

SOMMAIRE

FAVORISER LA MOBILITÉ DES ÂÎNÉS CANADIENS

Le comité d'experts sur les besoins de transport d'une population vieillissante



FAVORISER LA MOBILITÉ DES AÎNÉS CANADIENS

**Le comité d'experts sur les besoins de transport
d'une population vieillissante**

LE CONSEIL DES ACADÉMIES CANADIENNES

180, rue Elgin, bureau 1401, Ottawa (Ontario) Canada K2P 2K3

Avis : Le projet sur lequel porte ce rapport a été entrepris avec l'approbation du conseil d'administration du Conseil des académies canadiennes (CAC). Les membres du conseil d'administration sont issus de la Société royale du Canada (SRC), de l'Académie canadienne du génie (ACG) et de l'Académie canadienne des sciences de la santé (ACSS), ainsi que du grand public. Les membres du comité d'experts responsables du rapport ont été choisis par le CAC en raison de leurs compétences spécifiques et dans le but d'obtenir un éventail équilibré de points de vue.

Ce rapport a été préparé pour le Gouvernement du Canada en réponse à une demande soumise par le ministère des Transports. Les opinions, constatations et conclusions présentées dans cette publication sont celles des auteurs, à savoir le comité d'experts sur les besoins de transport d'une population vieillissante et ne reflètent pas nécessairement les points de vue des organisations où ils travaillent, ou auxquelles ils sont affiliés, ou de l'organisme commanditaire, Transports Canada.

Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives Canada

Favoriser la mobilité des aînés canadiens / Le Comité d'experts sur les besoins de transport d'une population vieillissante.

Publié aussi en anglais sous le titre: Older Canadians on the move.

Comprend des références bibliographiques.

Publié en formats imprimé(s) et électronique(s).

ISBN 978-1-926522-36-4 (couverture souple).—ISBN 978-1-926522-37-1 (PDF)

1. Personnes âgées—Transport—Canada. 2. Transport—Politique gouvernementale—Canada. I. Conseil des académies canadiennes, organisme de publication II. Conseil des académies canadiennes. Comité d'experts sur les besoins de transport d'une population vieillissante, auteur

HQ1063.5.O5314 2017

362.63'0971

C2017-907072-X

C2017-907073-8

Le rapport peut être cité comme suit :

Conseil des académies canadiennes, 2017. *Favoriser la mobilité des aînés canadiens*. Ottawa (ON): Comité d'experts sur les besoins de transport d'une population vieillissante, Conseil des académies canadiennes.

Avis de non-responsabilité : Au meilleur de la connaissance du CAC, les données et les informations tirées d'Internet qui figurent dans le présent rapport étaient exactes à la date de publication du rapport. En raison de la nature dynamique d'Internet, des ressources gratuites et accessibles au public peuvent subséquemment faire l'objet de restrictions ou de frais d'accès, et l'emplacement des éléments d'information peut changer lorsque les menus et les pages Web sont modifiés.

© 2017 Conseil des académies canadiennes

Imprimé à Ottawa, Canada



Le Conseil des académies canadiennes

Le Conseil des académies canadiennes (CAC) est un organisme indépendant à but non lucratif qui soutient des évaluations spécialisées indépendantes, étayées scientifiquement et faisant autorité, qui alimentent l'élaboration de politiques publiques au Canada. Dirigé par un conseil d'administration et conseillé par un comité consultatif scientifique, le CAC a pour champ d'action la *science* au sens large, ce qui englobe les sciences naturelles, les sciences humaines et sociales, les sciences de la santé, le génie et les lettres. Les évaluations du CAC sont effectuées par des comités pluridisciplinaires indépendants d'experts provenant du Canada et de l'étranger. Ces évaluations visent à cerner des problèmes nouveaux, des lacunes de nos connaissances, les atouts du Canada, ainsi que les tendances et les pratiques internationales. Ces études fournissent aux décideurs gouvernementaux, aux universitaires et aux parties prenantes l'information de grande qualité dont ils ont besoin pour élaborer des politiques publiques éclairées et innovatrices.

Tous les rapports d'évaluation du CAC sont soumis à un examen formel. Ils sont publiés en français et en anglais, et mis à la disposition du public sans frais. Des fondations, des organisations non gouvernementales, le secteur privé et tout palier de gouvernement peuvent soumettre au CAC des questions susceptibles de faire l'objet d'une évaluation. Le CAC bénéficie aussi du soutien de ses trois académies membres fondatrices :

La Société royale du Canada (SRC)

Fondée en 1882, la Société royale du Canada comprend des académies des arts, des lettres et des sciences, ainsi que le tout premier organisme canadien de reconnaissance multidisciplinaire destiné à la nouvelle génération d'intellectuels canadiens, le Collège de nouveaux chercheurs et créateurs en art et en science. La SRC a pour mission de reconnaître l'excellence dans le savoir, la recherche et les arts, de conseiller les gouvernements et les organismes ainsi que de promouvoir une culture du savoir et de l'innovation au Canada et en partenariat avec d'autres académies nationales dans le monde.

L'Académie canadienne du génie (ACG)

L'Académie canadienne du génie est l'organisme national par l'entremise duquel les ingénieurs les plus chevronnés et expérimentés du Canada offrent au pays des conseils stratégiques sur des enjeux d'importance primordiale. Fondée en 1987, l'ACG est un organisme indépendant, autonome et à but non lucratif. Les Fellows de l'ACG sont nommés et élus par leurs pairs en reconnaissance de leurs réalisations exceptionnelles et de leurs longs états de service au sein

de la profession d'ingénieur. Au nombre d'environ 600, les Fellows de l'ACG s'engagent à faire en sorte que les connaissances expertes en génie du Canada soient appliquées pour le plus grand bien de tous les Canadiens.

L'Académie canadienne des sciences de la santé (ACSS)

L'ACSS souligne l'excellence en sciences de la santé en nommant des membres reconnus pour leurs réalisations exceptionnelles en sciences de la santé au Canada et pour leur volonté de servir le public canadien. L'Académie produit des évaluations pertinentes, étayées et impartiales et recommande des solutions stratégiques et pratiques au regard de questions touchant la santé des Canadiens. Fondée en 2004, l'ACSS compte aujourd'hui 607 membres et nomme de nouveaux membres chaque année. L'organisme est dirigé par un conseil des gouverneurs, dont les membres sont bénévoles, et un conseil de direction.

www.sciencepourlepublic.ca

@scienceadvice

Comité d'experts sur les besoins de transport d'une population vieillissante

Guidé par son comité consultatif scientifique, son conseil d'administration et ses académies membres, le CAC a constitué le comité d'experts sur les besoins en transport d'une population vieillissante pour entreprendre ce projet. Chacun de ces spécialistes a été choisi pour son expertise, son expérience et son leadership éprouvé dans des domaines pertinents pour ce projet.

Neena L. Chappell, C.M., MSRC, MACSS (présidente), professeure émérite, Institute on Aging & Lifelong Health et Département de sociologie, Université de Victoria (Victoria, C.-B.)

Maureen Ashe, professeure agrégée, Département de médecine familiale, Université de la Colombie-Britannique; Centre for Hip Health and Mobility; Chaire de recherche du Canada en mobilité communautaire (Vancouver, C.-B.)

Howard Bergman, MACSS, directeur, Département de médecine familiale; professeur, Départements de médecine familiale, de médecine et d'oncologie, Université McGill (Montréal, Qc)

David Timothy Duval, professeur agrégé, Faculté d'administration des affaires et d'économie, Université de Winnipeg; associé, Transport Institute, Université du Manitoba (Winnipeg, Man.)

Geoff Fernie, MACSS, directeur de la recherche, Toronto Rehabilitation Institute – UHN; professeur, Département de chirurgie et Institute of Biomaterials and Biomedical Engineering, Université de Toronto (Toronto, Ont.)

Katharine M. Hunter-Zaworski, professeure agrégée, School of Civil and Construction Engineering, Université d'État de l'Oregon (Corvallis, OR)

Lorne Mackenzie, directeur, affaires réglementaires, WestJet Airlines (Calgary, Alb.)

Lynn McDonald, directrice scientifique, National Initiative for the Care of the Elderly (NICE); professeure, Faculté du travail social, Université de Toronto (Toronto, Ont.)

David Metz, professeur honoraire, Centre for Transport Studies, University College de Londres (Londres, Royaume-Uni)

Alex Mihailidis, professeur, Département des sciences du travail et de l'ergothérapie, Université de Toronto; directeur scientifique, AGE-WELL NCE Inc. (Toronto, Ont.)

Parminder Raina, directeur scientifique, McMaster Institute for Research on Aging; professeur, Département des méthodes, preuves et impacts de la recherche en santé, Université McMaster; titulaire de la Chaire de recherche du Canada (niveau 1) en gérosceince, titulaire de la chaire de recherche Raymond et Margaret Labarge en vieillissement optimal et en application du savoir pour un vieillissement optimal (Hamilton, Ont.)

Marian L. Robson, associée principale, Global Public Affairs (Vancouver, C.-B.)

S. C. (Chan) Wirasinghe, FACG, professeur, Département de génie civil, Université de Calgary (Calgary, Alb.)

Le Conseil des académies canadiennes (CAC) remercie également Brian Flemming, C.M., c.r., agrégé supérieur de recherche, Van Horne Institute, pour sa contribution à l'évaluation.

Durant ses délibérations, le comité a recherché l'aide de nombreuses personnes et organisations qui lui ont apporté de précieux renseignements à étudier. Il tient particulièrement à remercier Susan Clarke et J. Glendenning, de l'Office des transports du Canada; Gina Sylvestre, de l'Université de Winnipeg; le comité des transports du Conseil des Canadiens avec déficience; et l'équipe de l'Étude longitudinale canadienne sur le vieillissement.

Message de la présidente

Le transport est un élément vital du quotidien de la population canadienne. Un système de transport inclusif permettant le déplacement continu de tous, quels que soient le contexte, l'âge ou la capacité de la personne, procurerait des avantages majeurs et étendus. Un tel système favoriserait l'équité sociale, l'inclusion sociale et le bien-être individuel et contribuerait à de nouveaux débouchés économiques, car un plus grand nombre de personnes voyageraient.

Les aînés sont une composante importante de la société canadienne, mais leurs besoins diversifiés de transport ne sont pas toujours satisfaits par le système actuel. Ils constituent également le groupe démographique qui connaît la plus forte croissance au pays et devraient représenter près du quart de la population en 2036. Par conséquent, la demande pour un système de transport canadien inclusif répondant aux besoins des aînés ne peut que croître. De plus, un système répondant à leur éventail de besoins satisferait aussi ceux de l'ensemble de la population.

Ce rapport découle de la reconnaissance de l'importance d'adapter le système de transport canadien afin qu'il réponde aux besoins d'une population vieillissante. À l'inverse des rapports précédents, qui insistaient sur le handicap, il examine l'évolution normale des besoins de transport avec l'âge et porte aussi sur les aînés sans déficience. Le comité d'experts avait pour mandat d'étudier en quoi la technologie et l'innovation peuvent servir à atteindre cet objectif. Le choix du moment était à l'époque fortuit, mais il est à présent idéal pour déterminer la façon dont le Canada peut évoluer vers un système de transport inclusif, alors que sa population vieillit rapidement, que des modifications sont apportées aux règles de transport et d'accessibilité au pays et que des investissements sont réalisés dans l'infrastructure de transport partout au pays. Les experts ont apporté une expertise provenant de plusieurs disciplines : génie, gérontologie, médecine gériatrique, politiques de transport, industrie et technologies innovantes. Mais malgré la diversité de points de vue de ses membres, le comité est parvenu à produire un rapport consensuel qui résume les données probantes et définit les mesures à prendre pour l'avenir.

J'aimerais témoigner ma gratitude à tous les membres du comité d'experts pour leur travail acharné et leur dévouement à l'égard de ce projet. Les discussions animées qui ont eu lieu durant l'évaluation ont bénéficié de la diversité d'opinions et ont abouti à un rapport de grande qualité. Au nom du comité, je tiens également à remercier les examinateurs, dont les critiques éclairées ont amélioré le rapport, et aux membres du personnel du Conseil des académies canadiennes pour leur travail acharné et leur souplesse tout au long de l'évaluation. Merci également aux personnes qui sont venues témoigner devant le comité d'experts.



Neena Chappell, C.M., MSRC, MACSS

Présidente du comité d'experts sur les besoins de transport
d'une population vieillissante

Message du président-directeur général du CAC

Les aînés constituent le groupe démographique qui connaît la croissance la plus rapide au Canada, et à mesure qu'il croît, la demande pour un système transport inclusif devient plus insistante. À une époque où la population vieillit rapidement et où de plus en plus de gens approchent du statut d'aîné chaque jour, le moment est bien choisi pour étudier la manière dont le Canada peut concevoir un tel système. Il est judicieux de commencer par se pencher sur les changements en cours aux règles de transport et d'accessibilité. Un système de transport inclusif permettrait le déplacement continu de tous les Canadiens et pourrait avoir de nombreux avantages, de l'amélioration du bien-être individuel à la promotion de l'équité et de l'inclusion sociales.

Pour mieux comprendre le rôle de l'innovation et de la technologie dans l'adaptation du système de transport canadien aux besoins d'une population vieillissante, Transports Canada a confié au Conseil des académies canadiennes (CAC) l'étude d'une question centrale. Le CAC a formé un comité multidisciplinaire de 13 experts possédant une expertise, une expérience et un leadership avéré en gérontologie, en médecine gériatrique, en technologies innovantes, en ingénierie des transports et dans les activités de transport. Le rapport qu'il a produit, Favoriser la mobilité des aînés canadiens, admet l'importance d'adapter le système de transport canadien afin qu'il réponde aux besoins d'une population vieillissante et analyse les mécanismes permettant de le rendre plus inclusif et intégré. Une lecture attentive fournira également des idées sur la reconnaissance des nouveaux besoins d'une population croissante dans un pays vaste et sans cesse plus interconnecté.

Je tiens à remercier Neena L. Chappell, C.M., MSRC, MACSS, et ses collègues du comité d'experts pour les efforts déployés pour mener à bien ce projet. Merci également au conseil d'administration, au comité consultatif scientifique et aux trois académies membres fondatrices — la Société royale du Canada, l'Académie canadienne du génie et l'Académie canadienne des sciences de la santé — du CAC, qui ont formulé au comité d'experts des conseils et des commentaires cruciaux tout au long de l'évaluation.

Enfin, j'aimerais remercier la ministre de la Science, l'Honorable Kirsty Duncan, qui, au nom du ministre des Transports du Canada, l'honorable Marc Garneau, a confié ce projet au CAC.



Eric M. Meslin, Ph. D., MACSS

Président-directeur général, Conseil des académies canadiennes

Personnel responsable du projet au Conseil des académies canadiennes

Équipe de l'évaluation : Emmanuel Mongin, directeur de projet
Rebecca Chapman, associée de recherche
Anita Melnyk, associée de recherche
Maria Giammarco, stagiaire
Madison Downe, coordonnatrice de projet
Weronika Zych, coordonnatrice de projet

Avec la participation de : Andrew Taylor, directeur de projet, CCA
Jennifer Bassett, associée de recherche, CCA
Aaron Maxwell, stagiaire, CCA
Marc Dufresne, conception graphique, CCA

et : Jody Cooper, révision du texte anglais
François Abraham, traducteur agréé,
Communications Léon inc., traduction anglais-français
Amy Hwang, consultante

Examen du rapport

Ce rapport a été examiné, à l'état d'ébauche, par les personnes mentionnées ci-dessous. Celles-ci ont été choisies par le Conseil des académies canadiennes pour refléter une diversité de points de vue, de domaines de spécialisation, dans les secteurs des établissements universitaires, de l'entreprise privée, des politiques et des organisations non gouvernementales.

Ces examinateurs ont évalué l'objectivité et la qualité du rapport. Leurs avis — qui demeureront confidentiels — ont été pleinement pris en considération par le comité d'experts, et un grand nombre de leurs suggestions ont été incorporées dans le rapport. Nous n'avons pas demandé à ces personnes d'approuver les conclusions du rapport, et elles n'ont pas vu la version définitive du rapport avant sa publication. Le comité d'experts et le Conseil des académies canadiennes assument l'entière responsabilité du contenu définitif de ce rapport.

Le CAC tient à remercier les personnes suivantes d'avoir bien voulu examiner le rapport :

Paul Côté, directeur général, Autorité régionale de transport métropolitain (Montréal, Qc)

Phillip Davies, principal, Davies Transport Consulting Inc. (Vancouver, C.-B.)

Jacques Drouin, directeur, Gestion de plates-formes, Bombardier Transport (Saint-Bruno-de-Montarville, Qc)

Ann Frye, directrice, Ann Frye Ltd (Somerset, Royaume-Uni)

David B. Hogan, professeur et responsable scientifique, Brenda Strafford Centre on Aging, Université de Calgary (Calgary, Alb.)

Teresa Liu-Ambrose, professeure, chaire de recherche du Canada, Université de Colombie-Britannique (Vancouver, C.-B.)

Anne Martin-Matthews, MACSS, professeure, Département de sociologie, Université de Colombie-Britannique (Vancouver, C.-B.)

Mark Rosenberg, professeur, chaire de recherche du Canada (1^{er} niveau) en Études du développement, Université Queens (Kingston, Ont.)

Jutta Treviranus, directrice, Inclusive Design Research Centre, Université de l'École d'art et de design de l'Ontario (Toronto, Ont.)

La procédure d'examen du rapport a été supervisée, au nom du conseil d'administration et du comité consultatif scientifique du CAC, par **Eliot A. Phillipson, O.C., MACSS**, professeur émérite de médecine Sir John and Lady Eaton, Université de Toronto; ancien président-directeur général, Fondation canadienne pour l'innovation . Son rôle était de veiller à ce que le comité d'experts prenne en considération de façon entière et équitable les avis des examinateurs. Le conseil d'administration du CAC n'autorise la publication du rapport d'un comité d'experts qu'une fois que la personne chargée de superviser l'examen du rapport confirme que le rapport satisfait bien aux exigences du CAC. Le CAC remercie M. Phillipson d'avoir supervisé consciencieusement l'examen du rapport.

Sommaire

Les aînés constituent un vaste et important ensemble démographique. Actuellement, un Canadien sur six a 65 ans ou plus, et le taux de croissance de ce sous-groupe démographique est plus élevé que celui de n'importe quel autre sous-groupe. Ils forment un tout diversifié ayant des besoins et des préférences de transport uniques qui ne sont pas actuellement pris en compte par le système de transport canadien. Adapter ce système à une population vieillissante offrirait des avantages pour tous les voyageurs et pour l'industrie du voyage elle-même.

Un système de transport inclusif permet les déplacements continus entre emplacements et modes de transport (p ex. du domicile à l'hôtel par automobile, train et avion) afin que tous les gens, quels que soient leur origine, leur âge ou leurs capacités, puissent facilement se rendre à leur destination et planifier leurs voyages. Un système inclusif contribue à l'équité sociale en offrant l'accès universel au transport et améliore le bien-être personnel. Il crée aussi des débouchés économiques en permettant à davantage de gens de voyager. La demande pour un système de transport inclusif ne fera qu'augmenter à mesure que la proportion d'aînés au Canada croîtra. Le moment est propice pour bâtir un tel système en raison des investissements actuels qui donnent la possibilité d'améliorer l'infrastructure et des changements apportés à la gouvernance du transport et de l'accessibilité.

Reconnaissant cette opportunité, le ministre des Transports, au nom de Transports Canada (le commanditaire), a demandé au Conseil des académies canadiennes (CAC) de réaliser à partir des données probantes une évaluation faisant autorité sur la façon dont la technologie et l'innovation peuvent améliorer l'accessibilité du système de transport fédéral pour les aînés. Plus précisément, l'évaluation devait répondre à la question suivante (mandat) :

Comment la technologie et l'innovation pourraient-elles aider le système de transport canadien (sous l'autorité législative du Parlement) à s'adapter aux besoins d'une population vieillissante?

Le gouvernement fédéral a un rôle crucial à jouer dans la gouvernance du système de transport au Canada, et dans l'amélioration de son accessibilité. En effet, la gouvernance du transport aérien, ferroviaire, par autocar et par certains traversiers est de son ressort, bien que les activités et le financement de ce transport s'effectuent en partenariat avec les autres ordres de gouvernement, des organismes à but non lucratif et l'industrie. Étant donné le rôle essentiel de Transports Canada dans l'orientation et la gouvernance du transport, il est

judicieux que le commanditaire ait décidé de poser cette question aujourd'hui, alors qu'il a l'occasion de stimuler la création d'un système de transport inclusif et favorable aux aînés partout au Canada.

Pour répondre à son mandat, le CAC a formé un comité multidisciplinaire de 13 experts canadiens et étrangers. Les membres du comité ont apporté des connaissances issues de plusieurs disciplines : ingénierie des transports, gérontologie, médecine gériatrique, politiques de transport et technologies innovantes. Sur une période d'un an, le comité d'experts s'est réuni en personne cinq fois pour affiner son évaluation des points importants qui lui ont été confiés. Ce rapport est un document consensuel qui tire parti de l'expertise du comité d'experts et des données probantes accessibles provenant de diverses sources.

Approche suivie par le comité d'experts

Dès le départ, le comité d'experts a établi trois idées clés pour guider ses délibérations. Premièrement, il a fait remarquer que le vieillissement est un processus normal comprenant des modifications physiques, psychologiques, cognitives et sociales variées, qui peuvent modifier les besoins et préférences de transport des aînés. Par conséquent, il a étendu son évaluation au-delà des questions touchant l'accessibilité physique, bien que cette dernière demeure primordiale. Cependant, des domaines tels que la santé et le bien-être, les interactions et la participation sociales, l'indépendance, la sécurité et le respect, sont aussi des éléments cruciaux à prendre en compte quand on parle du transport et des aînés.

Deuxièmement, bien que le comité d'experts ait axé ses délibérations principalement sur les modes de transport de compétences fédérales, il a adopté un point de vue *au-delà du porte-à-porte* des voyages (qui incluait nécessairement les composants provinciaux et municipaux), une approche appuyée par le commanditaire. L'expression *au-delà du porte-à-porte* souligne l'importance de considérer toutes les étapes d'un voyage : la planification à partir de son domicile, le trajet vers les installations de transport, comme les gares et les aéroports, les déplacements à l'intérieur de ces édifices, le temps à bord des véhicules et le trajet jusqu'au lieu de destination. Un voyage au-delà du porte-à-porte complet peut être *multimodal* s'il utilise différents véhicules de transport — automobile, autocar, train, avion et traversier. Cette perspective nécessite d'analyser le système de transport canadien dans sa globalité. Il est à noter que de nombreux acteurs interviennent dans un voyage, notamment les différents ordres de gouvernement (fédéral, provincial et territorial, et administration municipale) et l'industrie du transport.

Enfin, le comité d'experts a décidé d'étudier les solutions existantes et les innovations qui pourraient réduire les obstacles à l'utilisation du système de transport auxquels se heurtent les aînés. Il a examiné les innovations et les pratiques qui dépassent la simple technologie, comme la modernisation des modèles de services, la formation et l'éducation du personnel, l'adaptation des procédures de sécurité et de sûreté, et l'interface humain-technologie. Les innovations et les pratiques non technologiques sont particulièrement importantes pour les facteurs dépassant l'accessibilité physique, comme le fait de veiller à ce que les voyageurs âgés se sentent à l'aise, valorisés et respectés. Durant ses délibérations, le comité était pleinement conscient que la meilleure solution pouvait ne pas être une idée nouvelle ou tape-à-l'œil, mais une option simple qui existait déjà et qui aurait de grandes répercussions sur l'accessibilité.

Les besoins de transport des aînés au Canada

Les aînés viennent d'horizons extrêmement variés et les gens vieillissent différemment. Dans le rapport, le terme *aîné* correspond à une vaste tranche d'âge (65 ans et plus); les capacités physiques, sensorielles et cognitives des individus, ainsi que leur environnement social, changent souvent énormément entre les tranches des 65 à 75 ans, des 75 à 85 ans et des plus de 85 ans, ce qui peut avoir un effet sur les déplacements. Les caractéristiques de ces diverses cohortes d'aînés ne sont pas fixes et les besoins et préférences de transport aujourd'hui peuvent être différents de ce qu'ils seront dans 25 ans (p. ex. à cause de la transformation des valeurs culturelles et des préférences). Il n'est donc pas possible de définir les personnes de 65 ans et plus par un ensemble quelconque de caractéristiques, car ils ont diverses aptitudes, intérêts et conditions de vie; les besoins de transport varient en conséquence. Si les gens au Canada de plus de 65 ans ont tendance à être en meilleure santé, plus actifs et plus riche aujourd'hui, beaucoup ont encore de faibles revenus et leurs ressources limitées leur posent des défis. Le comité d'experts a également noté que la géographie et la faible densité de population du Canada créent des obstacles uniques au voyage pour les aînés vivant dans des régions rurales ou éloignées.

Tout comme les autres groupes d'âge, les aînés utilisent les moyens de transport pour diverses raisons, notamment pour les déplacements quotidiens (p. ex. pour se rendre à l'épicerie, à des rendez-vous médicaux ou à la banque ou pour des visites sociales) et pour les voyages de plus longue durée (p. ex. pour les vacances ou des visites familiales). Ces deux types de voyages sont importants; les voyages discrétionnaires (c.-à-d. non essentiels), comme les visites aux amis et à la famille, atténuent le sentiment d'isolement et améliorent la santé, l'inclusion sociale et la qualité de vie des aînés.

Les avantages d'un système de transport inclusif

La croissance démographique des voyageurs âgés représente un énorme potentiel économique pour l'industrie du voyage et du tourisme. S'assurer que le système de transport est totalement inclusif et accessible à tous les voyageurs pourrait permettre à davantage d'ânés de voyager. À de nombreux égards, ils sont des clients de premier ordre pour l'industrie du voyage et du tourisme. D'après la recherche, ils voyagent plus souvent et dépensent plus d'argent durant leurs voyages que les autres groupes d'âge. Les retraités ont la possibilité de voyager fréquemment, longtemps et en dehors des périodes de pointe. Ils peuvent également voyager au sein de groupes familiaux (p. ex. avec leurs enfants ou leurs petits-enfants). Au-delà des avantages économiques et personnels qu'il apporterait, un système de transport inclusif aurait également de nombreux bienfaits sociaux, tels que la promotion de l'équité sociale et l'inclusion de tous, quel que soit l'âge.

Obstacles auxquels les ânés font face dans le système de transport et possibilités de les surmonter

Les ânés peuvent se heurter à des obstacles à toutes les étapes d'un voyage, que ce soit durant la planification, le trajet du domicile à l'aérogare ou à la gare, le trajet de l'aérogare ou de la gare au véhicule de transport, l'embarquement et les déplacements à bord, les correspondances entre véhicules de transport et après le voyage, lorsqu'ils se rendent à leur destination. Ces obstacles peuvent être propres à une étape ou généraux, comme les problèmes d'orientation. Ils peuvent provenir de sources variées : diversité de compétences et de préférences en ce qui concerne la technologie, perte d'audition et de vision, fatigue et stress ou absence de connectivité (notamment à Internet) dans les différents moyens de transport. Beaucoup de ces obstacles concernent tous les types de voyageurs, mais leur effet peut être plus grand sur les voyageurs âgés. Une source particulière d'obstacles au voyage pour les ânés est l'âgisme, car les stéréotypes au sujet du vieillissement font rarement l'objet de contestations et résistent au changement. L'âgisme peut faire en sorte que les ânés sont perçus comme moins compétents ou traités négativement. Si les obstacles du système de transport sont grands, le comité d'experts a aussi répertorié un certain nombre de pratiques susceptibles de les réduire. Il s'agit notamment du changement d'approche du service à la clientèle, de la communication, de l'infrastructure et de la technologie.

L'avenir

S'il existe des solutions pour réduire certains des obstacles auxquels les voyageurs âgés se heurtent, l'intégration de ces solutions dans le système de transport n'est pas acquise. Le comité d'experts a donc regardé au-delà des solutions elles-mêmes et a répertorié des mécanismes globaux qui rendraient le système

de transport canadien plus inclusif. À partir d'un examen des connaissances et des pratiques relatives au transport et à d'autres secteurs, il a défini trois voies qui aideraient à réaliser cette intégration :

- L'amélioration des ressources humaines et sociales;
- L'amélioration de la technologie et de l'infrastructure;
- L'amélioration de la politique.

Ces voies favoriseraient la mise en œuvre de solutions aux obstacles au voyage qui se dressent devant les aînés dans le système de transport canadien; l'élaboration de nouvelles solutions et l'amélioration des solutions existantes; et l'instauration d'une culture d'amélioration continue et d'adaptation afin de répondre aux besoins de tous les voyageurs.

La recherche-développement et innovation (R-D et innovation) intersectorielle et interdisciplinaire est un élément majeur de chacune de ces voies, lesquelles sont décrites ci-dessous. La R-D et innovation comprend plus que l'élaboration de nouvelles technologies et d'autres innovations, elle inclut également le test et la mise en œuvre de solutions issues de la recherche en environnement réel, ainsi que l'évaluation des solutions dans la pratique. La R-D et innovation en matière de politique peut également produire des données probantes aidant à l'élaboration de politiques efficaces et à leur acceptation dans le contexte canadien. La R-D et innovation qui tient compte de l'expérience humaine (p. ex. approches centrées sur l'utilisateur), en particulier, encourage la conception de technologies, de l'infrastructure et de services de formation et d'éducation qui réduisent les obstacles au voyage pour les aînés. Tout comme la R-D et innovation continue, une évaluation permanente des répercussions faisant appel aux parties prenantes pertinentes — dont les aînés — assurera que le système de transport peut s'adapter et évoluer pour répondre aux besoins et aux préférences des futures générations.

Amélioration des ressources humaines et sociales

Les interactions humaines sont une partie essentielle de l'agrément de voyage pour tous les voyageurs et peuvent être particulièrement importantes pour les aînés. Un bon service à la clientèle qui répond aux besoins des voyageurs favorise l'autonomie et l'indépendance. Une formation à l'inclusivité ciblée, standardisée et obligatoire à l'échelle du secteur, combinée à la surveillance continue de l'efficacité et de l'efficacéité de cette formation pour les usagers, contribue à une assistance et à des services inclusifs pour les voyageurs âgés. De plus, les initiatives visant à informer les usagers sur les services de voyage offerts peuvent améliorer l'agrément de voyage en faisant en sorte que les gens soient conscients de leur existence et sachent comment les utiliser (p. ex. services relatifs à la santé et à l'accessibilité). Elles peuvent être particulièrement utiles à l'étape de la planification parce qu'elles donnent aux voyageurs une plus grande confiance au moment d'entreprendre leur voyage.

Amélioration de la technologie et de l'infrastructure

Nombre des obstacles au voyage répertoriés par le comité d'experts touchent la conception de l'infrastructure de transport. Adopter constamment les principes de conception inclusive, qui tiennent compte de la diversité humaine en ce qui concerne l'âge et les capacités, peut faire en sorte que l'environnement bâti est mieux adapté à tous, aînés compris. Fait important, la conception inclusive suit une approche globale et met l'accent sur l'accessibilité de l'infrastructure dans son ensemble, et non sur chaque élément séparément. Suivre dès le début une telle approche évite d'avoir à apporter des modifications ultérieurement et de prévoir différents systèmes pour des personnes ayant des besoins différents. Cela dit, la conception inclusive peut aussi requérir la modification de l'infrastructure existante.

La technologie ouvre également la voie à de nouvelles possibilités dans le domaine de l'infrastructure de transport, et des innovations améliorent l'agrément des voyageurs, que ce soit dans les gares ou les aéroports ou à bord des véhicules de transport. Toutefois, tant l'élaboration que la mise en œuvre de solutions numériques doivent tenir compte des besoins et des préférences des voyageurs âgés. Si certains progrès technologiques ne requièrent pas l'apport des usagers du système de transport (p. ex. amélioration des horaires de départ diminuant les retards), d'autres nécessiteront très probablement des voyageurs qu'ils possèdent un téléphone intelligent ou une tablette et disposent d'une connectivité illimitée. Il est crucial que les futures innovations technologiques ne soient pas un préalable à l'accès au système de transport pour tenir compte des préférences des personnes qui n'utilisent pas la technologie (p. ex. pour la réservation en ligne).

Amélioration de la politique

La politique peut soutenir la création d'un système de transport canadien inclusif qui répond aux besoins des aînés. C'est le moment idéal pour le gouvernement fédéral de l'étudier attentivement, puisqu'il est en train de concevoir un programme à long terme pour le transport et d'analyser la méthode actuelle de gouvernance du transport. Dans le cadre de ce processus, le gouvernement a l'occasion de réfléchir aux changements qui pourraient aider le système de transport canadien à s'adapter de manière à mieux répondre aux besoins des aînés. Le comité d'experts a étudié un élément essentiel de l'analyse de la gouvernance du transport du gouvernement fédéral : l'*Examen de la Loi sur les transports au Canada*. L'Examen a produit plusieurs recommandations touchant l'amélioration de l'accessibilité du système de transport. Si les recommandations sur la réglementation demeurent ouvertes aux commentaires, le comité note à partir de l'expertise collective de ses membres que :

- Convertir le *code de bonnes pratiques* fédéral en matière d'accessibilité en un *règlement* favoriserait un système de transport plus inclusif;
- Exiger de l'Office des transports du Canada qu'il produise tous les trois ans un rapport sur le rendement en matière d'accessibilité pourrait garantir la transparence sur les critères d'accessibilité, y compris les bonnes pratiques, le taux de conformité et le nombre de plaintes reçues;
- Les recommandations sur l'accessibilité restantes devraient être examinées de près et leurs répercussions potentielles sur les voyageurs âgés, prises en considération.

Les autres activités pertinentes en cours comprennent la modernisation du fonctionnement de l'Office des transports du Canada et l'élaboration de la législation sur l'accessibilité. L'introduction de cette législation offre l'occasion d'insister sur l'intérêt de répondre aux besoins des aînés.

Si le gouvernement fédéral, et Transports Canada en particulier, a un rôle crucial à jouer dans la création d'un système de transport inclusif par des modifications à la gouvernance, l'inclusion de parties prenantes fédérales non gouvernementales dans les processus de gouvernance peut rendre plus efficace la politique sur le transport. L'industrie et les sociétés d'État concernées, par exemple, peuvent être des acteurs majeurs de l'amélioration de l'accessibilité du système de transport fédéral parce qu'une grande partie de composants essentiels du système sont détenus et exploités par des entreprises privées, comme les compagnies aériennes. Ces entreprises élaborent ou mettent en œuvre souvent des changements visant à satisfaire, et parfois à dépasser, les décisions, les règlements et les codes de pratique. D'autres parties prenantes incluent les organismes à but non lucratif et les organismes non gouvernementaux représentant des groupes intéressés, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales. L'inclusion des aînés eux-mêmes comme parties prenantes du transport est particulièrement importante pour garantir que leurs besoins et leurs préférences sont pris en considération. Une approche judicieuse, intersectorielle et collaborative intègre les points de vue et l'expertise de nombreuses parties prenantes dans l'élaboration de la réglementation. De plus, les processus de mobilisation efficaces mettent l'accent sur l'établissement de la confiance et du respect entre les parties prenantes afin que même si aucun consensus n'est atteint, les discussions puissent tout de même éclairer l'élaboration de la réglementation.

Le gouvernement fédéral détient un levier important et puissant : le financement de l'infrastructure de transport et d'autres programmes. Il est donc en mesure d'encourager la construction d'un système de transport favorable aux aînés en conditionnant les investissements dans l'infrastructure et d'autres domaines

à l'appui au transport inclusif multimodal. Cependant, les exigences de financement ne doivent pas se limiter à la seule accessibilité, elles peuvent servir à soutenir le transport inclusif au sens large. Par exemple, le gouvernement fédéral a les moyens d'améliorer ou de bâtir des plates-formes de transport qui favorisent le voyage intermodal. Il peut aussi utiliser les acquisitions pour contribuer au développement de nouvelles technologies ou à d'autres innovations qui favoriseront l'inclusivité du système de transport.

Conclusion

Adapter le système de transport canadien de façon qu'il réponde aux besoins des voyageurs âgés contribuera aussi au voyage au-delà du porte-à-porte multimodal continu, qui profitera à tous au Canada. Cela aura notamment comme avantage d'améliorer l'équité sociale et d'accroître les débouchés économiques, car plus de gens seront en mesure de voyager et de venir de l'étranger. Un système inclusif doit être fondé sur la collaboration avec un certain nombre de parties prenantes, notamment tous les ordres de gouvernement, l'industrie du transport et les voyageurs âgés eux-mêmes. Comprendre les besoins et les préférences de la population croissante d'aînés au Canada est essentiel pour l'atteinte de cet objectif, tout comme la création d'un système de transport adaptatif, car ces besoins et préférences évoluent. Le moment est idéal pour le Canada de travailler à un système de transport entièrement inclusif, alors que le gouvernement fédéral s'est lancé dans des initiatives visant à améliorer l'infrastructure de transport du pays et qu'il examine actuellement la façon dont sont régis le transport et l'accessibilité. La nécessité d'un système de transport qui réduit les obstacles pour les voyageurs âgés ne fera qu'augmenter. Il est temps d'agir si l'on veut tirer le maximum de bénéfices possible.



Council of Canadian Academies
Conseil des académies canadiennes

Conseil des académies canadiennes
180 rue Elgin, bureau 1401
Ottawa (Ontario) K2P 2K3
Tél. : 613 567-5000
www.sciencepourlepublic.ca