

# L'accès des aînés au transport

par Martin Turcotte

Dans la société contemporaine, être indépendant et demeurer actif est plus difficile pour les personnes dont l'accès au transport est limité. En effet, que ce soit pour socialiser, pour acquérir des produits de base, pour obtenir différents services ou pour faire des voyages récréatifs, il est essentiel de pouvoir se déplacer. Pour la grande majorité des Canadiens, cela ne pose pas vraiment de problème, mais pour les personnes qui n'ont pas de véhicule ou qui demeurent dans des régions mal desservies par le transport public, se déplacer peut constituer une sérieuse limite dans leur vie de tous les jours.

On pourrait penser que les personnes âgées sont plus vulnérables que les autres du point de vue de la mobilité. Mais à quel point est-ce le cas? Et dans quelle mesure la vie des aînés ayant un accès limité au transport est-elle affectée par cette condition, en particulier en ce qui concerne la possibilité qu'ils ont de conserver un mode de vie actif?

Dans le présent article, on tente de répondre à ces questions et à certaines autres à l'aide des données de l'Enquête sociale générale (ESG) de 2005. Dans un premier temps, on présente des renseignements relatifs à l'accessibilité aux moyens de transport selon les groupes d'âge. Dans un deuxième temps, on s'intéresse aux répercussions d'un accès plus ou moins adéquat au transport sur la qualité de vie et les

activités des aînés. Finalement, on présente certaines caractéristiques des personnes âgées qui sont les plus susceptibles d'avoir un accès limité au transport — et qui sont, de ce fait, plus susceptibles d'être limitées dans leurs activités de tous les jours.

## La très grande majorité des adultes et des aînés ont accès à un moyen de transport privé ou public

En 2005, 98 % des hommes âgés entre 65 et 74 ans et 95 % des femmes dans ce même groupe d'âge avaient soit accès à un véhicule possédé par un membre de leur ménage, soit accès au transport en commun. Ces proportions diminuaient dans les groupes d'âge plus avancés. Néanmoins, même parmi les aînés âgés de 85 ans et plus, 86 % d'entre eux avaient accès à un véhicule de leur ménage ou au transport en commun.

Des clivages plus importants apparaissent lorsqu'on s'intéresse à la proportion d'individus qui avaient minimalement accès à un véhicule dans leur ménage. Bien que le transport en commun soit pour plusieurs personnes une option tout à fait satisfaisante (en particulier pour celles qui demeurent dans les quartiers centraux des grandes villes), l'accès à un véhicule privé dans son ménage facilite grandement les déplacements moins routiniers, dans les situations d'urgence, par exemple. En 2005, 80 % des aînés

avaient accès à un véhicule dans leur ménage, comparativement à 91 % des individus dans le groupe d'âge des 55 à 64 ans. (Voir l'encadré intitulé : « Ce qu'il faut savoir sur la présente étude » pour une définition des concepts relatifs à l'accès à un véhicule du ménage.)

## Les hommes sont beaucoup plus susceptibles d'avoir accès à un véhicule de leur ménage en tant que conducteurs

L'écart entre les différents groupes d'âge est encore plus grand du point de vue de l'accès à un véhicule du ménage en tant que *conducteur*. En effet, 71 % des personnes âgées de 65 ans et plus pouvaient prendre le volant d'un véhicule possédé par leur ménage, comparativement à 88 % chez celles âgées entre 55 et 64 ans. L'écart entre les hommes et les femmes aînés est aussi particulièrement important dans les groupes d'âge plus avancés. Par exemple, parmi les personnes âgées entre 75 et 84 ans, 83 % des hommes avaient accès à un véhicule du ménage en tant que conducteurs, comparativement à seulement 45 % des femmes. Chez les 85 ans et plus, la proportion des hommes ayant accès comme conducteurs à un véhicule de leur ménage était deux fois plus élevée que celle des femmes (66 % contre 33 %).

Ces différences entre hommes et femmes sont peu surprenantes, puisque les hommes aînés sont

| Âge            | Accès à un véhicule du ménage ou au transport en commun |        |        | Accès à un véhicule du ménage (avec ou sans permis de conduire) |        |        | Accès à un véhicule du ménage, avec permis valide |        |        |
|----------------|---------------------------------------------------------|--------|--------|-----------------------------------------------------------------|--------|--------|---------------------------------------------------|--------|--------|
|                | Total                                                   | Hommes | Femmes | Total                                                           | Hommes | Femmes | Total                                             | Hommes | Femmes |
|                | %                                                       |        |        |                                                                 |        |        |                                                   |        |        |
| 25 à 34 ans    | 98                                                      | 99     | 97     | 85                                                              | 87     | 83     | 82                                                | 85     | 79     |
| 35 à 44 ans    | 98                                                      | 98     | 98     | 89                                                              | 92     | 87     | 86                                                | 90     | 82     |
| 45 à 54 ans    | 98                                                      | 98     | 98     | 90                                                              | 92     | 87     | 87                                                | 91     | 84     |
| 55 à 64 ans    | 98                                                      | 98     | 97     | 91                                                              | 94     | 89     | 88                                                | 94     | 83     |
| 65 à 74 ans    | 96                                                      | 98     | 95     | 87                                                              | 93     | 83     | 80                                                | 90     | 70     |
| 75 à 84 ans    | 93                                                      | 97     | 90     | 72                                                              | 88     | 62     | 61                                                | 83     | 45     |
| 85 ans et plus | 86                                                      | 91     | 82     | 53                                                              | 68     | 44     | 46                                                | 66     | 33     |
| 65 ans et plus | 94                                                      | 97     | 92     | 80                                                              | 89     | 72     | 71                                                | 86     | 58     |

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale de 2005.

beaucoup plus susceptibles de posséder un permis de conduire valide que les femmes. Ils sont aussi proportionnellement moins nombreux que les femmes à ne jamais avoir conduit une automobile de leur vie. Cet écart entre hommes et femmes aînés devrait néanmoins s'atténuer dans les prochaines années, alors que les baby-boomers entreront dans le troisième âge<sup>1</sup>. En effet, les femmes issues de cette génération sont presque aussi nombreuses à conduire ou à posséder un véhicule que les hommes. Selon certains auteurs, cette cohorte provoquera d'ailleurs, dans les prochaines années et à mesure qu'elle vieillira, une hausse considérable de l'utilisation de l'automobile chez les aînés<sup>2</sup>.

### Un meilleur accès au transport est-il associé à une vie plus active?

La presque totalité des aînés ont un accès « théorique » au transport — que ce soit à leur propre véhicule, au transport en commun ou par l'entremise d'une connaissance ou d'un parent. Malgré cela, le niveau de mobilité, c.-à-d. la possibilité d'une personne d'effectuer les déplacements qu'elle désire au moment qu'elle le désire, peut varier

considérablement d'une personne à l'autre. De toute évidence, une personne âgée qui possède un véhicule et un permis de conduire ou qui a les moyens financiers pour s'offrir des courses fréquentes en taxi peut se déplacer plus facilement qu'une autre qui doit compter sur son fils ou sa fille pour l'accompagner faire ses achats.

L'ESG sur l'emploi du temps de 2005 peut fournir un éclairage nouveau sur les répercussions potentielles d'un accès plus ou moins grand au transport, en particulier en ce qui concerne la possibilité de mener une vie active. Plus spécifiquement, elle permet de vérifier si ceux qui ont un meilleur accès au transport sont plus susceptibles de faire des sorties de leur domicile lors d'une journée donnée et s'ils sont plus susceptibles de participer à des activités bénévoles.

### Les aînés qui n'ont pas accès à une voiture ou au transport en commun sont moins susceptibles de sortir de leur domicile

Plusieurs auteurs et spécialistes en gérontologie soutiennent que l'accès au transport est un élément essentiel à la qualité de vie des aînés,

contribuant entre autres positivement à leur niveau d'indépendance et à la possibilité de sortir de chez eux quand bon leur semble<sup>3</sup>.

Il existe une multitude de raisons pour quitter son domicile une journée donnée : aller faire des courses, se rendre à un rendez-vous, se rendre au travail, participer à des loisirs ou à des sports organisés. Le niveau d'accès au transport est-il associé ou non à la propension à faire des sorties et, implicitement, à la probabilité d'avoir fait l'une ou l'autre de ces activités?

Pour répondre à cette question, on a réalisé une analyse statistique, dans laquelle on tient compte simultanément, en plus du niveau d'accès au transport, de différents facteurs qui peuvent aussi influencer la probabilité de passer toute la journée chez soi ou non, entre autres l'état de santé, la présence ou l'absence de limitations de la personne du point de vue des déplacements ou des loisirs, l'âge, le sexe et ainsi de suite.

Aux fins de l'analyse, on a subdivisé les aînés en quatre groupes selon le niveau d'accès au transport : 1) possède un véhicule et un permis de conduire valide, (71 % des aînés); 2) ne possède pas de permis de conduire valide, mais a accès à un

## Définition des concepts et des variables

### Accès à un véhicule du ménage et accès à un véhicule du ménage en tant que conducteur.

Ces catégories ont été créées en combinant les réponses des répondants à trois questions différentes de l'Enquête sociale générale de 2005 sur l'emploi du temps.

- Avez-vous un permis de conduire en règle?
- Est-ce que vous-même ou un membre de votre ménage possède ou loue un véhicule (voiture, fourgonnette, jeep ou camion)?
- Avez-vous cette voiture ou ce camion à votre disposition tout le temps, la plupart du temps, rarement ou jamais?

Dans le cadre de la présente étude, on considérait que seulement ceux qui avaient à leur disposition le(s) véhicule(s) du ménage tout le temps ou la plupart du temps avaient véritablement accès à un véhicule.

Ceux qui avaient un permis de conduire et qui utilisaient le véhicule soit principalement comme conducteur, soit à la fois comme conducteur et passager (et qui possédaient un permis de conduire) étaient considérés comme ayant accès à un véhicule du ménage en tant que conducteur.

### Accès au transport en commun

Pour les répondants dont aucun membre du ménage ne possédait un véhicule ou pour ceux qui n'avaient pas accès à un véhicule du ménage (comme conducteur ou passager), on utilisait la question suivante pour déterminer s'ils avaient accès ou non au transport en commun :

- Un système de transport public, par exemple l'autobus, les trains de banlieue, le métro, est-il disponible pour vous?

### Personnes qui n'ont pas quitté leur domicile la journée précédente

Dans le cadre de l'Enquête sociale générale de 2005, on demandait aux répondants de déclarer les activités auxquelles ils s'étaient adonnés la journée précédant l'interview téléphonique (ainsi que le lieu de ces activités). Il était donc possible de distinguer les personnes qui

n'étaient pas sorties de celles qui avaient fait au moins une sortie (peu importe la raison de cette sortie). Il est à noter que de sortir de sa maison pour faire des travaux extérieurs (par exemple) n'est pas considéré comme une sortie de son domicile.

### Mobilité

Dans le présent article, la mobilité fait référence à la possibilité d'une personne d'effectuer les déplacements qu'elle désire au moment qu'elle désire. On fait référence aux déplacements à l'extérieur du domicile seulement. Il ne faut donc pas confondre ce concept avec celui utilisé pour parler des déménagements ou des changements de lieu de résidence.

### Méthodologie et modèles statistiques

Les probabilités prédites présentées dans le tableau ont été calculées à partir de deux régressions logistiques. Ces probabilités représentent l'estimation de la probabilité qu'un aîné possédant une caractéristique particulière (par exemple, posséder un véhicule et un permis de conduire) soit demeuré toute la journée à son domicile (ou qu'il ait fait du bénévolat), après que tous les autres facteurs compris dans le modèle de régression aient été pris en compte, c'est-à-dire qu'ils aient été maintenus constants (à leur valeur moyenne pour l'échantillon en question).

Des analyses statistiques supplémentaires, qui incluaient d'autres variables, ont été réalisées. Entre autres, ces analyses ont montré qu'il n'y avait pas de relation statistiquement significative entre la saison et la probabilité de ne pas être sorti de son domicile la veille (autrement dit, la probabilité de sortir au moins une fois durant la journée était aussi forte en hiver qu'en été). Le lieu de résidence urbain ou rural a aussi été inclus dans les analyses, mais encore une fois, aucune relation statistiquement significative n'a été observée. Cela ne veut cependant pas dire que les aînés des régions rurales sont moins vulnérables (les graphiques présentés dans le texte montrent le contraire) mais plutôt que le facteur critique est l'accès à un véhicule ou au transport en commun, et non le lieu de résidence en tant que tel.

véhicule de son ménage comme passager (9 %); 3) n'a pas accès à un véhicule dans son ménage, mais a accès au transport en commun (14 %); 4) n'a accès ni à un véhicule dans son ménage, ni au transport en commun (6 % des aînés).

Les résultats du modèle statistique montrent assez clairement que le fait de n'avoir accès ni au transport en

commun, ni à un véhicule du ménage, est associé à une plus grande probabilité de ne pas avoir quitté son domicile de la journée. En maintenant tous les autres facteurs constants, la probabilité prédite que les personnes dont l'accès au transport était limité soient demeurées à la maison sans faire de sortie était de 49 %.

Au contraire, les aînés qui avaient un permis de conduire valide et qui possédaient un véhicule étaient les plus susceptibles d'avoir quitté leur domicile au moins une fois durant la journée de référence. Spécifiquement, la probabilité prédite que ces derniers aient passé toute la journée à la maison était de seulement 19 %.

Ceux qui avaient accès à un véhicule en tant que passager de même que ceux qui avaient accès au transport en commun étaient dans une situation mitoyenne, avec une probabilité prédite de 32 % d'être demeurés toute la journée à leur domicile (toujours en maintenant tous les autres facteurs constants)<sup>4</sup>.

Il ne faut pas déduire de ces résultats que les personnes qui n'ont pas de permis de conduire ou qui n'ont pas accès au transport en commun ont plus tendance à demeurer chez-elles uniquement parce qu'elles n'ont pas d'autres

choix et qu'elles sont limitées par leur accès inadéquat au transport. D'autres facteurs, dont on ne tient pas compte dans l'analyse, peuvent aussi entrer en ligne de compte. Il est possible, par exemple, que certaines personnes n'aient pas de permis de conduire parce qu'elles n'en ont pas besoin ou parce qu'elles sont tout simplement plus casanières de nature.

Cela étant dit, il est probable que l'accès plus difficile au transport des personnes qui ne possèdent pas de véhicule et qui n'ont pas accès au transport en commun soit, en

tant que tel, un facteur important expliquant le fait qu'elles aient plus tendance à ne pas sortir de chez elles. Pour ces personnes, l'accès qu'elles ont au transport peut se résumer à la possibilité de demander de l'aide à leur proche pour faire des déplacements. Comme le suggèrent certaines études basées sur des groupes de discussion, les aînés qui doivent compter sur leurs proches pour se déplacer font souvent le choix de limiter au maximum leurs déplacements, de peur de trop déranger les membres de leur famille<sup>5</sup>.



## Les aînés qui possèdent un permis de conduire sont plus susceptibles d'avoir fait du bénévolat durant l'année précédente

|                                                          | Probabilité prédite...                                                |                                            |                                                            | Probabilité prédite...                                                |                                            |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
|                                                          | de ne pas<br>avoir quitté<br>son domicile<br>la journée<br>précédente | d'avoir fait<br>du bénévolat<br>l'an passé |                                                            | de ne pas<br>avoir quitté<br>son domicile<br>la journée<br>précédente | d'avoir fait<br>du bénévolat<br>l'an passé |
|                                                          | %                                                                     |                                            |                                                            | %                                                                     |                                            |
| <b>Accessibilité du transport</b>                        |                                                                       |                                            |                                                            |                                                                       |                                            |
| Possède un permis de conduire et un véhicule             | 19                                                                    | 32                                         | <b>Nombre total de personnes considérées comme proches</b> |                                                                       |                                            |
| Possède un véhicule mais sans permis                     | 32                                                                    | 15                                         | 0 à 4                                                      | 27                                                                    | 16                                         |
| Accès au transport en commun                             | 32                                                                    | 21                                         | 5 à 9                                                      | n. s.                                                                 | n. s.                                      |
| Pas d'accès au transport                                 | 49                                                                    | 17                                         | 10 à 20                                                    | n. s.                                                                 | 34                                         |
| <b>Sexe</b>                                              |                                                                       |                                            |                                                            |                                                                       |                                            |
| Homme                                                    | n. s.                                                                 | 23                                         | 20 et plus                                                 | 21                                                                    | 40                                         |
| Femme                                                    | 24                                                                    | 31                                         | <b>Plus haut niveau de scolarité atteint</b>               |                                                                       |                                            |
| <b>Âge</b>                                               |                                                                       |                                            |                                                            |                                                                       |                                            |
| 65 à 74                                                  | 19                                                                    | 27                                         | Sans diplôme d'études secondaires                          | 28                                                                    | 20                                         |
| 75 à 84                                                  | 28                                                                    | n. s.                                      | Diplôme d'études secondaires                               | n. s.                                                                 | n. s.                                      |
| 85 et plus                                               | 35                                                                    | n. s.                                      | Diplôme collégial ou d'une école de métiers                | n. s.                                                                 | 30                                         |
| <b>État de santé perçu</b>                               |                                                                       |                                            |                                                            |                                                                       |                                            |
| Excellent ou très bon                                    | n. s.                                                                 | n. s.                                      | Diplôme universitaire                                      | 14                                                                    | 47                                         |
| Bon, mauvais ou passable                                 | 22                                                                    | 27                                         | <b>Revenu du ménage</b>                                    |                                                                       |                                            |
| <b>Limitations d'activités pour déplacements/loisirs</b> |                                                                       |                                            |                                                            |                                                                       |                                            |
| Oui, souvent                                             | 36                                                                    | 18                                         | moins de 20 000\$                                          | 26                                                                    | 27                                         |
| Oui, parfois                                             | n. s.                                                                 | n. s.                                      | 20 000\$ à 39 999\$                                        | n. s.                                                                 | n. s.                                      |
| Non                                                      | 21                                                                    | 29                                         | 40 000\$ et plus                                           | n. s.                                                                 | n. s.                                      |
| <b>Situation dans le ménage</b>                          |                                                                       |                                            |                                                            |                                                                       |                                            |
| Vivant seul                                              | 21                                                                    | 28                                         | <b>Propriétaire de son logement</b>                        |                                                                       |                                            |
| Vivant avec son conjoint(es) seulement                   | n. s.                                                                 | n. s.                                      | Oui                                                        | 26                                                                    | n. s.                                      |
| Vivant avec son conjoint(es) et d'autres personnes       | 36                                                                    | n. s.                                      | Non                                                        | 15                                                                    | 26                                         |
| Autre situation                                          | n. s.                                                                 | n. s.                                      | <b>Né au Canada</b>                                        |                                                                       |                                            |
|                                                          |                                                                       |                                            | Oui                                                        | n. s.                                                                 | n. s.                                      |
|                                                          |                                                                       |                                            | Non                                                        | 23                                                                    | 22                                         |
|                                                          |                                                                       |                                            | <b>Région de résidence</b>                                 |                                                                       |                                            |
|                                                          |                                                                       |                                            | Atlantique                                                 | n. s.                                                                 | n. s.                                      |
|                                                          |                                                                       |                                            | Québec                                                     | n. s.                                                                 | n. s.                                      |
|                                                          |                                                                       |                                            | Ontario                                                    | 22                                                                    | 30                                         |
|                                                          |                                                                       |                                            | Prairies                                                   | n. s.                                                                 | n. s.                                      |
|                                                          |                                                                       |                                            | Colombie-Britannique                                       | n. s.                                                                 | n. s.                                      |

n. s. : différence non significative par rapport à la catégorie de référence en italique.  
Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale de 2005.

### **Les aînés diplômés universitaires sont moins susceptibles de demeurer chez eux toute la journée**

D'autres facteurs sont aussi associés à la probabilité de ne pas avoir quitté son domicile de la journée. Premièrement, les aînés les plus âgés sont plus susceptibles d'avoir passé toute leur journée à la maison que les plus jeunes. Cela est peu surprenant dans la mesure où le niveau d'activité tend généralement à diminuer avec l'âge. Deuxièmement, les aînés dont les déplacements ou les loisirs sont *souvent* limités en raison d'une affection physique ou un état mental ou un problème de santé étaient eux aussi moins susceptibles d'être sortis de chez eux la veille. Chez ces derniers, la probabilité prédite qu'ils soient demeurés toute la journée à la maison le jour précédant l'enquête était de 36 %, comparativement à 21 % chez ceux qui n'étaient pas limités dans des activités comme leurs loisirs ou leurs déplacements — toujours en maintenant constant tous les autres facteurs inclus dans l'analyse, entre autres, l'âge du répondant. D'autres études ont illustré cette association assez peu surprenante entre la présence de limitations et la diminution du nombre de déplacements<sup>6</sup>.

Troisièmement, les aînés dont le réseau social est le plus vaste (20 personnes considérées comme proches ou plus) ont moins tendance à demeurer chez eux toute la journée que ceux dont le réseau est plus réduit (entre 0 et 4 personnes). Cela peut se comprendre puisque pour les personnes âgées, une des motivations principales des déplacements est la visite des proches ou la participation à des activités sociales (comparativement aux plus jeunes, qui se déplacent plus souvent pour se rendre au travail et en revenir)<sup>7</sup>.

Finalement, il existe une différence entre les aînés ayant un diplôme universitaire et ceux n'ayant pas obtenu leur diplôme d'études secondaires du point de vue de la probabilité d'avoir passé toute

sa journée à la maison. En effet, les personnes âgées possédant un diplôme universitaire étaient deux fois moins portées à être demeurées toute la journée à leur résidence (14 %) que les aînés n'ayant pas obtenu leur diplôme d'études secondaires (probabilité prédite de 28 %). Les aînés ayant un niveau de scolarité plus élevé sont plus susceptibles d'être actifs sur le marché du travail, de faire du bénévolat, d'être membres d'une organisation ou bien de participer de différentes façons à des activités civiques<sup>8</sup>. Toutes ces activités requièrent en général de se déplacer vers un lieu autre que la maison, et cela explique probablement en partie la différence observée selon le niveau de scolarité.

Certains auteurs font l'hypothèse que le mode de vie plus actif des futurs aînés de la génération du baby-boom (voyages, loisirs, golf, etc.), associé à leur plus grande dépendance à l'automobile, contribuera de façon significative à l'augmentation des déplacements chez les aînés<sup>9</sup>. De ce fait, il est probable que l'on assistera dans les prochaines années à une augmentation de la part relative de la pollution automobile qui sera attribuable aux déplacements des aînés<sup>10</sup>.

### **Les aînés qui possèdent un véhicule et un permis de conduire sont plus susceptibles d'avoir fait du bénévolat**

Pour maintenir un mode de vie actif, de même que pour s'impliquer et pour aider les membres de leur communauté, plusieurs personnes âgées font du bénévolat. Si la proportion d'aînés faisant du bénévolat est relativement similaire à celle observée dans les autres groupes d'âge, le nombre d'heures qu'ils y consacrent est en moyenne plus grand<sup>11</sup>. Une des conditions pour pouvoir participer à des activités bénévoles est de pouvoir se rendre facilement à l'endroit où celles-ci ont lieu. Un accès plus ou moins réduit au transport peut-il faciliter ou décourager le bénévolat chez les aînés?

À la lumière des résultats d'une analyse statistique comparant la probabilité d'avoir fait du bénévolat en fonction du type d'accès au transport, il semblerait que oui. Ainsi, en maintenant l'effet des autres facteurs constants dans un modèle statistique, la probabilité prédite qu'une personne âgée ayant accès à un véhicule du ménage en tant que conductrice ait fait du bénévolat l'année précédente était de 32 %. En comparaison, cette probabilité était de 17 % pour celles ne possédant pas de véhicule et n'ayant pas accès au transport en commun, et de 15 % pour celles ayant accès à un véhicule, mais en tant que passagères seulement.

À notre connaissance, aucune étude antérieure n'a démontré empiriquement cette association entre, d'une part, l'accès des personnes âgées à un véhicule et à un permis de conduire et, d'autre part, la probabilité de faire du bénévolat<sup>12</sup>. Comment expliquer ce résultat? Parmi les raisons possibles, notons le fait que certaines activités bénévoles, comme par exemple aider d'autres personnes âgées à accomplir diverses tâches chez elles ou faire la livraison de paniers de nourriture, requièrent presque obligatoirement la possession d'un permis de conduire. De façon plus générale, il est plus facile de se rendre sur les lieux des activités bénévoles pour les personnes qui possèdent une voiture que pour celles qui ont seulement accès au transport en commun ou qui dépendent d'un membre de leur ménage pour les y conduire.

### **Les aînés qui vivent en milieu rural sont plus susceptibles d'avoir un accès limité au transport**

Comme l'ont montré les analyses réalisées dans le cadre du présent article, les personnes qui sont limitées dans leurs déplacements, et particulièrement celles qui n'ont ni accès à un véhicule de leur ménage, ni accès au transport en commun, sont moins susceptibles d'avoir fait

une sortie de leur domicile ou bien du bénévolat. On peut penser que l'accès limité de ces personnes au transport a plusieurs autres conséquences dans leur vie quotidienne. Par exemple, les aînés plus limités éprouvent probablement plus de difficulté à se rendre à un rendez-vous chez le médecin, à aller visiter des membres de leur famille, à participer à diverses activités sociales et ainsi de suite. Il devient donc pertinent de dresser un profil des aînés qui sont les plus et les moins susceptibles d'avoir un accès limité au transport.

De façon peu surprenante, on constate que certaines caractéristiques socioéconomiques sont fortement associées à la probabilité d'avoir un accès insuffisant au transport. Les aînés dont le revenu du ménage se situe sous 20 000 \$ sont particulièrement susceptibles de faire partie de ce groupe de personnes dont la mobilité est limitée (13 % d'entre eux). Au

contraire, près de 90 % des aînés qui vivaient dans des ménages ayant un revenu égal ou supérieur à 40 000 \$ possédaient un véhicule et y avaient accès en tant que conducteurs (pratiquement aucun aîné dans cette catégorie de revenu était dans une situation de vulnérabilité par rapport au transport). Le même type d'association est observée en ce qui concerne le plus haut niveau de scolarité atteint. Aussi les femmes et les personnes de 85 ans et plus sont beaucoup plus susceptibles d'être limitées dans leurs déplacements que les hommes et les personnes âgées entre 65 et 74 ans.

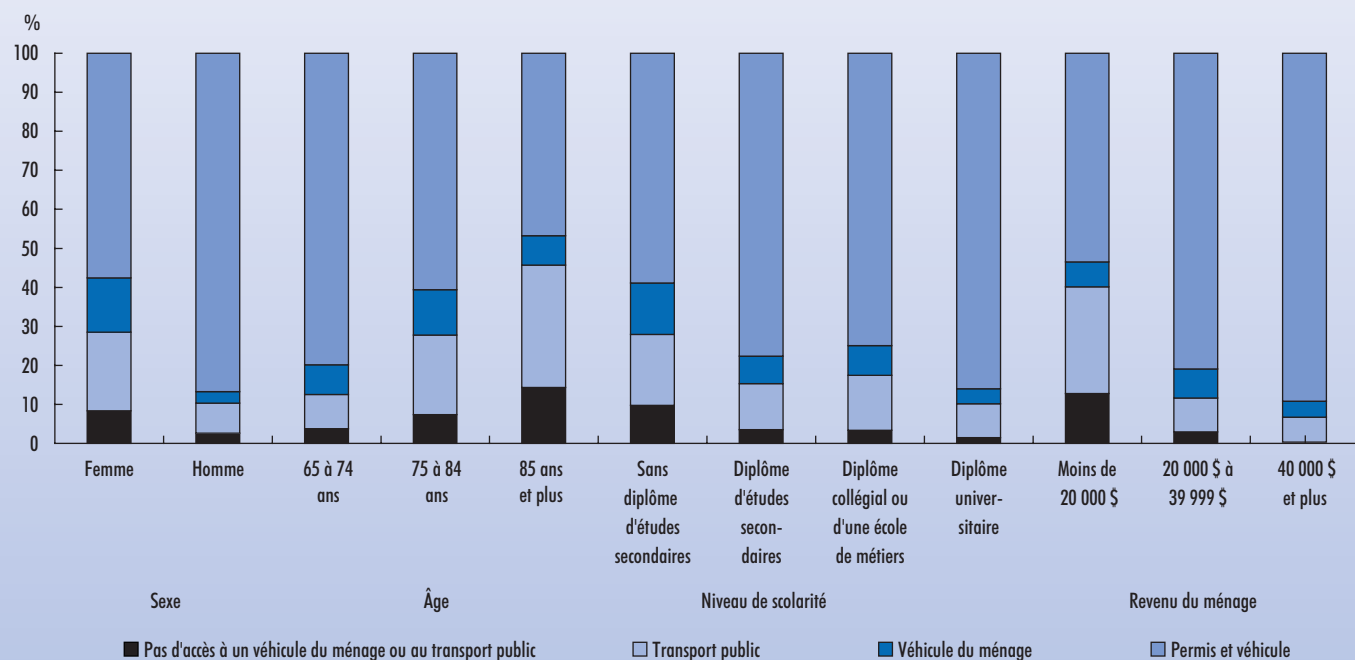
On observe très peu de différence entre les régions en ce qui a trait à l'accès à un véhicule du ménage en tant que conducteur. La différence la plus marquée concernait la proportion d'aînés des provinces atlantiques qui n'avaient pas accès à un véhicule de leur ménage ou au transport en commun (9 %),

comparativement à seulement 3 % des aînés qui résidaient en Colombie-Britannique.

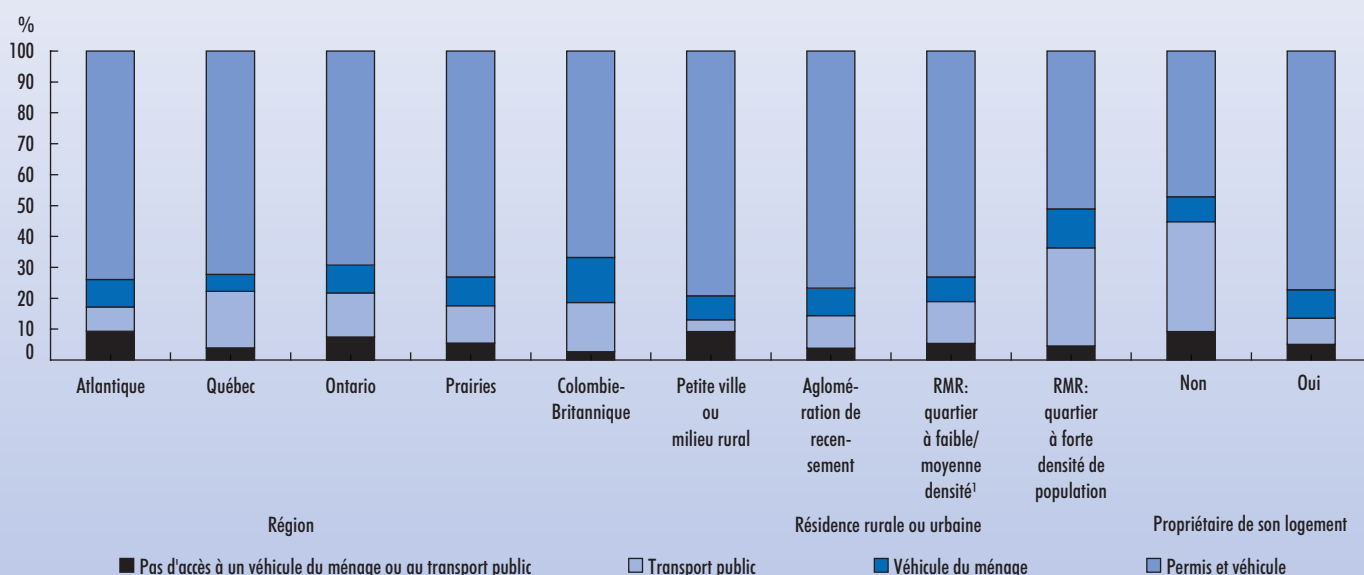
Les clivages entre les milieux ruraux et les milieux urbains sont cependant plus prononcés. Comparativement aux aînés vivant en milieu urbain, (en particulier ceux dans les quartiers les plus densément peuplés des régions métropolitaines de recensement), les aînés vivant dans une région rurale sont plus susceptibles de ne pas avoir accès au transport en commun. Bien que ces personnes âgées vivant en milieu rural soient proportionnellement plus nombreuses à posséder un véhicule et à avoir la possibilité de le conduire, elles sont cependant aussi plus nombreuses à se retrouver en situation de vulnérabilité dans leurs déplacements. Selon certains auteurs, cette réalité ferait en sorte que les aînés vivant dans les régions rurales et n'ayant pas de voiture seraient particulièrement à risque d'isolement

**TSC**

## Les femmes et les personnes âgées ayant des revenus plus faibles sont plus susceptibles d'être désavantagées du point de vue de l'accessibilité au transport



Source : Statistique Canada, Enquête générale sociale sur l'emploi du temps de 2005.



1. Basé sur le nombre de résidents par kilomètre carré dans le secteur de recensement. Un secteur de recensement à faible ou moyenne densité d'occupation est un secteur dans lequel vivent moins de 3600 personnes par kilomètre carré. Environ les deux tiers de la population des aînés dans les RMR vivent dans de tels types de quartiers dits « à faible ou à moyenne densité de population ».

Source : Statistique Canada, Enquête générale sociale sur l'emploi du temps de 2005.

social (en plus d'avoir un accès plus difficile aux services médicaux et communautaires)<sup>13</sup>.

## Conclusion

La majorité des études qui portent sur la thématique du transport chez les aînés s'intéressent à des questions de sécurité, par exemple aux risques d'accidents de la route des personnes âgées et aux risques de blessures ou de décès<sup>14</sup>. D'autres analyses servent de fondement aux politiques visant à limiter la conduite des aînés considérés « à risque », sans pour autant créer de discrimination selon l'âge<sup>15</sup>. Finalement, certains chercheurs, inquiets face à l'augmentation du niveau de dépendance des personnes âgées vis-à-vis de l'automobile, s'interrogent sur les conséquences que ces changements impliquent du point de vue environnemental<sup>16</sup>.

La perspective qui a été adoptée dans la présente étude est tout autre. L'analyse des données de l'ESG de 2005 a entre autres permis de

démontrer que lorsque les aînés ont un moins bon accès aux moyens de transport, cela peut se traduire par certaines conséquences négatives dans leur vie de tous les jours, entre autres, une plus faible probabilité d'être sorti de chez soi une journée donnée et une plus faible probabilité d'avoir fait du bénévolat l'année précédente.

L'étude a aussi montré que les personnes âgées qui sont complètement dépourvues en matière de transport constituent une minorité de la population. En outre, il existe des indications selon lesquelles le niveau de vulnérabilité des aînés dans leurs déplacements diminuera considérablement avec l'entrée de la génération du baby-boom dans le troisième âge. En effet, les membres de cette génération ont des revenus plus élevés et sont plus susceptibles d'avoir eu accès (et d'avoir encore accès) à un véhicule privé que la génération actuelle (les hommes comme les femmes). Conséquemment, il est probable

que les comportements des aînés en matière de transport soient modifiés considérablement avec la nouvelle génération de personnes âgées.

Avant que les membres de la génération du baby-boom passent le stade des 65 ans, il faut néanmoins rappeler que certaines personnes, entre autres les femmes et les personnes âgées de 85 ans et plus vivant en milieu rural, sont particulièrement susceptibles d'être limitées dans leurs déplacements. Comme on l'a vu dans la présente étude, cela peut avoir des conséquences sur leur qualité de vie et la possibilité qu'elles ont de mener une vie active.

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

1. D. Spain, *Societal trends: the aging baby boom and women's increased independence*, 1999, Federal Highway Administration, n° de rapport FHWA-PL-99-003.

Un des aspects contribuant au bien-être des personnes âgées, en plus de leur état de santé, de leur niveau d'indépendance et de leur sécurité financière, est la possibilité de socialiser et d'entretenir des contacts significatifs avec d'autres personnes. Pour les personnes vivant seules, le risque d'isolement est probablement plus grand que pour celles vivant avec leur conjoint ou avec d'autres personnes. Et ce risque d'isolement social est probablement d'autant plus grand que l'accès au transport est limité, ce qui peut rendre plus difficile les visites à des amis ou la participation à des activités sociales<sup>17</sup>.

Les données de l'Enquête sociale générale sur l'emploi du temps semblent confirmer cette hypothèse. En effet, 61 % des aînés vivant seuls mais possédant un véhicule avaient fait une activité sociale quelconque durant la journée de référence (par exemple, rendre visite à une autre personne chez elle, recevoir quelqu'un chez soi ou aller au restaurant avec une autre personne). Par contre, seulement 47 % de ceux qui avaient uniquement accès au transport en commun et 42 % de ceux qui n'avaient pas accès au transport en commun et qui ne possédaient pas de véhicule avaient fait ce genre d'activité sociale.

De façon plus générale, la proportion de personnes n'ayant ni accès à un véhicule, ni accès au transport en commun et qui ont passé toute la journée précédente toutes seules était plus élevée que la proportion de celles ayant un permis de conduire. Il est possible que les personnes qui ont un accès plus limité au transport aient moins tendance à désirer entretenir de nombreuses relations sociales que celles qui ont un permis.

Il est néanmoins très plausible de supposer que plusieurs personnes âgées ont été limitées dans leurs activités sociales en raison de leur problème d'accessibilité au transport. D'ailleurs, la différence entre les aînés vivant seuls et ayant accès à un véhicule privé et les autres, du point de vue de la sociabilité, demeurerait significative même en tenant compte, dans un modèle statistique (résultats non présentés), d'autres facteurs comme la taille des réseaux sociaux, l'âge, le revenu, le niveau de scolarité et les limitations d'activités dans les loisirs et les déplacements.

2. S. Rosenbloom, « Sustainability and automobility among the elderly: an international assessment » *Transportation*, 2001, vol. 28, p. 375 à 408.
3. M. Farquhar, « Elderly people's definitions of quality of life » *Social science and medicine*, 1995, vol. 41, p. 1439 à 1446; D.L. Rudman, J.F. Friedland, M. Chipman et P. Sciortino, « Holding on and letting go: the perspectives of pre-seniors and seniors on driving self-regulation in later life » *Canadian Journal on Aging / La revue canadienne du vieillissement*, 2006, vol. 25, n° 1, p. 65 à 76; G.C. Smith et G.M. Sylvestre, « Determinants of travel behavior of the suburban elderly » *Growth and Change*, 2001, vol. 32, p. 395 à 412; Jean T. Shope, « What does giving up driving mean to older drivers, and why is it so difficult? » *Generations*, summer 2003, p. 57 à 59.
4. Il est important de noter que pour les aînés ayant un permis de conduire et possédant un véhicule, leur plus grande probabilité d'avoir fait une sortie ne peut s'expliquer par le fait qu'ils soient plus jeunes, en meilleure santé ou moins limités dans leurs déplacements ou leurs loisirs. En effet, ces facteurs sont maintenus constants dans l'analyse statistique. Si on ne tenait pas compte de ces facteurs dans l'analyse, la différence entre les aînés possédant un permis et un véhicule et les autres groupes dans leur propension à faire une sortie de leur domicile serait encore plus importante.
5. N. Glasgow et R.M. Blakely, « Older Nonmetropolitan residents' evaluations of their transportation arrangements » *The Journal of Applied Gerontology*, mars 2000, vol. 19, n° 1, p. 95 à 116.
6. D.V. Colli, J. Sharp et L. Giesbrecht, « The 2001 national household travel survey : A look into the travel patterns of older Americans. » *Journal of Safety Research*, 2003, vol. 34, p. 461 à 470.
7. Colli, Joy et Giesbrecht, 2003.
8. *Un portrait des aînés au Canada*, 4<sup>e</sup> édition, à paraître en 2007.
9. S. Rosenbloom, « Sustainability and automobility among the elderly: an international assessment. » *Transportation*, 2001, vol. 28, p. 375 à 408.
10. Rosenbloom, 2001.
11. M. Hall, D. Lasby, G. Gumulka et C. Tryon, *Canadiens dévoués, Canadiens engagés : points saillants de l'Enquête canadienne sur le don, le bénévolat et la participation*, 2006, n° 71-542-XIF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa.
12. Pour une énumération des différents facteurs qui ont été identifiés dans les études comme influençant la participation bénévole, voir : J. Wilson, « Volunteering » *Annual Review of Sociology*, 2000, vol. 26, p. 215 à 240.
13. Glasgow et Blakely, 2000.
14. W.J. Millar, 1999, « Older drivers—a complex public health issue » *Rapports sur la santé*, vol. 11, n° 2, p. 68 à 82.
15. E.B. Sharp et P.E. Johnson, « Taking the keys from grandpa » *Review of policy research*, 2005, vol. 22, n° 2, p. 187 à 204; N. Stamatiadis, K.R. Agent et M. Ridgeway, « Driver license renewal for the elderly: a case study. » *The journal of Applied Gerontology*, 2003, vol. 22, n° 1, p. 42 à 56; D. Metz, « Transport policy for an ageing population. » *Transport Review*, 2003, vol. 23, n° 4, p. 375 à 386.
16. Rosenbloom, 2001.
17. Glasgow et Blakely, M. Fox et B. Gooding, « Physical Mobility and social integration: their relationship to the well-being of older Canadians » *Canadian Journal on Aging*, 1998, vol. 17, n° 4, p. 372 à 383.