

Vivre et vieillir ensemble

# Mémoire

## POUR DES MILIEUX DE VIE PROPICES À LA SANTÉ ET À LA QUALITÉ DE VIE D'UNE POPULATION VIEILLISSANTE

Présenté au Secrétariat aux aînés, Ministère de la Santé  
Dans le cadre des consultations entourant l'élaboration du plan  
d'action gouvernemental Vivre et vieillir ensemble 2024-2029 :  
Pour une société où il fait bon vieillir

Avril 2023



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

# Table des matières

<b>PRÉSENTATION DE VIVRE EN VILLE</b>	<b>3</b>
Mission	3
Actions en faveur d'une société où il fait bon vieillir	3
<b>SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS</b>	<b>4</b>
Documentation d'intérêt	5
<b>PISTES DE RÉFLEXION POUR DES MILIEUX DE VIE PROPICES À LA SANTÉ ET À LA QUALITÉ DE VIE D'UNE POPULATION VIEILLISSANTE</b>	<b>6</b>
L'organisation des milieux de vie : un effet structurant et à long terme	6
Favoriser la participation des personnes âgées à la prise de décision	7
Thème 2. Vie sociale et engagement dans la communauté	8
Thème 3. Promotion du vieillissement et mode de vie sain	9
Thème 4. Services et soutien pour demeurer à domicile	10
Thème 5. Habitation adaptable et abordable	11
Thème 6. Mobilité et transport	12
<b>CONCLUSION : D'AVANTAGE TENIR COMPTE DU TERRITOIRE DANS LES APPROCHES « AÎNÉ·ES »</b>	<b>14</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>15</b>

## CRÉDITS

### RECHERCHE ET RÉDACTION

Victor Bouguin, conseiller Vieillissement actif

Pierre-Yves Chopin, conseiller Aménagement et mobilité

Gabriel Cotte, conseiller Habitation

Marianne Turcotte-Plamondon, conseillère Vieillissement actif et équité territoriale

### COORDINATION

Samuel Pagé-Plouffe, directeur Affaires publiques et gouvernementales

David Paradis, directeur Recherche, formation et accompagnement

Jeanne Robin, directrice principale

Christian Savard, directeur général



# Présentation de Vivre en Ville

Vivre en Ville salue l'intention du gouvernement du Québec de renouveler son plan d'action sur les enjeux liés au vieillissement, et remercie le Secrétariat aux Aînés de son invitation à participer à la consultation. Par ce mémoire, Vivre en Ville souhaite contribuer à la consultation par son expérience en matière d'adaptation des collectivités aux défis démographiques et de création de milieux de vie propices à la santé et à la qualité de vie d'une population vieillissante.

## Mission

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération.

Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

## Actions en faveur d'une société où il fait bon vieillir

Vivre en Ville mène depuis plus de 25 ans des activités visant notamment à soutenir l'adaptation des collectivités aux transitions démographiques pour concevoir, construire et organiser des milieux de vie qui répondent aux besoins et s'ajustent aux réalités de tous et toutes, à tous les âges. La part croissante des personnes âgées au sein de la population est un des aspects sur lesquels Vivre en Ville a concentré ses activités au cours des dernières années.

En plus d'accorder dans tous ses projets une attention particulière aux rôles et aux besoins, diversifiés, des personnes âgées, Vivre en Ville mène, avec l'appui du Secrétariat aux aînés, des activités spécifiques aux enjeux liés au vieillissement de la population.

### Des milieux de vie pour toute la vie

Vivre en Ville propose une démarche urbanistique et offre des outils, formations et accompagnements pour les municipalités et MRC québécoises et soutient l'adaptation des pratiques d'aménagement et d'urbanisme afin d'assurer l'accès aux services pour les personnes âgées, de faciliter leurs déplacements, de diversifier l'offre résidentielle et de contribuer à l'émergence de milieux de vie inclusifs et de qualité.

### Villes d'hiver pour personnes âgées

Ce projet vise à sensibiliser les municipalités à l'importance de réaliser un entretien sécuritaire des infrastructures piétonnières en saison hivernale, à les aider à mettre en valeur la période hivernale et à donner accès aux personnes âgées aux bonheurs de l'hiver.

### Développer un continuum d'options résidentielles adaptées aux personnes âgées dans les petites et moyennes collectivités

Ce projet entend contribuer au développement d'un continuum d'options résidentielles adaptées aux personnes âgées dans les petites et moyennes collectivités, mettant de l'avant la pertinence du d'un habitat compact de gabarit moyen et de milieu de gamme (maisons en rangée, plex, multiplex, etc.), comme solution permettant de se loger au fil du temps et facilitant un vieillissement actif.



# Synthèse des recommandations

## Recommandations générales

1. Assurer un appui financier et un appui technique aux municipalités pour l'intégration des enjeux liés au vieillissement dans leurs planifications, approches et mesures urbanistiques.
2. Intégrer des attentes sur l'adaptation des collectivités au vieillissement dans les Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT).
3. Intégrer un volet urbanistique (aménagement, transports, logement, etc.) à chacune des démarches MADA et autres politiques abordant les enjeux liés au vieillissement.
4. Développer un réflexe « Aîné·es » dans les décisions gouvernementales, notamment celles qui touchent l'aménagement du territoire (choix de localisation, fermeture ou regroupement de services, etc.).
5. Assurer la prise en compte du vieillissement dans le plan de mise en œuvre de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire.
6. Adopter une politique de participation publique prévoyant des mesures visant à favoriser la participation des personnes âgées et la prise en compte de leurs besoins.

## Thème 2. Vie sociale et engagement dans la communauté

7. Accompagner les municipalités dans l'adoption de stratégies pour des commerces et des services accessibles aux personnes âgées.
8. Dans la planification, limiter la taille des épiceries et concentrer les services de proximité dans les centralités de quartier et de voisinage.

## Thème 3. Promotion du vieillissement et mode de vie sain

9. Identifier les centralités de proximité et les renforcer par un aménagement à échelle humaine, des pratiques fiscales appropriées et une planification urbaine qui les protège de la concurrence des grandes surfaces et mégacentres.
10. Adopter une politique de localisation des édifices publics (CLSC, édifices gouvernementaux, etc.) favorisant l'accessibilité des services pour les personnes âgées.
11. Soutenir les municipalités dans l'adaptation des pratiques aux bouleversements climatiques (vagues de chaleur, pluies abondantes, etc.).

## Thème 4. Services et soutien pour demeurer à domicile

12. Renforcer l'importance du critère « favoriser le maintien à domicile des personnes âgées » dans les choix d'organisation du système de santé.
13. Augmenter la reconnaissance et le soutien financier des réseaux communautaires.

## Thème 5. Habitation adaptable et abordable

14. Accompagner les municipalités dans l'élaboration de stratégies de développement d'habitations adaptées aux besoins des personnes âgées.



15. Accompagner les promoteurs immobiliers dans les projets destinés aux personnes âgées pour assurer des choix de localisation optimaux.
16. Augmenter le soutien financier aux programmes de logement social.
17. Favoriser les projets d'habitation à but non lucratif par un zonage différencié.
18. Assouplir le contexte réglementaire et normatif entourant la construction de résidences pour personnes âgées.

## Thème 6. Mobilité et transport

19. Accompagner les municipalités dans l'adaptation de leur réseau de rues et de leurs services de transport aux besoins des personnes âgées.
20. Poursuivre l'intégration des besoins des personnes âgées dans l'aménagement, l'équipement et l'entretien des rues et des espaces publics, notamment en conditions hivernales.
21. Adopter une vitesse de conception de base de 30 km/h plutôt que 50 km/h pour la majorité du réseau de rues.
22. Rendre obligatoire l'implantation d'aménagements pour les cyclistes et les piétons lors de l'ouverture ou de la réfection d'une rue.
23. Augmenter le financement des transports collectifs et des transports actifs.
24. Intégrer les enjeux liés au vieillissement de la population dans le plan de mise en œuvre de la Politique de mobilité durable, en cours de révision.
25. Adopter une approche « Vision Zéro » en sécurité routière et adapter les normes de conception, le Code de la sécurité routière et les pratiques de gestion du réseau routier à cette nouvelle approche.
26. Documenter les chutes dans l'espace public pour mieux s'attaquer au problème.

## Davantage tenir compte du territoire dans les approches « Aîné·es »

27. Prioriser les approches territoriales d'adaptation au vieillissement de la population, pour leur caractère structurant, universel et permanent.
28. Mobiliser l'ensemble des acteurs en faveur d'approches territoriales d'adaptation au vieillissement de la population pour dépasser le travail en silo.

## Documentation d'intérêt

Vivre en Ville a à son actif plusieurs publications dont la consultation pourra compléter le contenu du mémoire. En voici une liste non exhaustive :

- VIVRE EN VILLE (2019). Des milieux de vie pour toute la vie: outils pour guider les municipalités dans l'aménagement d'environnements bâtis favorables à un vieillissement actif, 64 p. (coll. Vers des collectivités viables).
- VIVRE EN VILLE (2023). Villes d'hiver pour personnes âgées: outils pour guider les municipalités dans l'amélioration des déplacements actifs des personnes âgées à travers l'aménagement et l'entretien du réseau, 22 p. (coll. Passer à l'action).
- VIVRE EN VILLE (2022). Collectivités en santé : guider les municipalités dans l'aménagement de milieux de vie favorables à la santé, au bien-être et à la qualité de vie, 64 p. (coll. Vers des collectivités viables).

Pour accéder à l'ensemble des publications de Vivre en Ville : [vivrenville.org/publications](https://vivrenville.org/publications).



# Pistes de réflexion pour des milieux de vie propices à la santé et à la qualité de vie d'une population vieillissante

Ce mémoire présente des recommandations issues des projets menés par Vivre en Ville, notamment avec l'appui du Secrétariat aux Aînés, au cours des dernières années. Il s'inspire également des activités de Vivre en Ville en matière de défense du droit à un environnement sain et à des collectivités qui répondent aux besoins de la population. Au cours des dernières années, Vivre en Ville a ainsi participé au débat public et à de nombreuses consultations en lien avec le vieillissement de la population, sur l'aménagement du territoire, la mobilité, l'habitation, la santé, l'équité et l'accès à une saine alimentation, entre autres sujets.

## L'organisation des milieux de vie : un effet structurant et à long terme

Plusieurs des thèmes retenus pour la consultation sont étroitement liés à l'organisation des milieux de vie, de l'échelle du bâtiment, de la rue ou du quartier à celles de la ville, du village ou de la région. L'organisation des activités sur le territoire détermine en bonne partie leur accessibilité. Les choix d'urbanisme conditionnent la forme de l'habitat. Les rues sont les premiers espaces publics d'interaction sociale, mais aussi un élément des réseaux de transport. Les choix d'aménagement des milieux de vie ont une influence considérable sur la santé de la population.

Ainsi, plusieurs des propositions formulées par Vivre en Ville dans ce mémoire visent à mieux lier planification en urbanisme et préoccupations liées au vieillissement. Puisque l'aménagement du territoire est une compétence partagée entre l'État et les municipalités locales et régionales, leur mise en application relève en premier lieu de ces paliers de gouvernement. Elle requiert aussi, dans bien des cas, la contribution d'acteurs privés. Il est aussi essentiel d'assurer la participation des personnes âgées elles-mêmes à l'identification des besoins et des stratégies adaptées pour y répondre, y compris en urbanisme (voir section suivante).

### Pistes d'action

- Intégrer les enjeux liés au vieillissement dans la planification en aménagement et en urbanisme.
- Intégrer l'aménagement du territoire et l'urbanisme dans les politiques liées aux personnes âgées.
- Développement le réflexe « Aîné-es » dans les décisions gouvernementales touchant au territoire.

### Défis à surmonter

- Comblent les besoins d'expertise spécialisée, autant en matière d'enjeux liés au vieillissement qu'en matière d'aménagement et d'urbanisme.

#### Recommandations

- 1. Assurer un appui financier et un appui technique aux municipalités pour l'intégration des enjeux liés au vieillissement dans leurs planifications, approches et mesures urbanistiques.**
- 2. Intégrer des attentes sur l'adaptation des collectivités au vieillissement dans les Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT).**
- 3. Intégrer un volet urbanistique (aménagement, transports, logement, etc.) à chacune des démarches MADA et autres politiques abordant les enjeux liés au vieillissement.**



4. **Développer un réflexe « Aîné-es » dans les décisions gouvernementales, notamment celles qui touchent l'aménagement du territoire (choix de localisation, fermeture ou regroupement de services, etc.).**
5. **Assurer la prise en compte du vieillissement dans le plan de mise en œuvre de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire.**

## Favoriser la participation des personnes âgées à la prise de décision

Souvent négligées dans la planification et dans les interventions urbaines, la participation et la prise en considération des enjeux âgés sont pourtant essentielles, non seulement pour mieux répondre aux besoins des personnes, mais aussi pour limiter l'isolement des personnes âgées.

À noter que l'encadrement législatif de la participation en urbanisme est en voie de modification par le projet de loi 16 – en cours d'examen – modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Ce projet de loi prévoit notamment une consultation écrite, et réserve l'assemblée publique à certaines circonstances spécifiques.

Cette consultation écrite pourrait être favorable à la participation de personnes âgées, en particulier celles qui connaissent des limitations de mobilité. Il importe toutefois de ne pas négliger le fait que comme dans l'ensemble de la population, une part des personnes âgées souffre d'analphabétisme à des degrés divers. De plus, le manque d'accès à des modes de communication électronique pourrait compromettre la participation de certaines personnes aux consultations écrites.

### Pistes d'action

- Procéder à des consultations spécifiques pour mieux connaître les habitudes, besoins et désirs des personnes âgées
- Améliorer la diffusion des informations envers les personnes âgées
- Favoriser les activités intergénérationnelles et les espaces d'interaction

### Défis à surmonter

- Adapter les communications, parfois à l'inverse des tendances actuelles (ex. consultations en ligne)
- Éviter de donner l'impression de favoriser les personnes âgées au détriment d'autres populations

### Recommandation

6. **Adopter une politique de participation publique prévoyant des mesures visant à favoriser la participation des personnes âgées et la prise en compte de leurs besoins.**



## Thème 2. Vie sociale et engagement dans la communauté

Au Canada, en moyenne, les personnes âgées se déplaçant en auto sont plus susceptibles (73 %) de participer à des activités sociales que celles qui dépendent d'autres moyens de transport (marche : 66 %; transport en commun : 61 %, passager sans permis : 53 %, taxi ou transport adapté : 46 %)<sup>1</sup>. En plus de la perte d'autonomie personnelle qui accompagne souvent la perte de la capacité de conduire, l'importante dépendance à l'automobile qui s'observe dans de nombreux quartiers constitue un obstacle important à la mobilité et à la participation sociale.

Parallèlement, la distance parcourue par les personnes âgées diminue avec l'âge, quel que soit le mode de déplacement (Forum international des transports, 2012<sup>2</sup>). La distance-seuil d'un déplacement à pied, soit la distance au-delà de laquelle la propension à utiliser la marche comme mode de déplacement va diminuer, est évaluée à 650 mètres pour les plus de 65 ans (Martel-Poliquin, Éric, 2012<sup>3</sup>).

Ainsi la proximité des services essentiels et leur accessibilité par les réseaux de transport collectif deviennent un enjeu essentiel pour des aînés autonomes, relativement seuls et dont le rayon d'action s'amenuise avec le temps.

### LA PROXIMITÉ DES DESTINATIONS : UN ESSENTIEL POUR LES AÎNÉS

Un échantillon de plus de 1000 personnes âgées de plus de 45 ans, interrogées par l'AARP<sup>4</sup> fait ressortir les caractéristiques suivantes comme importantes pour une communauté. Si, pour toutes les classes d'âge, la proximité sociale (des amis et de la famille) est le facteur le plus important, chez les 60 ans et plus, c'est la proximité des destinations qui occupe la première place (extrêmement ou très important pour 75 % des 60-65 ans et 73% des 65 ans et plus).

Par ailleurs, les quatre facteurs les plus prisés (proximité d'une église ou d'un groupe social, facilité de se déplacer à pied, proximité des destinations, proximité des amis et de la famille) apparaissent particulièrement importants pour les personnes dont le revenu est plus faible.

### Pistes d'action

- Renforcer les centralités de quartier et de voisinage (rues principales, noyaux villageois).
- Soigner les espaces publics dans les centralités pour en faire des lieux de rencontre inclusifs.
- Favoriser l'implantation des services de proximité au cœur de chaque milieu de vie, particulièrement dans les milieux propices à un vieillissement actif.

### Défis à surmonter

- Lutter contre la tendance à la concentration et aux gros formats commerciaux.

#### Recommandation

- 7. Accompagner les municipalités dans l'adoption de stratégies pour des commerces et des services accessibles aux personnes âgées.**
- 8. Dans la planification, limiter la taille des épiceries et concentrer les services de proximité dans les centralités de quartier et de voisinage.**

<sup>1</sup>Martin Turcotte, Profil des habitudes liées au transport chez les aînés, Tendances sociales canadiennes (Été 2012, no. 93), Statistique Canada [<http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2012001/article/11619-fra.htm>]

<sup>2</sup> Piétons : sécurité, espace urbain et santé, Édition OCDE [<http://dx.doi.org/10.1787/9789282103678-fr>]

<sup>3</sup> Mieux comprendre les déterminants du choix modal, Mémoire de maîtrise, École Polytechnique Montréal [<http://publications.polymtl.ca/904/>]

<sup>4</sup> AARP, Home and community preferences of the 45+ population - 2014, En ligne :

[http://www.aarp.org/content/dam/aarp/research/surveys\\_statistics/il/2015/2014-Home-Community-45plus-res-il.pdf](http://www.aarp.org/content/dam/aarp/research/surveys_statistics/il/2015/2014-Home-Community-45plus-res-il.pdf), consulté le 15 avril 2016.





## Thème 3. Promotion du vieillissement et mode de vie sain

La marche joue un rôle de premier plan dans le vieillissement en santé (OMS, 2007<sup>5</sup>). Les personnes âgées ont un taux plus élevé d'activité physique et un niveau inférieur d'embonpoint lorsqu'elles vivent dans des quartiers favorables à la marche (multiples études citées par Mercille, Geneviève, 2013<sup>6</sup>).

La possibilité d'accéder aux commerces et services de proximité joue un rôle prépondérant dans l'activité physique des personnes âgées. C'est aussi une question de qualité de vie, de participation sociale et même de sécurité et d'accès aux soins de santé et autres besoins essentiels.

Pourtant, dans de nombreux milieux, cette accessibilité est très limitée, voire décroissante. Ce problème de manque de services de proximité ne se limite pas au milieu rural, certes très touché par la question, par exemple, des déserts alimentaires. En milieu urbain de banlieue, nombreux sont les quartiers résidentiels totalement dépourvus de commerces, où l'épicerie se trouve de l'autre côté d'un large boulevard, voire de l'autoroute. Qui plus est, même les milieux urbains centraux et les noyaux villageois vivent les conséquences de la compétition des grandes surfaces commerciales qui, en s'implantant aux abords du réseau routier à distance des milieux de vie, contribuent à la dévitalisation des artères commerciales et des noyaux commerciaux de proximité<sup>7</sup>.

Par ailleurs, les changements climatiques auront sur les collectivités des impacts qui risquent d'affecter plus fortement des personnes âgées, que ce soit en raison de leur vulnérabilité physique ou économique ou des caractéristiques de leur milieu de vie.

### Pistes d'action

- Multiplier les occasions de déplacements actifs vers des commerces et services de proximité.
- Renforcer l'accessibilité des lieux d'activité physique et de loisir (équipements sportifs, parcs, équipements de loisirs).
- Augmenter et améliorer l'offre en équipements et espace publics ou communautaires.
- Renforcer l'accessibilité des commerces alimentaires, en particulier en développant des systèmes alimentaires territorialisés.
- Améliorer l'accessibilité universelle des équipements publics et communautaires et des commerces

### Défis à surmonter

- Limiter la concurrence des concentrations commerciales périphériques.
- Dépasser la contrainte du « terrain le moins cher » lors de l'implantation d'équipements publics.

### Recommandations

- 9. Identifier les centralités de proximité et les renforcer par un aménagement à échelle humaine, des pratiques fiscales appropriées et une planification urbaine qui les protège de la concurrence des grandes surfaces et mégacentres.**
- 10. Adopter une politique de localisation des édifices publics (CLSC, édifices gouvernementaux, etc.) favorisant l'accessibilité des services pour les personnes âgées.**
- 11. Soutenir les municipalités dans l'adaptation des pratiques aux bouleversements climatiques (vagues de chaleur, pluies abondantes, etc.).**

<sup>5</sup> Guide mondial des villes amies des aînés. [[www.who.int/ageing/publications/guide\\_mondial\\_des\\_villes\\_amies\\_des\\_aines.pdf](http://www.who.int/ageing/publications/guide_mondial_des_villes_amies_des_aines.pdf)]

<sup>6</sup> Environnement alimentaire local et son association avec les habitudes alimentaires de personnes âgées, École de santé publique, Faculté de médecine, Université de Montréal. [<https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/9714>]

<sup>7</sup> La publication « Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables » (Vivre en Ville, 2013) détaille les mesures propices au renforcement de pôles commerciaux et de services de proximité.



## Thème 4. Services et soutien pour demeurer à domicile

Pour pouvoir demeurer à domicile, y compris dans le cas d'une perte partielle d'autonomie, les personnes âgées doivent pouvoir compter sur un réseau de soutien et sur la disponibilité de nombreuses ressources à proximité.

### COMMENT CHOISIR UN NOUVEAU MILIEU DE VIE EN CAS DE PERTE D'AUTONOMIE?

L'Institut Nazareth et Louis Braille (CISSS Montérégie-Centre) propose aux personnes ayant subi une perte d'autonomie une série de critères simples pour évaluer « l'accessibilité de l'environnement extérieur et intérieur lors d'un déménagement »<sup>8</sup> et propose notamment de privilégier un environnement résidentiel :

- où l'aménagement des espaces publics est favorable aux piétons;
- qui offre, avec un temps de déplacement acceptable, des commerces et services essentiels au quotidien (épicerie, pharmacie, dépanneur, clinique médicale ou CLSC, banque), des équipements publics de base (parc, équipements de loisirs, etc.), et du transport en commun structurant.

En plus des commerces et services déjà mentionnés dans les thèmes 2 et 3, la proximité de services médicaux près du domicile peut jouer un rôle clé dans le maintien à domicile. Une personne âgée incapable d'accéder à des services médicaux extérieurs devra tôt ou tard se résigner à déménager dans une structure dotée de services équivalents sur place.

La tendance du système de santé à rassembler les services dans un nombre réduit de points d'accès est, sous cet aspect, un frein au maintien à domicile des personnes âgées. C'est le cas en milieu rural, où cela peut forcer les personnes âgées à obtenir un accompagnement (personnel ou professionnel) sur une plus longue distance. C'est aussi le cas en milieu urbain, où en fermant un point de service sur deux, on peut rapidement doubler la moyenne à parcourir. Or, une personne âgée qui est en mesure de se déplacer jusqu'à 650 mètres environ sans difficulté majeure (distance seuil observée) ne pourra plus accéder à des services distants de plus d'un kilomètre.

### Pistes d'action

- Renforcer la première ligne de services médicaux (CLSC, cliniques de proximité).
- Maintenir une couverture de services la plus complète possible et des horaires étendus.
- Développer les soins à domicile.
- Soutenir les réseaux communautaires de services et de soutien.

### Défis à surmonter

- Renverser la tendance à la « rationalisation » des services de santé.
- Surmonter les difficultés liées à la pénurie de main d'œuvre.

### Recommandations

**12. Renforcer l'importance du critère « favoriser le maintien à domicile des personnes âgées » dans les choix d'organisation du système de santé.**

**13. Augmenter la reconnaissance et le soutien financier des réseaux communautaires.**

<sup>8</sup> CISSS Montérégie-Centre «Vous prévoyez déménager ?», en ligne : <http://www.inlb.qc.ca/wp-content/uploads/2016/04/Vous-Prevoyez-Demenager2016.pdf>



## Thème 5. Habitation adaptable et abordable

Quand on parle de « chez-soi », on fait au moins autant référence au voisinage qu'à l'habitation à proprement parler. Comme le souligne le document de consultation, plusieurs personnes âgées sont forcées de quitter leur milieu d'une part parce que leur logement ne leur convient plus, et d'autre part parce qu'il n'y a pas d'alternative répondant à leurs besoins dans le milieu de vie (quartier, village) où elles résident. Mieux répondre aux besoins des personnes âgées en matière d'habitation passe donc par une action à deux échelles : celle de l'habitation, et celle du milieu de vie<sup>9</sup>.

### L'EXEMPLE DE L'AGGLOMÉRATION DE RENNES : LES ZONES FAVORABLES AU VIEILLISSEMENT

Depuis 2012, la ville française de Rennes expérimente une méthode pour créer des milieux de vie adaptés et accessibles aux personnes âgées. Elle a intégré à sa planification un référentiel des conditions favorables au vieillissement dans trois domaines d'intervention : 1) mobilité; 2) commerces, services et équipements et; 3) organisation de l'espace urbain et programmation. Une boîte à outils décline des objectifs et des méthodes d'intervention.

À l'aide d'un diagnostic détaillé du territoire, Rennes a d'abord élaboré une cartographie des zones favorables au vieillissement. Ces zones, bien desservies par le transport en commun, comportent une centralité de quartier ou de voisinage dotée d'équipements publics, de commerces et de service de proximité. Un plan d'intervention précis accompagne l'aménagement de ces zones en identifiant, par exemple, les possibilités d'évolution du parc de logement social et privé afin de saisir les opportunités d'adaptation et de réhabilitation des immeubles.

*CHAPON, P.-M. et coll. (2013), Adapter les villes au vieillissement. Enjeux d'aménagement et de gouvernance, ICADE, Centre d'analyse stratégique, 96 pages. [http://www.inventerdemain.fr/images/etude-icade.pdf].*

### Pistes d'action

- Diversifier les options résidentielles, y compris en ayant recours à la maîtrise foncière publique pour faciliter la construction de logements sociaux et à but non lucratif.
- Favoriser la densification au sein des centralités existantes ou en devenir.
- Améliorer les caractéristiques d'accessibilité universelle des logements, neufs et existants.

### Défis à surmonter

- Renverser la tendance au grossissement des formats de résidences pour personnes âgées, notamment pour des raisons économiques et réglementaires.
- Relever le défi de l'acceptation de la densification, y compris chez les personnes âgées.

### Recommandations

- 14. Accompagner les municipalités dans l'élaboration de stratégies de développement d'habitations adaptées aux besoins des personnes âgées.**
- 15. Accompagner les promoteurs immobiliers dans les projets destinés aux personnes âgées pour assurer des choix de localisation optimaux.**
- 16. Augmenter le soutien financier aux programmes de logement social.**
- 17. Favoriser les projets d'habitation à but non lucratif par un zonage différencié.**
- 18. Assouplir le contexte réglementaire et normatif entourant la construction de résidences pour personnes âgées.**

<sup>9</sup> La publication « Réussir l'habitat dense : dix clés pour des habitations compactes, attrayantes et performantes » (Vivre en Ville et Écobâtiment, 2017) présente les caractéristiques d'un habitat qui répond à la fois aux attentes des ménages, et aux principes du développement durable.



## Thème 6. Mobilité et transport

Les personnes âgées évoluent dans le même monde que l'ensemble de la population : un monde très dépendant de la voiture, où les alternatives de transport sont limitées, les distances toujours plus longues, les aménagements insuffisants, peu confortables et souvent peu sécuritaires. Elles évoluent dans ce monde, avec, parfois, des caractéristiques personnelles qui les rendent plus vulnérables et plus dépendantes. Améliorer la mobilité pour tous et toutes, c'est renforcer l'autonomie, la sécurité et les opportunités de bien vieillir.

Plusieurs sections précédentes (2, 3 et 4, notamment) ayant mis l'accent sur la localisation des équipements, services et commerces pour assurer leur accessibilité, cette section se concentre davantage sur le réseau et les services et équipements de transport.

### LES DÉPLACEMENTS À VÉLO POUR LES ÂÎNÉS, TROP SOUVENT OUBLIÉS

Dans certains pays, notamment européens, la pratique du vélo comme mode de déplacement utilitaire est répandue dans toutes les tranches d'âges de la population<sup>10</sup>. La situation est bien différente au Québec, où les âgés n'avaient pas traditionnellement l'habitude de pratiquer le vélo (de loisir ou utilitaire). Cependant, cette situation change : « de 12 % en 1995, le taux de cyclistes [de 65 à 74 ans] a plus que doublé, pour atteindre 29 % »<sup>11</sup>. Cette croissance, vraisemblablement associée au vieillissement d'une population habituée à la pratique du vélo, doit être prise en considération pour l'aménagement des milieux de vie.

Pour les personnes âgées, il s'agit d'une activité physique qui est peu agressive pour les articulations des genoux et des hanches<sup>12</sup> et qui peut donner accès à une plus grande panoplie de destinations pour un effort moindre (sur le plat tout au moins).

L'aménagement d'infrastructures cyclables de qualité, séparées physiquement de la circulation, possède le potentiel d'attirer de nouveaux cyclistes, particulièrement chez les âgés<sup>13</sup>. De plus, de tels aménagements permettent de limiter la pratique du vélo sur les trottoirs, ce qui affecte le sentiment de sécurité chez les âgés plus vulnérables<sup>14</sup>.

### Pistes d'action

- Changer les normes de conception des rues et des intersections pour les adapter, notamment, à la vitesse de marche moyenne observée chez les personnes âgées.
- Lorsque le réseau routier supérieur traverse des milieux urbanisés, l'aménager pour le confort et la sécurité des cyclistes et des piétons.
- Généraliser les meilleures pratiques pour favoriser la marche : encadrement des rues par le bâti, trottoirs larges et traversants, intersections sécurisées par des avancées de trottoirs et des îlots refuges, présence de végétation, bancs, éclairage public, etc.
- Réduire le débit et la vitesse des déplacements motorisés en milieu urbanisé (villes et villages).
- Assurer la cohérence et la continuité des aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes.
- Atténuer les irritants et les barrières, physiques ou psychologiques associés aux déplacements actifs, notamment en apaisant la circulation et en rendant les espaces publics plus conviviaux.
- Améliorer l'offre de transport en commun local et en dehors des heures de pointe.
- Améliorer l'information relative aux services disponibles (applications, affichage dynamique, messages sonores, etc.).

<sup>10</sup> BBC NEWS (2013). Why is Cycling so Popular in the Netherlands ?. en ligne : (<http://www.bbc.com/news/magazine-23587916>) [consulté le 12 décembre 2016].

<sup>11</sup> Vélo Québec association (2016), L'état du vélo au Québec en 2015.

<sup>12</sup> <http://www.iugm.qc.ca/sante-aines/infoc chute/chute-style/chute-style-activite.html>

<sup>13</sup> AARP (2016), Bicycles Aren't Just for Kids, <http://www.aarp.org/livable-communities/getting-around/info-2015/bicycles-bike-riding-older-adults.html>

<sup>14</sup> AARP (2016), 10 Ways Bicycle-Friendly Streets Are Good for People Who Don't Ride Bicycles. En ligne [<http://www.aarp.org/livable-communities/getting-around/info-2016/why-bicycling-infrastructure-is-good-for-people-who-dont-ride-bikes.html>]



- Simplifier la tarification des services de transport, notamment en favorisant les abonnements à tarif réduit permettant d'utiliser un cocktail de services.
- Documenter les perceptions des personnes âgées face à l'hiver et intégrer des solutions dans l'aménagement des milieux de vie<sup>15</sup>.

## Défis à surmonter

- Parvenir à susciter le changement modal et à faire accepter la réduction de la place accordée à l'auto.
- Démystifier les déplacements actifs, notamment en ce qui a trait au sentiment de sécurité.
- Assurer un entretien adéquat, particulièrement en hiver, des équipements cyclopiétons.
- Éliminer les abaissements de trottoirs aux entrées charretières pour réduire le risque de chute et améliorer le confort des piétons.

### Recommandations

- 19. Accompagner les municipalités dans l'adaptation de leur réseau de rues et de leurs services de transport aux besoins des personnes âgées.**
- 20. Poursuivre l'intégration des besoins des personnes âgées dans l'aménagement, l'équipement et l'entretien des rues et des espaces publics, notamment en conditions hivernales.**
- 21. Adopter une vitesse de conception de base de 30 km/h plutôt que 50 km/h pour la majorité du réseau de rues.**
- 22. Rendre obligatoire l'implantation d'aménagements pour les cyclistes et les piétons lors de l'ouverture ou de la réfection d'une rue.**
- 23. Augmenter le financement des transports collectifs et des transports actifs.**
- 24. Intégrer les enjeux liés au vieillissement de la population dans le plan de mise en œuvre de la Politique de mobilité durable, en cours de révision.**
- 25. Adopter une approche « Vision Zéro » en sécurité routière et adapter les normes de conception, le Code de la sécurité routière et les pratiques de gestion du réseau routier à cette nouvelle approche.**
- 26. Documenter les chutes dans l'espace public pour mieux s'attaquer au problème.**

<sup>15</sup> Les publications « Villes d'hiver pour personnes âgées (Vivre en Ville, 2023 et « Ville d'hiver » (Vivre en Ville, 2018) détaillent des contextes, des approches et mesures pour favoriser l'activité physique et sociale en conditions hivernales, et en particulier les déplacements actifs des personnes âgées.



# Conclusion : davantage tenir compte du territoire dans les approches « Aîné-es »

De plus en plus d'initiatives voient le jour, dans tous les types de milieux, dans l'optique de favoriser la participation sociale des personnes âgées et la création d'une société où il fait bon vieillir. Les personnes âgées sont d'ailleurs partie prenante de cette dynamique, et le seront sans doute de plus en plus, vu leur proportion croissante dans toutes les communautés.

Le dynamisme et l'implication de nombreuses personnes âgées ne doit toutefois pas conduire à occulter une réalité préoccupante : celle de l'existence de vulnérabilités, propres notamment au grand âge, qui affectent l'autonomie et la qualité de vie d'un nombre croissant de personnes.

Ces vulnérabilités représentent, pour la société, un coût important. D'une part, il faudra mettre en place des pratiques compensatoires, qui exigeront souvent une forte disponibilité de main d'œuvre, rémunérée ou bénévole. D'autre part, les freins à la participation sociale des personnes âgées constituent un coût d'opportunité et privent l'ensemble de la société de leur contribution.

L'organisation des collectivités, notamment sur le plan territorial, peut avoir un effet aggravant sur les vulnérabilités des personnes âgées, notamment en cas de distances trop longues à parcourir, d'aménagement inadéquats, etc. Heureusement, les choix de planification peuvent aussi avoir des effets protecteurs.

Transformer les collectivités pour créer des milieux de vie propices à la santé et à la qualité de vie d'une population vieillissante est un projet de société emballant, nécessaire et certainement très rentable.

Les interventions territoriales, parfois plus longues à mettre en œuvre, sont aussi particulièrement durables. Leurs effets sont permanents et universels<sup>16 17</sup>.

Il importe par ailleurs de souligner qu'une meilleure prise en considération des enjeux liés au vieillissement dans la planification urbaine peut et doit être envisagée comme un moyen de répondre à des enjeux qui concernent l'ensemble de la société, comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de la santé. Le développement d'un « réflexe « Aîné-es » dans les politiques et pratiques, tant des ministères et organismes que des municipalités québécoises, ainsi que chez les acteurs privés, concourra en fait à la création de collectivités viables, améliorant la qualité de vie de tous et toutes.

## Recommandation

**27. Prioriser les approches territoriales d'adaptation au vieillissement de la population, pour leur caractère structurant, universel et permanent.**

**28. Mobiliser l'ensemble des acteurs en faveur d'approches territoriales d'adaptation au vieillissement de la population pour dépasser le travail en silo.**

<sup>16</sup> Daniel Gill, Revue québécoise d'urbanisme, Les enjeux urbanistiques du vieillissement de la population, pp. 4-6., Vol. 36 Num. 2 mai 2016.

<sup>17</sup> Séguin et al., Des enjeux du vieillissement vus à travers les lunettes de l'urbanisme et de la géographie, pp. 21-26, revue Pluriâge, vol.3 num.1 automne, 2012



# Bibliographie

- AARP (2014), *Home and community preferences of the 45+ population*. [en ligne : [http://www.aarp.org/content/dam/aarp/research/surveys\\_statistics/il/2015/2014-Home-Community-45plus-res-il.pdf](http://www.aarp.org/content/dam/aarp/research/surveys_statistics/il/2015/2014-Home-Community-45plus-res-il.pdf), consulté le 15 avril 2016].
- AARP (2016), *Bicycles Aren't Just for Kids*, <http://www.aarp.org/livable-communities/getting-around/info-2015/bicycles-bike-riding-older-adults.html>
- AARP (2016), *10 Ways Bicycle-Friendly Streets Are Good for People Who Don't Ride Bicycles*. En ligne [ <http://www.aarp.org/livable-ommunities/getting-around/info-2016/why-bicycling-infrastructure-is-good-for-people-who-dont-ride-bikes.html> ]
- BBC NEWS (2013). Why is Cycling so Popular in the Netherlands ?. en ligne : (<http://www.bbc.com/news/magazine-23587916>) [consulté le 12 décembre 2016].
- CISSS Montérégie-Centre (s.d.) «*Vous prévoyez déménager ?*», [en ligne : <http://www.inlb.qc.ca/wp-content/uploads/2016/04/Vous-Prevoyez-Demenager2016.pdf>].
- GILL Daniel (2016), « Les enjeux urbanistiques du vieillissement de la population », *Revue québécoise d'urbanisme*, pp. 4-6., Vol. 36 Num. 2
- MARTEL POLIQUIN Éric (2012), *Mieux comprendre les déterminants du choix modal*, Mémoire de maîtrise, École Polytechnique Montréal [<http://publications.polymtl.ca/904/>].
- OCDE (2011), *Piétons : sécurité, espace urbain et santé*, Édition OCDE [<http://dx.doi.org/10.1787/9789282103678-fr>].
- ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (2007). *Guide mondial des villes amies des aînés*. [[www.who.int/ageing/publications/guide\\_mondial\\_des\\_villes\\_amies\\_des\\_aines.pdf](http://www.who.int/ageing/publications/guide_mondial_des_villes_amies_des_aines.pdf)]
- SEGUIN et al. (2012), « Des enjeux du vieillissement vus à travers les lunettes de l'urbanisme et de la géographie », pp. 21-26, *revue Pluriâge*, vol.3 num.1 automne.
- TURCOTTE, Martin (2012). “ Profil des habitudes liées au transport chez les aînés”, Série *Tendances sociales canadiennes*. Canada, Statistique Canada, 18 pages, [[www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2012001/article/11619-fra.htm#a5](http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2012001/article/11619-fra.htm#a5)] (Consulté le 5 avril 2016).
- VÉLO QUEBEC ASSOCIATION (2016), *L'état du vélo au Québec en 2015*.
- VIVRE EN VILLE (2013). *Bâtir au bon endroit : la localisation des activités et des équipements au service des collectivités viables*. 107 p. (coll. Outiller le Québec ; 4).
- VIVRE EN VILLE (2018). *Ville d'hiver: principes et stratégies d'aménagement hivernal du réseau actif d'espaces publics montréalais*, 56 p. (coll. Vers des collectivités viables).
- VIVRE EN VILLE (2019). *Des milieux de vie pour toute la vie: outils pour guider les municipalités dans l'aménagement d'environnements bâtis favorables à un vieillissement actif*, 64 p. (coll. Vers des collectivités viables).
- VIVRE EN VILLE (2022). *Collectivités en santé : guider les municipalités dans l'aménagement de milieux de vie favorables à la santé, au bien-être et à la qualité de vie*, 64 p. (coll. Vers des collectivités viables).
- VIVRE EN VILLE (2023). *Villes d'hiver pour personnes aînées: outils pour guider les municipalités dans l'amélioration des déplacements actifs des personnes aînées à travers l'aménagement et l'entretien du réseau*, 22 p. (coll. Passer à l'action).
- VIVRE EN VILLE ET ÉCOBÂTIMENT (2017). *Réussir l'habitat dense : dix clés pour des habitations compactes, attrayantes et performantes*, 132 p. (coll. Outiller le Québec; 9).





## VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://facebook.com/vivreenville)

### ■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT  
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 311  
Québec (Québec) G1R 2T9  
T.418.522.0011

### ■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
T. 514.394.1125

### ■ GATINEAU

200-A, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec) J8Y 3W9  
T. 819.205.2053