sont donc exclus de cette étude.

La collecte de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – Vieillesse en santé s'est déroulée de décembre 2008 à novembre 2009. Au cours de la période de collecte, on a mené au total 30 865 interviews valides. Dans cette étude, on s'intéresse principalement aux 16 369 répondants âgés de 65 ans et plus, qui représentaient 4 366 101 Canadiens âgés.

### Indice de l'état de santé

L'indice de l'état de santé (HUI pour Health Utilities Index) est un système de classification de l'état de santé fondé sur plusieurs attributs. Il a été créé pour mesurer l'état de santé générique et la qualité de vie liée à l'état de santé<sup>1</sup>. La version utilisée dans l'ESCC a été adaptée du HUI Mark 3 (HUI3). Cet instrument permet de calculer un indice générique de l'état de santé basé sur les attributs recueillis dans deux modules distincts de l'ESCC, intitulés Indice de l'état de santé (HUI) et Douleurs et malaises (HUP). Dans l'analyse multivariée portant sur la participation sociale, on fait appel à l'indice générique de l'état de santé.

Quatre attributs de l'état de santé, soit la vision, l'audition, la cognition et la mobilité, sont utilisés dans le tableau 2 du présent article. Pour plus de détails sur les six niveaux de capacités concernant ces attributs, consulter le tableau ci-dessous.

	Vision	Audition	Cognition	Mobilité
Niveau 1	Voit assez bien pour lire le journal et reconnaître un ami ou une amie de l'autre côté de la rue sans lunettes ou verres de contact	Peut suivre une conversation dans un groupe d'au moins trois personnes sans se servir d'une prothèse auditive	Capable de se souvenir de la plupart des choses, de penser clairement et de résoudre les problèmes de tous les jours	Capable de marcher dans le quartier sans difficulté et sans appareil d'aide à la marche
Niveau 2	Voit assez bien pour lire le journal et reconnaître un ami ou une amie de l'autre côté de la rue avec des lunettes ou des verres de contact	Peut suivre une conversation avec une autre personne dans une pièce silencieuse sans se servir d'une prothèse auditive, mais a besoin d'une prothèse auditive pour suivre une conversation dans un groupe d'au moins trois personnes	Capable de se souvenir de la plupart des choses, mais éprouve un peu de difficultés à penser clairement et à résoudre les problèmes de tous les jours	Capable de marcher dans le quartier avec difficulté, mais sans avoir besoin d'un appareil d'aide à la marche ni de l'assistance d'une autre personne

## Ce qu'il faut savoir au sujet de la présente étude (suite)

Niveau 3	Voit assez bien pour lire le journal avec ou sans lunettes, mais non pour reconnaître un ami ou une amie de l'autre côté de la rue, même avec des lunettes	Peut suivre une conversation avec une autre personne dans une pièce silencieuse à l'aide d'une prothèse auditive, et peut suivre une conversation dans un groupe d'au moins trois personnes à l'aide d'une prothèse auditive	Plutôt porté(e) à oublier les choses, mais est capable de penser clairement et de résoudre les problèmes de tous les jours	Capable de marcher dans le quartier avec un appareil d'aide à la marche, mais sans l'assistance d'une autre personne
Niveau 4	Voit assez bien pour reconnaître un ami ou une amie de l'autre côté de la rue avec ou sans lunettes, mais non pour lire le journal, même avec des lunettes	Peut suivre une conversation avec une autre personne dans une pièce silencieuse sans se servir d'une prothèse auditive, mais ne peut pas suivre une conversation dans un groupe d'au moins trois personnes, même en se servant d'une prothèse auditive	Plutôt porté(e) à oublier des choses, et éprouve un peu de difficultés à penser clairement ou à résoudre les problèmes de tous les jours	Capable de marcher sur de courtes distances seulement avec un appareil d'aide à la marche et a besoin d'un fauteuil roulant pour se déplacer dans le quartier
Niveau 5	Ne voit pas assez bien pour lire le journal ni pour reconnaître un ami ou une amie de l'autre côté de la rue, même avec des lunettes	Peut suivre une conversation avec une autre personne dans une pièce silencieuse à l'aide d'une prothèse auditive, mais ne peut pas suivre une conversation dans un groupe d'au moins trois personnes, même en se servant d'une prothèse auditive	Très porté(e) à oublier des choses et éprouve beaucoup de difficultés à penser clairement ou à résoudre les problèmes de tous les jours	Incapable de marcher seul(e), même avec un appareil d'aide à la marche. Capable de marcher sur de courtes distances avec l'assistance d'une autre personne et a besoin d'un fauteuil roulant pour se déplacer dans le quartier
Niveau 6	Incapable de voir quoi que ce soit	Incapable d'entendre quoi que ce soit	Incapable de se souvenir de quoi que ce soit et incapable de penser clairement ou de résoudre les problèmes de tous les jours	Totalement incapable de marcher

## Ce qu'il faut savoir au sujet de la présente étude (suite)

### Niveau de dépendance à l'automobile du quartier

Trois catégories de quartiers ont été créées à partir des données du Recensement de 2006. Dans les régions métropolitaines de recensement et les agglomérations de recensement subdivisées en secteurs de recensement, le quartier était défini par les limites des secteurs de recensement. À l'extérieur des régions métropolitaines, on utilisait les limites des subdivisions de recensement (ou municipalités). Dans chacun des quartiers et des subdivisions de recensement, on a estimé, parmi les travailleurs qui avaient un lieu de travail habituel, la proportion d'entre eux qui utilisaient leur voiture pour se rendre au travail. On a ensuite classifié les quartiers en trois catégories : quartiers à dépendance à l'automobile la plus élevée (plus de 85 % des travailleurs du quartier se rendant à leur travail en voiture); à dépendance moyenne (plus de 75 % jusqu'à 85 % des travailleurs se déplaçant en automobile); et à dépendance à l'automobile la plus faible (75 % ou moins des travailleurs se rendant au travail en automobile).

Pour chaque participant de l'enquête, on connaissait soit le secteur de recensement de résidence (ou la municipalité pour ceux à l'extérieur des régions métropolitaines). On a ainsi pu joindre l'information contextuelle à propos du quartier de résidence aux autres caractéristiques individuelles.

### Niveau de densité résidentielle du quartier de résidence

La même méthode que celle utilisée pour estimer le niveau de dépendance à l'automobile du quartier a été employée, mais on s'est servi de la proportion de résidents du quartier qui vivaient en appartement comme mesure de densité résidentielle (en se basant sur les données du Recensement de 2006). Les quartiers ont été classés en six catégories. Dans les quartiers au premier niveau de densité, soit la densité la plus faible, moins de 2 % de la population du quartier vivait en appartement. Au niveau 6, soit les quartiers avec la densité la plus élevée, 57 % ou plus de la population vivait en appartement.

1. FEENY, David, William FURLONG, George W. TORRANCE, Charles H. GOLDSMITH, Zenglong ZHU, Sonja DEPAUW, Margaret DENTON et Michael BOYLE. 2002. « Multi-attribute and single-attribute utility functions for the Health Utilities Index Mark 3 system », *Medical Care*, vol. 40, n° 2.

## Où résident les aînés et qu'est-ce que cela signifie du point de vue de leurs déplacements?

Au cours des prochaines années, la livraison de services adaptés à la population vieillissante est susceptible de mobiliser plus de ressources financières et humaines dans les régions où les personnes âgées sont en plus grand nombre. En 2006, les personnes de 65 ans et plus représentaient environ 13,7 % de la population canadienne, une proportion qui variait d'une province à l'autre. Les provinces de l'Atlantique, le Québec, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique sont celles où les aînés étaient les plus fortement représentés. Le sommet était cependant atteint en Saskatchewan, les personnes de 65 ans et plus y représentant 15,4 % de la population. En comparaison, la proportion était de 10,7 % en Alberta.

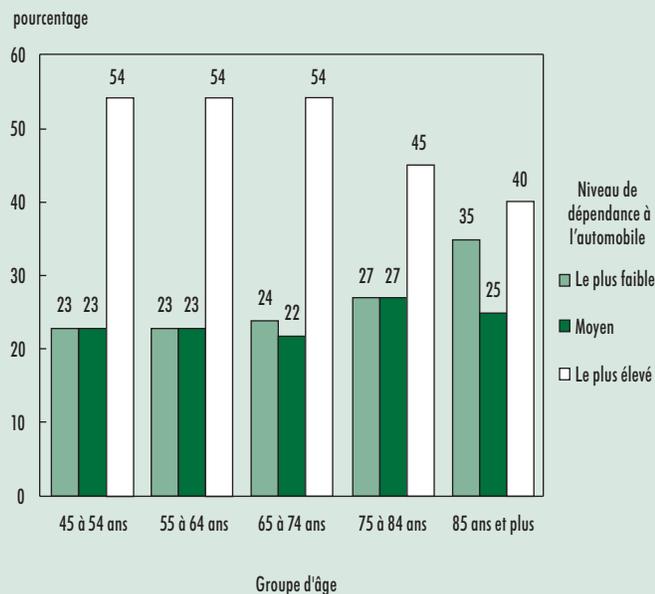
La proportion d'aînés au sein de la population d'une province n'est cependant pas le seul facteur qui entre en ligne de compte dans les coûts associés à la livraison des services. Le genre de milieu de vie et de résidence des personnes âgées et le mode de transport dont ils auront besoin pour se déplacer peuvent également avoir une incidence importante.

De façon générale, il est plus facile d'offrir des soins et des services de santé à domicile en milieu urbain qu'en milieu rural, entre autres parce que les distances à parcourir sont moins grandes pour les professionnels et les fournisseurs de soins. Les aînés de 65 à 74 ans sont légèrement surreprésentés en dehors des régions métropolitaines et des agglomérations de recensement. En 2009, 22 % des personnes de 65 ans et plus résidaient hors d'une région métropolitaine de recensement ou d'une agglomération de recensement, comparativement à 20 % des personnes de 45 à 64 ans.

Le niveau d'utilisation d'une automobile comme mode principal de déplacement varie grandement d'un type de milieu à un autre. Une façon de classer les quartiers et les municipalités est d'estimer la proportion des travailleurs qui y résident et qui utilisent leur automobile pour se rendre au travail (voir « Ce qu'il faut savoir au sujet de la présente étude » pour plus de détails). Même si la plupart des aînés ne travaillent plus, la proportion de travailleurs de leur quartier se rendant au travail en voiture est un indicateur du niveau de

## Où résident les aînés et qu'est-ce que cela signifie du point de vue de leurs déplacements? (suite)

### Les personnes âgées de 75 ans et plus sont légèrement moins susceptibles de résider dans des quartiers à haut niveau de dépendance à l'automobile



Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes — Vieillesse en santé, 2009 et Recensement de la population, 2006.

dépendance général de leur quartier à l'automobile. Le graphique de l'encadré représente la répartition de la population, selon les groupes d'âge, en trois catégories de quartiers. Les personnes de 65 à 74 ans étaient aussi portées que celles de 45 à 54 ans et de 55 à 64 ans de vivre dans des quartiers où la dépendance à l'automobile est la plus élevée. Le portrait changeait légèrement chez les 75 ans et plus, ces derniers étant moins susceptibles de vivre dans des quartiers à niveau de dépendance élevée à l'automobile.

Au Canada, la majorité des gens vivent dans des maisons individuelles et c'est aussi vrai pour les aînés. Cependant, la proportion de personnes âgées qui vivent dans ce type de logement diminue considérablement dans les groupes d'âges plus avancés. En 2009, 53 % des aînés de 85 ans et plus vivaient dans une maison individuelle, par rapport à 71 % des aînés de 75 à 84 ans, à 70 % de ceux de 65 à 74 ans et à 75 % des personnes âgées de 55 à 64 ans.

Ces résultats se reflétaient dans le niveau de densité résidentielle des quartiers des aînés les plus âgés. La proportion des personnes de 85 ans et plus qui résidaient dans un quartier à haute densité résidentielle, soit la catégorie des quartiers comptant la plus forte proportion de personnes qui vivent en appartement, était de 31 %. En comparaison, cette proportion était de 21 % chez les 65 à 74 ans.

La présente génération de personnes âgées est composée d'un nombre important de femmes qui n'ont jamais conduit de véhicule de leur vie. Par conséquent, les écarts entre hommes et femmes quant à la possession d'un permis sont marqués, en particulier chez les 85 ans et plus. En 2009, 67 % des hommes de 85 ans et plus vivant dans un ménage privé possédaient un permis de conduire, comparativement à seulement 26 % des femmes. Cette plus grande dépendance des femmes envers leur conjoint ou leurs proches pour leurs déplacements est appelée à diminuer de beaucoup puisque, parmi les personnes âgées entre 45

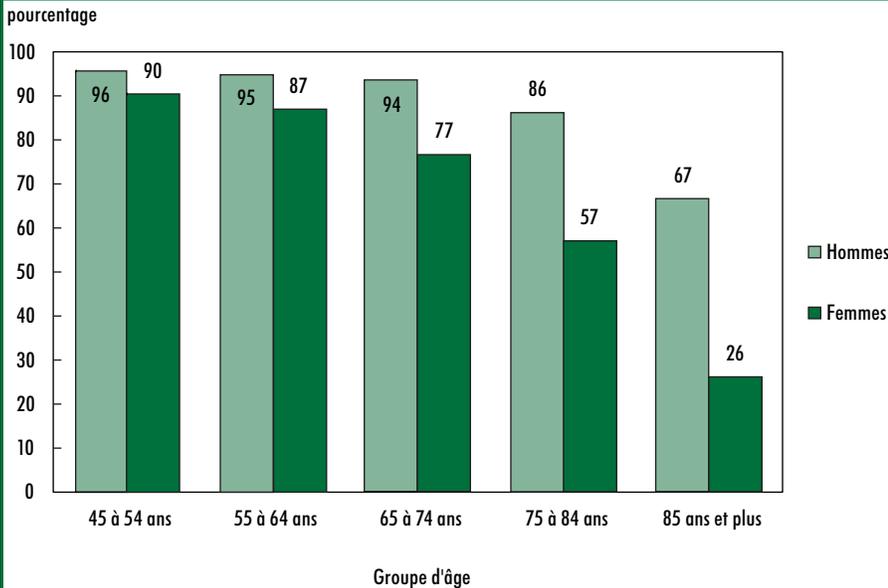
et 64 ans, pratiquement autant de femmes que d'hommes possèdent leur permis (graphique 1).

Le pourcentage de personnes âgées possédant un permis de conduire est très similaire au pourcentage de celles ayant conduit un véhicule lors du dernier mois (tableau 1). Des différences un peu plus grandes apparaissent aux âges plus avancés. Cependant, on remarque que la vieillesse n'est pas un frein à la conduite pour bon nombre d'hommes. En effet, 37 % des hommes âgés de 90 ans et plus vivant dans un ménage privé avaient conduit un véhicule lors du dernier mois, comparativement à 11 % des femmes du même groupe d'âge.

### Les femmes aînées du Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador conduisent moins

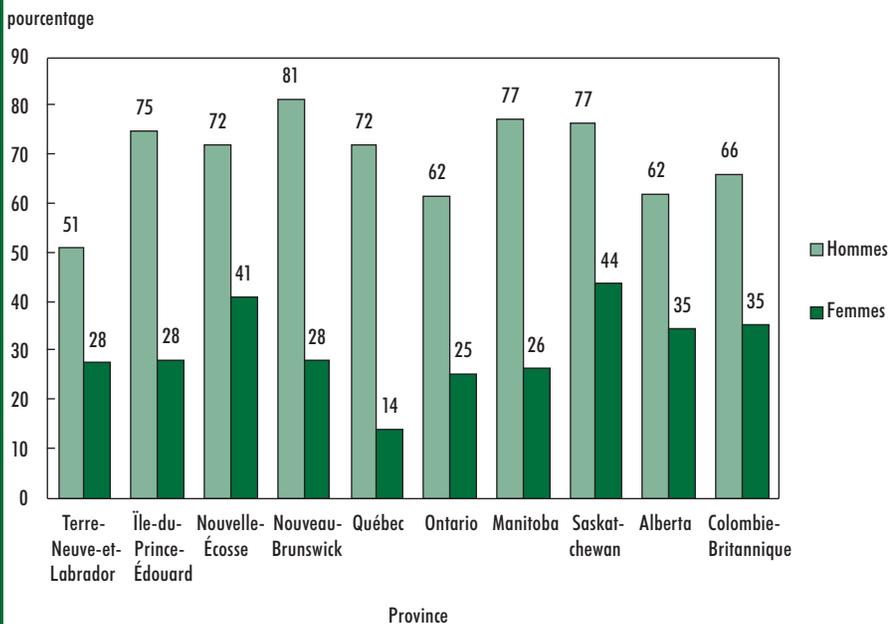
Il existait des différences notables en ce qui a trait à la possession d'un permis de conduire chez les aînés selon la province de résidence. C'est en Saskatchewan et en Alberta que l'on enregistrait les proportions les plus élevées d'aînés titulaires d'un permis (respectivement 84 % et 83 %) (tableau 1). À l'opposé, la proportion de titulaires d'un permis de conduire atteignait un creux chez les aînés de Terre-Neuve-et-Labrador et du Québec (respectivement 69 % et 71 %). Dans ces deux provinces, c'est la faible propension des femmes à

## Graphique 1 L'écart entre hommes et femmes en ce qui a trait à la possession d'un permis de conduire est le plus grand chez les 85 ans et plus



Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – Vieillesse en santé, 2009.

## Graphique 2 Au Nouveau-Brunswick, au Manitoba et en Saskatchewan, environ 4 hommes sur 5 âgés de 85 ans et plus possèdent un permis de conduire



Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – Vieillesse en santé, 2009.

être titulaires d'un permis de conduire qui expliquait ces proportions plus faibles pour l'ensemble des aînés (55 % des femmes aînées de Terre-Neuve-et-Labrador et 58 % de celles du Québec possédaient un permis).

Chez les aînés les plus âgés, soit ceux de 85 ans et plus, la majorité des hommes de chacune des provinces possédaient un permis de conduire. Cette majorité atteignait un sommet au Nouveau-Brunswick (81 %), au Manitoba (77 %) et en Saskatchewan (77 %) (graphique 2). Chez les femmes, les proportions possédant un permis de conduire variaient selon la province, soit de 14 % des femmes de 85 ans et plus au Québec à 44 % chez leurs homologues de la Saskatchewan.

La possession d'un permis de conduire variait également selon les régions métropolitaines de recensement (RMR). C'est à Toronto (63 %) et à Montréal (64 %), les RMR les plus peuplées au pays, que l'on enregistrait les plus faibles proportions de personnes âgées titulaires d'un permis de conduire. Dans ces deux RMR, moins de la moitié des femmes âgées possédaient un permis de conduire.

### Même dans les quartiers les plus densément peuplés, les hommes aînés préfèrent conduire

Il existe un lien entre le type de quartier de résidence et la motorisation, la possession d'un permis de conduire et le nombre de déplacements effectués en voiture, en transport en commun ou à pied<sup>4</sup>. De façon générale, les personnes de tous âges qui vivent dans des quartiers à plus forte densité résidentielle ont plus tendance à marcher ou à utiliser le transport en commun pour se déplacer. Les commerces y sont plus souvent accessibles à distance de marche et l'offre de transport en commun est plus grande. Malgré cela, on constate que même dans les quartiers où les densités résidentielles comptent parmi les plus élevées au Canada (souvent les

quartiers centraux des plus grandes RMR), la majorité des hommes avaient déclaré que l'automobile était leur principal mode de transport, soit 56 % d'entre eux par rapport à seulement 26 % des femmes). Aussi, 67 % des hommes qui résidaient dans les quartiers avec le niveau de densité résidentiel le plus élevé ont déclaré avoir conduit leur véhicule au cours du mois précédent, comparativement à 36 % des femmes (tableau 1). En

somme, pour les hommes âgés, vivre dans un quartier qui offre d'autres options de déplacements ne veut pas dire qu'ils abandonnent l'automobile<sup>5</sup>.

Le lien entre le niveau de revenu, la possession d'un permis de conduire et la probabilité de s'être déplacé en voiture au cours du mois précédent était plus évident chez les femmes âgées que chez les hommes. Chez les femmes, chaque augmentation

de quintile de revenu était associée à une augmentation sensible de la probabilité de se déplacer en conduisant. Chez les hommes, seuls ceux appartenant au quintile inférieur de revenu se démarquaient légèrement des autres, avec quand même près de 80 % d'entre eux qui possédaient un permis (tableau 1). Pour toutes les autres catégories de revenu, la conduite d'une automobile était fortement répandue.

**Tableau 1 Proportion de personnes de 65 ans et plus qui sont titulaires d'un permis de conduire, qui ont conduit un véhicule le mois précédent et dont le principal mode de déplacement est de conduire un véhicule, selon certaines caractéristiques, 2009**

	Population totale	Titulaires d'un permis de conduire valide				A conduit un véhicule le mois précédent		Conduire est le principal mode de transport	
		Hommes et femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	
									nombre
<b>Total</b>	<b>4 344 500</b>	<b>3 254 500</b>	<b>74,9</b>	<b>88,8</b>	<b>63,4</b>	<b>86,3</b>	<b>56,1</b>	<b>79,2</b>	<b>43,8</b>
Hommes	1 962 500	1 743 200	88,8*	...	...	...	...	...	...
Femmes †	2 381 900	1 511 300	63,4	...	...	...	...	...	...
<b>Groupe d'âge</b>									
65 à 74 ans †	2 396 500	2 032 600	84,8	93,6	76,8	91,6	69,2‡	83,7	53,3‡
75 à 79 ans	865 900	659 100	76,1*	90,1*	64,9*‡	86,9	54,4*‡	80,0	41,9*‡
80 à 84 ans	596 700	365 500	61,3*	80,7*	46,3*‡	78,0*	42,2*‡	73,4*	34,7*‡
85 à 89 ans	375 800	169 600	45,1*	72,0*	29,6*‡	68,2*	23,9*‡	61,9*	20,1*‡
90 ans et plus	109 600	27 800	25,3*	45,5*	16,0*‡	36,8*	11,3*‡	31,7*	8,8*‡
<b>Province</b>									
Terre-Neuve-et-Labrador	70 400	48 800	69,3	86,4	54,8*‡	84,4	49,5‡	77,5	37,6*‡
Île-du-Prince-Édouard	19 500	15 800	80,9*	91,3	72,3*‡	87,4	65,2*‡	81,7	49,4‡
Nouvelle-Écosse	136 800	104 900	76,7	90,7	65,4‡	87,6	56,3‡	77,5	44,2‡
Nouveau-Brunswick	106 900	84 600	79,2*	92,2*	68,8*‡	87,7	62,0*‡	83,3	46,3‡
Québec	1 088 400	776 000	71,3	88,7	57,5*‡	86,7	50,4*‡	80,1	39,7*‡
Ontario †	1 673 000	1 226 000	73,3	86,9	62,1‡	84,9	55,4‡	78,8	45,0‡
Manitoba	149 400	116 100	77,7*	92,7*	65,7‡	90,4*	55,3‡	82,7	41,8‡
Saskatchewan	137 200	115 200	84,0*	94,8*	75,2*‡	92,4*	64,3*‡	86,8*	48,9‡
Alberta	349 900	290 500	83,0*	91,1*	76,0*‡	88,4	68,8*‡	77,8	44,5‡
Colombie-Britannique	613 100	476 600	77,7*	90,0	67,0‡	85,5	58,8‡	77,1	47,0‡
<b>Région métropolitaine ou agglomération de recensement de résidence</b>									
Toronto †	618 100	388 700	62,9	79,5	48,9‡	76,5	42,3‡	67,3	33,3‡
Montréal	492 700	313 700	63,7	83,2	49,1‡	80,6	41,1‡	70,7	32,0‡
Vancouver	303 000	219 800	72,5*	88,1*	59,8*‡	81,9	50,9*‡	72,6	42,0*‡
Ottawa—Gatineau	132 200 <sup>E</sup>	105 200 <sup>E</sup>	79,6*	88,6	72,1*‡	87,0*	65,3*‡	73,7	49,7*‡
Calgary	99 200	78 400	79,0*	85,2	72,6*‡	81,8	64,2*‡	75,8	49,9*‡
Edmonton	104 800	83 600	79,8*	92,6*	68,0*‡	89,9*	64,9*‡	76,5	42,6‡
Québec	84 900 <sup>E</sup>	64 200 <sup>E</sup>	75,7*	91,1*	63,4*‡	88,3*	53,9‡	83,0*	39,0 <sup>E</sup> ‡

**Tableau 1 Proportion de personnes de 65 ans et plus qui sont titulaires d'un permis de conduire, qui ont conduit un véhicule le mois précédent et dont le principal mode de déplacement est de conduire un véhicule, selon certaines caractéristiques, 2009 (suite)**

	Population totale	Titulaires d'un permis de conduire valide				A conduit un véhicule le mois précédent		Conduire est le principal mode de transport	
		Hommes et femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	
									nombre
Winnipeg	97 600	74 100	75,9*	91,6*	62,7*‡	88,4*	50,6‡	81,0*	40,1‡
Autres régions métropolitaines de recensement (RMR)	793 200	621 000	78,3*	90,5*	68,8*‡	88,9*	61,1*‡	84,7*	50,9*‡
Agglomérations de recensement (AR)	674 600	535 100	79,3*	91,2*	70,0*‡	89,1*	61,2*‡	82,5*	47,6*‡
Hors des RMR et des AR	937 700	765 800	81,7*	94,2*	70,2*‡	92,2*	64,9*‡	87,3*	48,3*‡
<b>Quintile de revenu</b>									
Quintile inférieur †	1 186 200	705 200	59,5	78,3	47,8‡	75,2	41,1‡	68,5	33,6‡
Deuxième quintile	968 800	767 400	79,2*	91,3*	68,5*‡	88,3*	60,4*‡	82,5*	45,3*‡
Troisième quintile	615 300	526 700	85,6*	93,5*	77,1*‡	91,8*	69,6*‡	85,7*	50,3*‡
Quatrième et cinquième quintiles	727 800	656 800	90,2*	95,3*	82,9*‡	93,2*	76,6*‡	85,9*	62,1*‡
<b>Niveau de densité résidentielle du quartier de résidence<sup>1</sup></b>									
Niveau le plus faible †	801 900	659 400	82,2	92,4	71,2‡	90,0	65,9‡	83,6	47,5‡
Niveau 2	736 900	596 800	81,0	92,3	70,7‡	90,9	62,9‡	83,7	47,7‡
Niveau 3	867 300	686 200	79,1	90,9	69,8‡	88,7	62,8‡	80,9	49,3‡
Niveau 4	933 500	697 500	74,7*	88,2*	63,8*‡	85,6*	55,6*‡	79,7	47,0‡
Niveau 5	507 900	339 100	66,8*	87,4*	51,8*‡	84,8*	45,3*‡	78,5	38,3*‡
Niveau le plus élevé	494 000	273 000	55,3*	72,5*	45,6*‡	66,9*	36,1*‡	56,3*	25,8*‡
<b>Type de logement</b>									
Maison individuelle †	2 825 300	2 282 200	80,8	92,1	69,6‡	90,2	63,0‡	83,9	48,8‡
Maison jumelée ou en rangée	389 100	284 700	73,2*	84,3*	63,7*‡	81,9*	56,3*‡	73,0*	44,2‡
Appartement ou duplex	1 128 600	687 600	60,9*	78,9*	51,6*‡	74,2*	42,7*‡	65,2*	34,1*‡

† groupe de référence

\* différence statistiquement significative par rapport au groupe de référence à  $p < 0,05$

‡ différence statistiquement significative entre les hommes et les femmes à  $p < 0,05$

1. La densité résidentielle est calculée en fonction du pourcentage de personnes qui vivent en appartement dans le quartier de résidence. Le quartier correspond au secteur de recensement pour les personnes qui résident dans une région métropolitaine de recensement ou une agglomération de recensement. Pour les autres, le quartier correspond à la municipalité.

Note : Il est possible que le total de chacune des caractéristiques n'équivalisse pas à la population totale en raison des données manquantes.

Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – Vieillesse en santé, 2009.

### **Avoir des capacités visuelles limitées ne signifie pas toujours cesser de conduire**

Ce n'est pas l'âge plus avancé des aînés qui est à la source des risques d'accidents de la route accrus, mais bien certaines conditions médicales qu'ils sont plus susceptibles d'avoir et qui peuvent faire augmenter les risques. Une bonne vision, une bonne audition, des capacités cognitives et une mobilité adéquates, quatre fonctions qui se détériorent naturellement avec l'âge, constituent des prérequis pour pouvoir conduire un véhicule de manière sécuritaire.

La majorité des aînés voient assez bien pour lire le journal et reconnaître un ami ou une amie de l'autre côté de la rue avec des lunettes ou des verres de contact (niveau 2 de vision) (tableau 2). Chez ces aînés ayant un niveau 2 de vision, la proportion de ceux possédant un permis de conduire était de 77 %. Évidemment, la proportion de titulaires d'un permis diminuait chez les personnes ayant des facultés visuelles plus limitées. Elle était de 43 % au niveau 3, soit chez les personnes qui voyaient assez bien pour lire le journal avec ou sans lunettes, mais qui ne pouvaient pas reconnaître un ami de l'autre côté de la rue, même avec des lunettes. Aux niveaux 5 et 6, 19 % des personnes ne voyant pas assez bien pour lire le journal ni pour reconnaître un ami ou une amie de l'autre côté de la rue, même avec des lunettes, possédaient un permis de conduire. La proportion des personnes à ces niveaux (5 ou 6) et ayant conduit lors du mois précédent était un peu plus faible (9 %).

Les facultés auditives avaient une incidence moindre que les facultés visuelles sur la possession d'un permis et la conduite d'une automobile. En effet, parmi les personnes âgées ayant les problèmes d'audition les plus importants (niveaux 5 et 6), 53 % possédaient un permis et environ la moitié avaient conduit un véhicule le mois précédent.

Conduire une voiture nécessite d'être en mesure de prendre des décisions rapidement, de se souvenir du code de la route et du trajet à emprunter, etc. La plupart des aînés (72 %) se retrouvent au niveau 1 en ce qui a trait à leur état cognitif, signifiant qu'ils sont capables de se souvenir de la plupart des choses, de penser clairement et de résoudre les problèmes de tous les jours. Parmi ces aînés au niveau 1, 79 % possédaient un permis de conduire. Aux niveaux 5 ou 6, les personnes sont très portées à oublier des choses et éprouvent beaucoup de difficultés à penser clairement ou à résoudre des problèmes de tous les jours. Parmi ce groupe, 36 % possédaient un permis de conduire, soit environ 38 000 aînés (tableau 2). Le nombre d'aînés aux niveaux 5 ou 6 ayant conduit le mois précédent était moins élevé, soit de 28 500.

### **Plus du quart des aînés ayant reçu un diagnostic de la maladie d'Alzheimer ou d'une autre forme de démence possédaient un permis**

Les personnes qui reçoivent un diagnostic de la maladie d'Alzheimer ou de toutes autres formes de démence (sénilité) devront, à plus ou moins long terme, arrêter de conduire. Bien que la conduite automobile ne soit pas nécessairement problématique pour toutes les personnes diagnostiquées (en particulier dans les premières phases de la maladie), des experts considèrent que des évaluations de la capacité de conduire devraient être menées régulièrement<sup>6</sup>. En 2009, 28 % des personnes de 65 ans et plus qui avaient reçu un diagnostic pour la maladie d'Alzheimer ou de toutes autres formes de démence possédaient un permis de conduire. Elles représentaient environ 20 000 aînés au Canada, dont environ 13 000 étaient des hommes. Il est à

noter que de ces 20 000 aînés ayant reçu un diagnostic pour la maladie d'Alzheimer, un nombre moins élevé d'entre eux, soit 14 600, avaient effectivement conduit le mois ayant précédé l'enquête (tableau 2).

De plus, si on considère uniquement les personnes âgées ayant reçu un diagnostic mais dont l'état cognitif se situait aux niveaux 5 ou 6 (ceux dont l'état de la maladie était plus avancé), le nombre de titulaires d'un permis diminuait à environ 7 000.

D'habitude, la conduite d'une automobile requiert l'usage des jambes et une certaine mobilité. Une minorité de personnes âgées sont incapables de marcher (mobilité de niveaux 5 et 6). Pour se déplacer dans leur quartier, elles ont besoin de l'assistance d'une personne, d'un appareil ou d'un fauteuil roulant. Néanmoins, un peu plus du quart (28 %) de ces personnes ayant une mobilité réduite possédaient un permis de conduire.

Un nombre restreint de personnes âgées étaient titulaires d'un permis de conduire, mais ne l'avaient pas utilisé au cours du dernier mois. Par conséquent, les tendances entre la possession d'un permis de conduire selon l'état de santé et son utilisation effective au cours du dernier mois sont similaires (tableau 2). Pour les personnes âgées dont l'état de santé se détériore, mais qui désirent ou doivent continuer de conduire si elles veulent vieillir à domicile, diverses options existent afin de minimiser les risques d'accidents (design urbain et routier, signalisation, système de transport intelligent, modification des véhicules et changements dans les habitudes de conduite, etc.)<sup>7</sup> Il n'en demeure pas moins que vieillir à domicile peut s'avérer très difficile lorsque les incapacités deviennent très sévères et qu'il n'existe pas d'autres options que les déplacements en automobile.

**Tableau 2 Proportion de personnes de 65 ans et plus titulaires d'un permis de conduire, qui ont conduit un véhicule dans le mois précédent et dont le mode de transport principal est de conduire un véhicule, selon le niveau de capacités fonctionnelles, 2009**

	Titulaires d'un permis de conduire valide		A conduit un véhicule le mois précédent		Conduire est le principal mode de transport	
	pourcentage	nombre	pourcentage	nombre	pourcentage	nombre
<b>Vision</b>						
Niveau 1 : Voit assez bien pour lire le journal et reconnaître un ami de l'autre côté de la rue sans lunettes ou verres de contact †	76,5	612 500	71,9	575 700	63,8	504 100
Niveau 2	76,9	2 568 500	71,8	2 395 700*	61,0*	2 017 600*
Niveau 3	43,5*	19 900 <sup>E</sup>	36,2*	16 600 <sup>E*</sup>	26,7 <sup>E*</sup>	11 400 <sup>E*</sup>
Niveau 4	32,5*	14 900	21,0 <sup>E*</sup>	9 500 <sup>E*</sup>	18,9 <sup>E*</sup>	7 800 <sup>E*</sup>
Niveau 5 ou 6 : Incapable de lire le journal et de reconnaître un ami de l'autre côté de la rue, même avec des lunettes <sup>1</sup>	19,5 <sup>E*</sup>	13 600 <sup>E</sup>	9,2 <sup>E*</sup>	6 500 <sup>E*</sup>	7,1 <sup>E*</sup>	4 700 <sup>E*</sup>
<b>Audition</b>						
Niveau 1 : Peut suivre une conversation dans un groupe d'au moins trois personnes sans se servir d'une prothèse auditive †	76,3	2 784 600	70,9	2 586 700	60,5	2 181 100
Niveau 2	75,1	222 400	71,0	210 000*	64,9*	188 800*
Niveau 3	62,1*	89 400	58,9*	84 700*	53,8*	76 200*
Niveau 4	65,8*	93 100	61,2*	86 300*	51,7*	70 500*
Niveau 5 ou 6 : Ne peut pas suivre une conversation dans un groupe d'au moins trois personnes, même en se servant d'une prothèse auditive <sup>2</sup>	53,3*	26 400	50,4*	25 000*	42,2*	20 500 <sup>E*</sup>
<b>Cognition</b>						
Niveau 1 : Capable de se souvenir de la plupart des choses et de penser clairement et de résoudre les problèmes de tous les jours †	78,7	2 347 900	73,8	2 202 300	63,5	1 877 900
Niveau 2	62,1*	67 300	55,9*	60 500*	46,6*	47 800*
Niveau 3	76,1*	638 200	70,8*	592 700*	60,1*	497 600*
Niveau 4	53,7*	161 500	47,1*	141 700*	40,8*	120 900*
Niveau 5 ou 6 : Très porté à oublier des choses et éprouve beaucoup de difficulté à penser clairement ou à résoudre les problèmes de tous les jours <sup>3</sup>	36,1*	37 900	27,1*	28 500*	20,0*	19 300*
<b>Mobilité</b>						
Niveau 1 : Capable de marcher dans le quartier sans difficulté et sans appareil d'aide à la marche †	79,3	2 953 600	74,8	2 783 400	64,0	2 370 400
Niveau 2	69,9*	54 900	64,1*	50 300*	56,4	44 000*
Niveau 3	51,3*	191 300	42,7*	159 200*	35,9*	131 900*
Niveau 4	52,9*	13 200 <sup>E</sup>	28,5 <sup>E*</sup>	7 100 <sup>E*</sup>	F	F
Niveau 5 ou 6 : Incapable de marcher seul, même avec un appareil d'aide à la marche. Capable de marcher sur de courtes distances avec l'assistance d'une autre personne et a besoin d'un fauteuil roulant pour se déplacer dans le quartier <sup>4</sup>	27,7*	39 500	17,6*	25 000*	11,8 <sup>E*</sup>	13 900 <sup>E*</sup>

**Tableau 2 Proportion de personnes de 65 ans et plus titulaires d'un permis de conduire, qui ont conduit un véhicule dans le mois précédent et dont le mode de transport principal est de conduire un véhicule, selon le niveau de capacités fonctionnelles, 2009 (suite)**

	Titulaires d'un permis de conduire valide		A conduit un véhicule le mois précédent		Conduire est le principal mode de transport	
	pourcentage	nombre	pourcentage	nombre	pourcentage	nombre
<b>A reçu un diagnostic de la maladie d'Alzheimer ou de toute autre forme de démence (sénilité)</b>						
Non †	75,7	3 232 300	70,5	3 010 100	60,5	2 551 700
Oui	28,3*	19 800	20,8 <sup>E*</sup>	14 600 <sup>E*</sup>	17,3 <sup>E*</sup>	10 900 <sup>E*</sup>

† groupe de référence

\* différence statistiquement significative par rapport au groupe de référence à  $p < 0,05$

1. Au niveau 6 de facultés visuelles, les personnes sont en fait incapables de voir quoi que ce soit. Parmi les personnes de niveau 5 ou 6, 19 % étaient au niveau 6.

2. Au niveau 6 de facultés auditives, les personnes sont incapables d'entendre quoi que ce soit. Parmi les personnes de niveau 5 ou 6, 32 % étaient au niveau 6.

3. Au niveau 6 de facultés cognitives, les personnes sont incapables de se souvenir de quoi que ce soit et incapables de penser clairement ou de résoudre les problèmes de tous les jours. Parmi les personnes de niveau 5 ou 6, 18 % étaient au niveau 6.

4. Au niveau 6 de facultés motrices, les personnes sont totalement incapables de marcher. Parmi les personnes de niveau 5 ou 6, 22 % étaient au niveau 6.

Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – Vieillesse en santé, 2009.

### Relativement peu d'âinés utilisent le transport en commun

Étant donné les statistiques sur la possession d'un permis de conduite, il n'est pas surprenant de constater, dans tous les groupes d'âge et pour les deux sexes, qu'une minorité se déplaçait autrement qu'en automobile (transport en commun, marche, transport adapté ou taxi). Chez les hommes âgés de 65 à 74 ans, 84 % se déplaçaient principalement en conduisant leur automobile et un autre 9 % comme passager d'une automobile (tableau 3). Cela ne laissait que 4 % se déplaçant principalement en transport en commun, 3 %, en marchant ou à bicyclette, et le reste, en transport adapté ou en taxi.

En vieillissant, se déplacer en étant passager d'un véhicule privé devient le mode de transport principal d'environ la moitié des personnes de 85 ans et plus (avec ou sans permis). C'était encore plus évident chez les femmes de ce groupe d'âge, puisque 52 % se déplaçaient principalement comme passagères sans permis et un autre 7 % se déplaçaient aussi principalement comme passagères,

mais avec permis de conduire (tableau 3).

Les aînés n'utilisent pas plus fréquemment le transport en commun comme mode de transport principal en vieillissant. L'utilisation occasionnelle n'augmentait pas avec l'âge non plus. En fait, la proportion de ceux qui l'avaient utilisé au moins une fois le mois précédent diminuait dans les groupes d'âges plus avancés (tableau 3). Par exemple, 25 % des femmes de 55 à 64 ans avaient utilisé le transport en commun au moins une fois le mois précédent, une proportion qui baissait à 18 % chez les femmes de 85 ans et plus.

Une partie de cette diminution de l'utilisation du transport en commun avec l'âge est attribuable au fait que les personnes les plus âgées sortent en moyenne moins fréquemment de chez elles<sup>8</sup>. Cette utilisation relativement peu élevée du transport en commun par rapport aux autres modes peut probablement aussi s'expliquer par le fait que les personnes âgées vivent majoritairement, comme le reste de la population, dans des secteurs à faible densité résidentielle. Dans ces quartiers, les services de transport

en commun, lorsqu'ils existent, sont surtout organisés en fonction des besoins des travailleurs (passages aux heures de pointe, avec comme principales destinations les centres-villes ou les principaux centres d'emploi)<sup>9</sup>. Aussi, l'impossibilité de conduire un véhicule peut vouloir dire une incapacité de faire appel aux services de transport en commun traditionnels. Certains aînés à mobilité réduite pourraient faire appel à des services adaptés, mais ceux-ci ne sont pas offerts dans toutes les villes ou dans tous les secteurs (par exemple, des autobus à plancher surbaissés dont les trajets correspondent à leurs besoins et qui sont confortables et sécuritaires)<sup>10</sup>.

Comme c'est le cas pour l'ensemble de la population, le transport en commun était plus fréquemment utilisé par les aînés qui résidaient dans les plus grandes régions métropolitaines (RMR). Plus du sixième (16 %) des aînés de la région de Montréal se déplaçaient principalement en transport en commun, soit la plus forte proportion enregistrée parmi les régions métropolitaines de recensement. Et même si ce n'est pas leur mode

**Tableau 3 Mode de transport principal, selon l'âge et le sexe, 2009**

	Mode de transport principal (en général)					Ayant utilisé ce mode au moins une fois dans le mois précédent			
	Conduit son véhicule	Passager d'un véhicule (avec permis de conduire)	Passager d'un véhicule (sans permis de conduire)	Transport en commun	Marche ou bicyclette	Taxi ou transport adapté	Transport en commun	Marche ou bicyclette	Transport adapté
<b>pourcentage</b>									
<b>Groupe d'âge – Total</b>									
45 à 54 ans	79,2*	7,9*	2,8 <sup>E*</sup>	6,7	3,2 <sup>E</sup>	F	23,2*	41,5*	F
55 à 64 ans	75,2*	10,2	4,0*	5,8	4,0 <sup>E</sup>	0,8 <sup>E*</sup>	21,9	41,1*	0,8 <sup>E*</sup>
65 à 74 ans	67,9*	13,3	9,0*	5,5	3,2	1,2 <sup>E*</sup>	18,7	35,2	1,3 <sup>E*</sup>
75 à 84 ans †	55,9	11,5	19,5	6,8	3,6 <sup>E</sup>	2,6 <sup>E*</sup>	18,5	31,1	2,7
85 ans et plus	31,2*	8,6	40,6*	7,5 <sup>E</sup>	4,6 <sup>E</sup>	7,4*	16,5	25,1	8,0 <sup>E*</sup>
<b>Groupe d'âge – Hommes</b>									
45 à 54 ans	85,1*	4,6 <sup>E</sup>	F	5,3 <sup>E</sup>	3,4 <sup>E</sup>	F	22,6	40,0*	F
55 à 64 ans	84,6*	5,6 <sup>E</sup>	1,4 <sup>E*</sup>	4,2 <sup>E</sup>	3,6 <sup>E</sup>	F	18,9	39,2*	F
65 à 74 ans	83,7*	6,4 <sup>E</sup>	2,4 <sup>E*</sup>	3,7 <sup>E</sup>	2,8 <sup>E</sup>	F	16,5	33,6	F
75 à 84 ans †	77,3	6,1 <sup>E</sup>	7,1	5,6 <sup>E</sup>	2,7 <sup>E</sup>	F	17,1	31,7	F
85 ans et plus	55,9*	11,2 <sup>E</sup>	19,5*	F	F	4,0 <sup>E*</sup>	13,8 <sup>E</sup>	28,3	F
<b>Groupe d'âge – Femmes</b>									
45 à 54 ans	73,2*	11,1	4,2 <sup>E*</sup>	8,0 <sup>E</sup>	3,1 <sup>E</sup>	F	23,9	43,0*	F
55 à 64 ans	66,3*	14,6	6,5 <sup>E*</sup>	7,3	4,3 <sup>E</sup>	1,0 <sup>E*</sup>	24,8*	42,9*	F
65 à 74 ans	53,3*	19,6	15,0*	7,2	3,5 <sup>E</sup>	1,4 <sup>E*</sup>	20,7	36,8*	1,5 <sup>E*</sup>
75 à 84 ans †	39,0	15,8	29,3	7,8	4,4 <sup>E</sup>	3,8 <sup>E*</sup>	19,6	30,6	3,4
85 ans et plus	17,5*	7,1 <sup>E*</sup>	52,4*	8,4 <sup>E</sup>	5,2 <sup>E</sup>	9,3 <sup>E*</sup>	18,0	23,3*	9,8 <sup>E*</sup>
<b>Région de résidence (personnes de 65 ans et plus)</b>									
Toronto †	48,8	10,5 <sup>E</sup>	21,4	11,7 <sup>E</sup>	F	2,8 <sup>E</sup>	32,8	40,1	3,3 <sup>E</sup>
Montréal	48,5	10,6 <sup>E</sup>	17,1	15,7 <sup>E</sup>	4,9 <sup>E</sup>	F	32,2	31,4	F
Vancouver	56,0	9,4 <sup>E</sup>	14,7	12,8 <sup>E</sup>	F	F	35,5	50,3	F
RMR de 1 000 000 à 2 000 000 de résidents	60,8*	14,4 <sup>E</sup>	11,6 <sup>E*</sup>	7,0 <sup>E</sup>	F	F	25,2	46,8	F
Autres régions métropolitaines de recensement (RMR)	64,5*	11,0	15,3	4,4 <sup>E*</sup>	2,7 <sup>E</sup>	2,2 <sup>E</sup>	15,7*	31,2	2,5 <sup>E</sup>
Agglomérations de recensement (AR)	62,9*	14,1	15,0	F	3,5 <sup>E</sup>	3,0 <sup>E</sup>	8,7 <sup>E*</sup>	27,2*	1,6 <sup>E</sup>
Hors des RMR ou AR	67,0*	14,1	15,0	F	2,4 <sup>E</sup>	1,2 <sup>E*</sup>	3,5 <sup>E*</sup>	23,5*	1,3 <sup>E*</sup>
<b>Type de logement (personnes de 65 ans et plus)</b>									
<b>Hommes</b>									
Maison individuelle, jumelée ou en rangée †	82,7	6,6	5,3	2,5	2,2 <sup>E</sup>	0,8	13,7	31,2	1,0 <sup>E</sup>
Appartement ou duplex	65,2*	7,4 <sup>E</sup>	6,0 <sup>E</sup>	12,7 <sup>E*</sup>	5,6 <sup>E*</sup>	3,2 <sup>E*</sup>	27,8*	37,8	3,6 <sup>E*</sup>
<b>Femmes</b>									
Maison individuelle, jumelée ou en rangée †	48,2	19,1	24,6	3,7 <sup>E</sup>	2,6 <sup>E</sup>	1,8 <sup>E</sup>	14,8	30,0	1,7 <sup>E</sup>
Appartement ou duplex	34,1*	11,4*	24,8	16,1*	7,2 <sup>E*</sup>	6,5 <sup>E*</sup>	31,4*	39,4*	6,7 <sup>E*</sup>

† groupe de référence

 \* différence statistiquement significative par rapport au groupe de référence à  $p < 0,05$ 

Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – Vieillesse en santé, 2009.

de transport principal, plusieurs personnes âgées utilisaient le transport en commun de façon occasionnelle dans les grands centres (environ 1 aîné sur 3 de Montréal, Toronto et Vancouver l'avait utilisé au moins une fois au cours du mois précédent).

La marche ou la bicyclette étaient sensiblement plus populaires que le transport en commun comme mode de transport occasionnel. Ces modes de déplacement flexibles étaient plus présents dans les grandes régions métropolitaines, mais étaient aussi relativement fréquents à l'extérieur de celles-ci (tableau 3). Malgré qu'elle soit favorable à l'environnement et à la qualité de l'air des villes, la marche n'est pas sans danger pour les aînés puisque, durant la période de 5 ans allant de 1996 à 2001, 34 % des piétons mortellement blessés étaient des aînés, soit presque trois fois leur proportion dans la population<sup>11</sup>.

### Le transport adapté et le taxi sont peu utilisés avant l'âge de 85 ans

Le transport adapté ou le taxi sont probablement des options de dernier recours pour la plupart des gens et la dépendance à ces modes peut vouloir dire une mobilité moins grande. Ces moyens de transport peuvent néanmoins être très importants pour ceux qui ne peuvent pas conduire et dont les membres de la parenté sont éloignés ou ne sont pas toujours disponibles. On constate qu'avant l'âge de 85 ans, une très faible minorité d'aînés se déplacent par l'un ou l'autre de ces moyens. Le portrait change néanmoins chez les 85 ans et plus, et surtout chez les femmes, puisque 9 % d'entre elles se déplaçaient principalement en transport adapté ou en taxi.

En dehors des régions métropolitaines de recensement et des agglomérations de recensement, les modes de transport autres que ceux impliquant une automobile sont pratiquement inexistantes en tant que moyen principal de déplacement. Aussi, les résultats

montrent que les services de transport adapté y semblent moins disponibles. Seulement 1 % des aînés résidant à l'extérieur d'une région métropolitaine ou d'une agglomération de recensement ont dit que leur mode de transport principal était le transport adapté ou le taxi, par rapport à 3 % à Toronto.

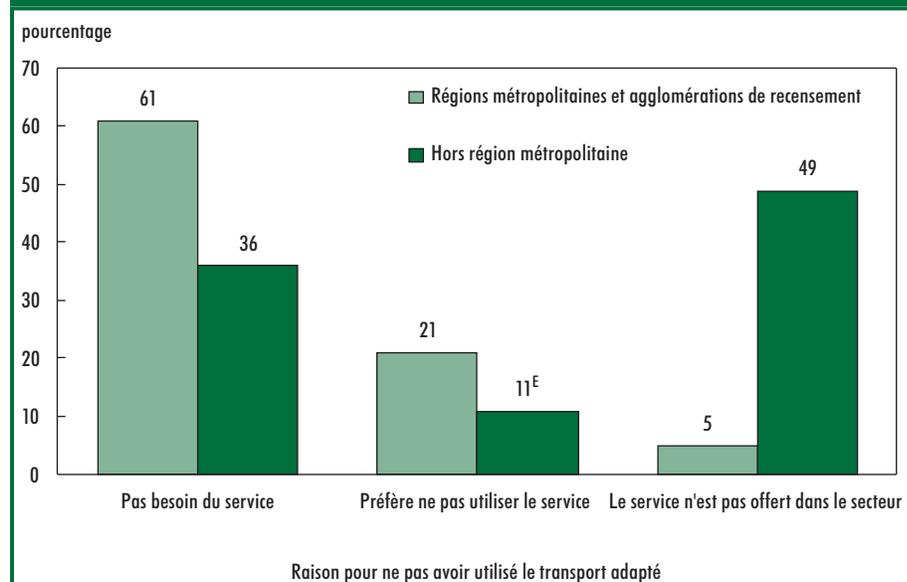
Les raisons évoquées par les aînés pour ne pas avoir utilisé le service de transport adapté illustrent l'absence de services hors des grands centres (graphique 3). Alors que seulement 5 % des aînés ayant besoin d'aide pour effectuer leurs déplacements et résidant dans une RMR ou une AR ont dit ne pas utiliser le service de transport adapté parce qu'il n'était pas disponible dans leur région, c'était le cas de 49 % de ceux qui résidaient en dehors d'une RMR ou d'une AR.

L'impossibilité de se déplacer par soi-même peut rendre difficile le fait de vieillir à domicile. En 2009, 14 % des femmes âgées de 65 ans et plus ont dit qu'elles avaient besoin d'aide

pour effectuer leurs déplacements exigeant un transport (tableau 4). En comparaison, c'était le cas de 5 % de leurs homologues masculins. Autant chez les hommes que chez les femmes, la proportion de personnes ayant besoin d'aide pour se déplacer augmentait rapidement dans les groupes d'âges plus avancés, pour atteindre 28 % chez les hommes de 90 ans et plus et 54 % chez les femmes du même groupe d'âge. Cette situation peut être problématique, puisque la taille des réseaux sociaux des personnes âgées a tendance à diminuer avec l'âge<sup>12</sup>, au moment même où les besoins d'une aide pour du transport ont tendance à augmenter.

Les personnes qui vivent seules sont particulièrement susceptibles d'avoir besoin d'aide. En 2009, 14 % des femmes âgées vivant seules, soit 136 000 d'entre elles et 6 % des hommes âgés dans la même situation, soit 24 000 d'entre eux avaient besoin d'assistance pour effectuer leurs déplacements (tableau 4). Ces

**Graphique 3** Hors des centres urbains, les raisons évoquées pour ne pas avoir utilisé le service de transport adapté illustrent l'absence d'un tel service



Note : Personnes qui ont besoin d'aide pour effectuer leurs déplacements et qui exigent un transport.  
Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – Vieillesse en santé, 2009.

personnes sont parmi celles pour qui les barrières aux déplacements sont les plus grandes. Il s'agissait d'ailleurs d'une des populations les plus portées à avoir utilisé le transport adapté. Parmi les personnes âgées seules ayant des problèmes de mobilité, 13 % avaient fait appel au transport adapté au cours du dernier mois. En comparaison, c'était le cas de seulement 3 % des aînés

qui avaient besoin d'aide pour se déplacer, mais qui vivaient avec leurs enfants ou d'autres personnes.

Il existe des variations inter-provinciales prononcées en ce qui a trait aux besoins d'assistance pour les déplacements. C'est en Saskatchewan et en Alberta que l'on enregistrait les plus faibles proportions de femmes aînées ayant besoin d'aide pour effectuer leurs déplacements

exigeant un transport (9 % dans les deux cas). Ces proportions étaient environ deux fois plus élevées en Nouvelle-Écosse (18 %) et à l'Île-du-Prince-Édouard (19 %). Par ailleurs, 1 femme aînée sur 5 résidant à Toronto a affirmé ne pas pouvoir effectuer de déplacements exigeant un transport sans recevoir d'aide, soit l'équivalent de 66 000 femmes dans cette seule RMR.

**Tableau 4 Nombre et pourcentage de personnes ayant besoin d'aide pour effectuer leurs déplacements exigeant un moyen de transport, 2009**

	Ayant besoin d'aide pour les déplacements (exigeant un moyen de transport)			
	Hommes		Femmes	
	nombre	pourcentage	nombre	pourcentage
<b>Total</b>	<b>99 100</b>	<b>5,0</b>	<b>331 800</b>	<b>13,9‡</b>
<b>Groupe d'âge</b>				
65 à 74 ans †	26 100 <sup>E</sup>	2,3 <sup>E</sup>	70 400	5,6‡
75 à 84 ans	41 800 <sup>E</sup>	6,5 <sup>E*</sup>	131 600	16,0*‡
85 à 89 ans	21 500 <sup>E</sup>	15,6 <sup>E*</sup>	88 400	36,6*‡
90 ans et plus	9 800 <sup>E</sup>	28,2 <sup>E*</sup>	41 400	54,2*‡
<b>Situation dans le ménage</b>				
Vit seul †	24 100 <sup>E</sup>	6,4 <sup>E</sup>	136 200	13,6‡
Vit en couple	62 800 <sup>E</sup>	4,3 <sup>E</sup>	102 700	9,4*‡
Vit avec ses enfants	F	F	36 700 <sup>E</sup>	28,5*‡
Vit avec d'autres personnes	F	F	56 100 <sup>E</sup>	32,4*‡
<b>Quintile de revenu</b>				
Quintile inférieur †	34 600 <sup>E</sup>	7,6 <sup>E</sup>	125 700	17,1‡
Deuxième quintile	26 900 <sup>E</sup>	5,9 <sup>E</sup>	58 600 <sup>E</sup>	11,4 <sup>E*</sup> ‡
Troisième quintile	F	F	32 600 <sup>E</sup>	11,0‡
Quatrième et cinquième quintiles	7 900 <sup>E</sup>	1,8 <sup>E</sup>	23 200 <sup>E</sup>	7,9 <sup>E*</sup> ‡
<b>Province</b>				
Terre-Neuve-et-Labrador	2 200 <sup>E</sup>	6,8 <sup>E</sup>	5 900 <sup>E</sup>	15,4 <sup>E</sup> ‡
Île-du-Prince-Édouard	F	F	2 100 <sup>E</sup>	19,2 <sup>E</sup> ‡
Nouvelle-Écosse	4 000 <sup>E</sup>	6,6 <sup>E</sup>	14 000	18,4‡
Nouveau-Brunswick	3 700 <sup>E</sup>	7,8 <sup>E</sup>	9 900 <sup>E</sup>	16,7 <sup>E</sup> ‡
Québec	23 300 <sup>E</sup>	4,8 <sup>E</sup>	85 200	14,0‡
Ontario †	34 600 <sup>E</sup>	4,6 <sup>E</sup>	137 200	14,9‡
Manitoba	F	F	14 800 <sup>E</sup>	17,5 <sup>E</sup> ‡
Saskatchewan	F	F	6 500 <sup>E</sup>	8,5 <sup>E*</sup>
Alberta	F	F	17 400 <sup>E</sup>	9,1 <sup>E*</sup> ‡
Colombie-Britannique	18 500 <sup>E</sup>	6,5 <sup>E</sup>	38 800 <sup>E</sup>	11,9 <sup>E</sup>

† groupe de référence

\* différence statistiquement significative par rapport au groupe de référence à  $p < 0,05$

‡ différence statistiquement significative entre les hommes et les femmes à  $p < 0,05$

Source : Statistique Canada, Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – Vieillesse en santé, 2009.

## L'accès au transport et la participation sociale des aînés

Il est de plus en plus largement accepté que mener un mode de vie actif et participer à des activités sociales favorisent la bonne santé et un vieillissement réussi<sup>13</sup>. Par conséquent, les gouvernements et diverses organisations internationales, en plus d'encourager ces comportements et activités, développent certaines politiques qui visent à éliminer les obstacles ou les barrières à la participation. Au moins une étude a montré le lien entre l'accès au transport des aînés et la participation, mais celle-ci a été réalisée avec un petit échantillon<sup>14</sup>. Dans le cadre de l'ESCC sur le vieillissement en santé, on a recueilli des données sur la participation à divers types d'activités sociales (activités familiales, activités physiques avec d'autres personnes, activités communautaires, bénévolat, etc.). Les résultats montrent que l'accès inadéquat aux transports ou la difficulté de se déplacer peut constituer une de ces barrières à la participation sociale.

En effet, les aînés qui se déplaçaient principalement en conduisant étaient les plus susceptibles d'avoir participé à l'une ou l'autre des activités sociales au cours de la semaine précédente (73 %), suivis de près par les passagers qui possédaient un permis de conduire (69 %). Les utilisateurs du transport en commun et ceux qui marchaient avaient un peu moins tendance à y participer (respectivement 61 % et 66 %). Ce sont cependant les personnes qui étaient principalement passagères sans permis (53 %) et celles utilisant le transport adapté ou le taxi (46 %) qui avaient les taux de participation les plus bas. Les femmes, et particulièrement celles de 85 ans et plus, étaient nettement plus susceptibles de se retrouver dans ces deux dernières catégories. Lorsqu'on maintenait constants d'autres facteurs ayant une incidence sur la participation

sociale (âge, état de santé, sexe, niveau de revenu, situation dans le ménage, santé mentale, type de lieu de résidence en région métropolitaine ou non), la conclusion demeurerait la même : les aînés qui se déplaçaient principalement comme conducteurs étaient plus susceptibles de participer que ceux se déplaçant de toutes autres façons (sauf les passagers avec permis, de qui ils ne se distinguaient pas significativement). Selon des études, les personnes qui dépendent des autres pour effectuer leurs déplacements hésitent davantage à demander de l'assistance pour se faire conduire à des activités de loisir qu'à des activités jugées plus essentielles<sup>15</sup>.

On a par ailleurs demandé aux répondants s'ils avaient eu envie de participer davantage à des activités sociales, récréatives ou de groupe au cours des 12 derniers mois. À ceux qui ont répondu oui, on leur a demandé si une ou plusieurs raisons, parmi une liste de huit raisons possibles, expliquaient qu'ils n'aient pas participé plus qu'ils ne l'auraient souhaité. Les problèmes de santé étaient la raison la plus fréquemment mentionnée par les hommes et les femmes âgés de 75 ans et plus. Chez les hommes aînés, les problèmes de transport n'étaient pas souvent évoqués comme raison ayant limité la participation. Chez les femmes de 85 ans et plus, cependant, les problèmes de transport étaient la deuxième raison la plus fréquemment mentionnée, après les problèmes de santé, pour ne pas avoir participé davantage à des activités sociales, récréatives ou de groupe (24 % des femmes l'ayant évoquée). Les problèmes de transport ont été mentionnés par 10 % des femmes de 75 à 84 ans.

### Résumé

La majorité des aînés résident au sein de milieux où l'automobile est le principal mode de transport pour effectuer les déplacements. De ce fait, il n'est pas surprenant de constater que la majorité des

personnes âgées, même à un âge plus avancé, se déplacent principalement en automobile. Selon diverses sources<sup>16</sup>, la majorité des aînés n'ont pas l'intention de déménager et comptent demeurer le plus longtemps possible dans leur milieu de vie. On peut donc s'attendre à ce que le nombre et la proportion de personnes âgées qui conduisent augmentent au cours des prochaines années.

En 2009, les trois quarts des aînés possédaient un permis de conduire. Pour les hommes, un âge avancé n'est pas un obstacle à la conduite. Chez les 85 ans et plus, 67 % des hommes et 26 % des femmes possédaient un permis. Cet écart important entre hommes et femmes de 85 ans et plus est appelé à diminuer, puisque chez les 55 à 64 ans, pratiquement autant de femmes que d'hommes possédaient un permis.

La majorité des aînés ont des facultés visuelles, cognitives et auditives adéquates. Ceux-ci se déplacent majoritairement en automobile comme conducteur. Cependant, environ 14 000 aînés qui avaient des facultés visuelles très limitées (ils étaient incapables de lire le journal et de reconnaître un ami de l'autre côté de la rue, même avec des lunettes) possédaient quand même un permis de conduire et prenaient toujours le volant. C'est aussi le cas de 40 000 aînés qui possédaient un permis de conduire tout en étant très portés à oublier des choses et à éprouver beaucoup de difficultés à penser clairement ou à résoudre les problèmes de tous les jours. Finalement, environ 20 000 personnes ayant reçu un diagnostic pour la maladie d'Alzheimer ou de toutes autres formes de démence possédaient un permis de conduire.

Étant donné la popularité de la voiture comme principal moyen de transport, les autres modes étaient utilisés par une minorité d'aînés. Par exemple, 7 % des personnes de 75 à 84 ans se déplaçaient principalement en transport en commun, alors que 4 % marchaient ou pédalaient. Il s'agissait, pour ces modes alternatifs,

des mêmes proportions que celles enregistrées chez les 45 à 54 ans.

Une très faible minorité d'aînés de 65 à 84 ans se déplaçaient principalement en transport adapté ou en taxi. Le portrait changeait chez les 85 ans et plus, puisque 9 % des femmes et 4 % des hommes se déplaçaient principalement de cette façon.

Ce sont les femmes plus âgées qui sont les plus susceptibles d'être limitées dans leurs déplacements, soit parce qu'elles sont passagères sans permis de conduire ou, après l'âge de 85 ans, parce qu'elles doivent utiliser le transport adapté. En outre, 54 % des femmes de 90 ans et plus avaient besoin d'aide pour se déplacer.

Le mode de transport principal des aînés est associé à leur niveau de participation à des activités sociales (comme les activités familiales, éducatives et culturelles avec d'autres personnes). En effet, les aînés qui se déplaçaient principalement en conduisant une automobile ou comme passager tout en possédant leur propre permis étaient plus susceptibles de participer à ces activités. Les aînés principalement passagers d'une automobile tout en n'ayant pas de permis de conduire, et ceux utilisant le transport adapté ou le taxi étaient les moins portés à y participer.



**Martin Turcotte** est analyste principal à la Division de la statistique sociale et autochtone de Statistique Canada.

1. LI, Guohua, Elisa R. BRAVER et Li-Hui CHEN. 2003. « Fragility versus excessive crash involvement as determinants of high death rates per vehicle-mile of travel among older drivers », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 35, n° 2.
2. Selon les plus récentes statistiques sur les collisions de la route au Canada, les personnes de 65 ans et plus représentaient environ 17 % des victimes décédées à la suite de collisions en 2009, malgré leur poids d'environ 14 % dans la population

et malgré le fait qu'elles parcourent en moyenne moins de kilomètres par année. Voir aussi : RAMAGE-MORIN, Pamela L. 2008. « Décès dus aux accidents de véhicules à moteur, 1979 à 2004 », *Rapports sur la santé*, vol. 19, n° 3, produit n° 82-003 au catalogue de Statistique Canada.

3. STATISTIQUE CANADA. 2010. *Projections démographiques pour le Canada, les provinces et les territoires, 2009 à 2036*, produit n° 91-520-X au catalogue de Statistique Canada. Selon ce rapport, la population canadienne comptait 1,3 million de personnes âgées de 80 ans ou plus en 2009. Selon les projections démographiques (scénario de croissance moyenne), la population de 80 ans ou plus serait multipliée par 2,6 d'ici 2036 pour atteindre environ 3,3 millions de personnes, et par 3,9 d'ici 2061 pour atteindre plus de 5,1 millions de personnes.
4. TURCOTTE, Martin. 2008. « Dépendance à l'automobile dans les quartiers urbains », *Tendances sociales canadiennes*, n° 85, produit n° 11-008-XPX au catalogue de Statistique Canada.
5. Chez les 45 à 64 ans, l'automobile demeurerait le mode de transport principal des hommes qui résidaient dans des quartiers au niveau de densité résidentielle le plus élevé (55 %), la proportion correspondante étant de 43 % chez les femmes. Chez les aînés, l'écart entre les sexes était encore plus grand.
6. Voir, par exemple HUNT, Linda A. 2003. « Driving and Dementia », *Generations*, vol. 27, n° 2.
7. Pour une revue de ces moyens et de leur efficacité respective, veuillez consulter entre autres : Anne E. DICKERSON, Lisa J. MOLNAR, David W. EBY, Geri ADLER, Michel BÉDARD, Marla BERG-WEGER, Sherrilene CLASSEN, Daniel FOLEY, Amy HOROWITZ, Helen KERSCHNER, Oliver PAGE, Nina M. SILVERSTEIN, Loren STAPLIN et Leonard TRUJILLO. 2007. « Transportation and aging : a research agenda for advancing safe mobility », *The Gerontologist*, vol. 47, n° 5.
8. TURCOTTE, Martin. 2006. « L'accès des aînés au transport ». *Tendances sociales canadiennes*, n° 82, produit n° 11-008-XPX au catalogue de Statistique Canada. Cette étude a notamment montré que les aînés de 85 ans et plus étaient plus de 2 fois plus susceptibles de ne pas être sortis de leur domicile la journée de l'enquête comparativement aux aînés de 65 à 74 ans.
9. C'est notamment ce qui ressort d'études où l'on demandait l'opinion des aînés à propos de différentes options de transport. Voir, par exemple, GLASGOW, Nina et Robin M. BLAKELY. 2000. « Older nonmetropolitan residents' evaluations of their transportation arrangements », *The Journal of Applied Gerontology*, vol. 19, n° 1.
10. TRANSPORTS CANADA. 2010. *Lignes d'autobus pour personnes âgées*, Programme de démonstration en transport urbain, document de discussion n° 81.
11. TRANSPORTS CANADA. 2010. *Un bref aperçu des usagers de la route vulnérables qui sont victimes d'accidents mortels*, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, feuillet d'information TP 2436F.
12. MILAN Anne et Mireille VÉZINA. 2011. « Femmes âgées », *Femmes au Canada*, produit n° 89-503 au catalogue de Statistique Canada.
13. ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. 2002. *Viellir en restant actif : cadre d'orientation*. Genève.
14. DAHAN-OLIEL, Noémi, Barbara MAZER, Isabelle GÉLINAS, Bonnie DOBBS et Hélène LEFEBVRE. 2010. « Transportation use in community-dwelling older adults : association with participation and leisure activities », *Canadian Journal on Aging/La Revue canadienne du vieillissement*, vol. 29, n° 4. La barrière que constitue un mauvais accès au transport a notamment été soulignée dans cette étude, réalisée récemment dans la région de Montréal, mais qui ne comptait que 90 participants.
15. BENDIXEN, Roxanna M., William C. MANN et Machiko TOMITA. 2005. « The relationship of home range to functional status and cognitive status of frail elders », *Physical and Occupational Therapy in Geriatrics*, vol. 23, n° 2; TAYLOR, Brian D., et Sophia TRIPODES. 2001. « The effects of driving cessation on the elderly with dementia and their caregivers », *Accident Analysis and Prevention*, vol. 33, n° 4.
16. Pour une revue complète, voir : LORD, Sébastien. 2009. *Étude longitudinale de la mobilité quotidienne et de ses rapports avec les choix résidentiels : l'expérience d'un groupe d'aînés vieillissant en banlieue pavillonnaire*, École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional, thèse de doctorat.