

# Exploration de mesures pour favoriser la mobilité des personnes âgées



TOPO

NUMÉRO 21 – JUIN 2023

## DANS CE NUMÉRO

Un éventail de mesures ayant trait au déplacement des personnes âgées, dans l'optique de favoriser leur mobilité.

## ET DES RÉPONSES À LA QUESTION SUIVANTE :

- Quelles sont les mesures pouvant être implantées pour favoriser les déplacements des personnes âgées?

*La collection TOPO vise à éclairer les choix des intervenants et des décideurs impliqués dans la mise en place et la promotion de milieux de vie inclusifs, sains et sécuritaires. Chaque numéro, axé sur un thème, conjugue une analyse critique de données probantes pertinentes avec des observations ou des illustrations pouvant contribuer à l'application de ces connaissances dans le contexte québécois.*

## INTRODUCTION

À l'instar de nombreux pays, le Québec reconnaît que la prise en compte des besoins des personnes âgées dans la sphère du transport est essentielle pour leur permettre de bien vieillir à domicile et assurer leur mobilité dans la communauté (1). Or, des données sociodémographiques sur la mobilité de la population québécoise indiquent que 25 % des personnes âgées de 65 ans et plus mentionnent avoir régulièrement besoin de faire appel à quelqu'un pour être conduits quelque part. Le besoin accru des personnes âgées d'être accompagnées dans leur déplacement s'explique, entre autres, par l'augmentation avec l'âge des incapacités fonctionnelles et la diminution à partir de 75 ans de la proportion d'adultes détenteurs d'un permis de conduire (2).

Le présent TOPO répond à un besoin de connaissances concernant les manières de diversifier et d'améliorer les services de transport offerts aux personnes âgées. Ce besoin a été exprimé à l'occasion d'un processus de consultation auprès de collaborateurs régionaux impliqués dans la mise en œuvre de stratégies pour promouvoir la santé cognitive des personnes âgées.

## Mise en contexte



Source : iStock

Malgré des politiques publiques favorables au transport collectif et à la diversification des services offerts, le paradigme de mobilité centré sur l'automobile prédomine toujours au Québec. Dans ce contexte, la transition de la conduite à la non-conduite automobile constitue un moment charnière dans la mobilité des personnes âgées. Elle entraîne une réduction de la fréquence des déplacements et des distances parcourues, ayant de nombreuses conséquences potentielles, notamment sur leur capacité à participer socialement (3,4). En ce sens, des données québécoises

montrent que chez les femmes de 85 ans et plus, les problèmes de transport représentent la deuxième raison la plus fréquemment mentionnée, après les problèmes de santé, pour expliquer une participation limitée à des activités sociales, récréatives ou de groupes (5).

Les personnes âgées recourent à une variété d'activités de transport, dont les déplacements dits essentiels (p. ex. les rendez-vous médicaux et l'achat de nourriture), les déplacements discrétionnaires (p. ex. les sorties sociales et les visites chez des amis) et les voyages plus longs (p. ex. les vacances et certaines visites familiales). Ces différents types de déplacements contribuent à réduire le sentiment d'isolement et à améliorer la santé, l'inclusion sociale et la qualité de vie de ces personnes. Plus encore, le déplacement en lui-même peut être vu comme un lieu de socialisation potentiel. L'utilisation d'un transport collectif peut procurer le sentiment de faire partie d'une communauté lorsque les interactions informelles et spontanées entre les passagers ajoutent de la valeur au trajet effectué (6).

## Objectif poursuivi

La prise en compte des besoins des personnes âgées dans la sphère du transport est essentielle pour leur permettre de poursuivre leurs activités, et ce, même si elles ont à composer avec certaines incapacités fonctionnelles ou fragilités liées au vieillissement. L'objectif du présent TOPO est de décrire des mesures visant à favoriser la mobilité des personnes âgées. Pour ce faire, différentes manières de diversifier et d'améliorer les services de transport offerts au sein d'une communauté sont présentées.

## MÉTHODE

Une recension inspirée des principes méthodologiques de la revue narrative a été menée afin d'examiner la nature, les avantages et les conditions d'efficacité reliées aux mesures pouvant soutenir la mobilité des personnes âgées. La recherche a été effectuée dans les bases de données électroniques de référence (p. ex. Psycinfo, AgeLine, Health Policy Reference Center), en utilisant des mots-clés relatifs à deux concepts, soit : « personnes âgées (50 ans et plus) » et « mobilité ou transport ».

Les documents inclus devaient :

- porter sur une mesure de transport qui cible la population âgée en bonne santé, capable de se déplacer de manière autonome et d'utiliser aisément ou avec une aide minimale les transports collectifs<sup>1</sup>;
- être rédigés en anglais ou en français;
- avoir été menés dans un pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE);
- se présenter sous forme d'articles révisés par les pairs, excluant les articles d'opinion, éditoriaux, protocoles de recherche, thèses et actes de colloques ou conférences;
- avoir été publiés entre 2011 et 2021.

## RÉSULTATS

Un corpus final de vingt publications a été retenu, faisant ressortir trois catégories de mesures pouvant être adoptées afin de faciliter les déplacements des personnes âgées. La première catégorie vise l'augmentation de l'accessibilité — économique ou physique — aux transports en commun existants. La deuxième catégorie de mesures inclut des modalités de transport collectif autre que les transports en commun. L'offre d'accompagnement individualisé représente la dernière catégorie de mesures recensées.

### Mesures favorisant l'accès aux transports en commun existants

#### Gratuité du transport en commun : l'exemple de la carte d'accès « Freedom Pass »

La gratuité du transport en commun est ressortie comme étant une mesure permettant d'améliorer l'accessibilité économique au transport en commun existant. Quatre études trouvées lors de la recension visaient à évaluer les effets d'une mesure intitulée « Freedom Pass » (7–10). Mise en place depuis 2006 à Londres, et par la suite à travers l'ensemble du Royaume-Uni, cette mesure permet l'accès gratuit aux transports en commun pour les personnes de 60 ans et plus, sauf en période de pointe le matin en semaine. Le fait que la gratuité ne soit pas limitée à un créneau horaire restreint et qu'elle soit offerte pour une couverture d'âge étendue (toute personne de 60 ans et plus) est d'ailleurs une condition sur laquelle repose le succès de cette mesure.

En plus d'augmenter l'accessibilité économique au transport, plusieurs effets collatéraux positifs ont été observés, tels que la réduction des symptômes dépressifs et du sentiment de solitude chez les personnes âgées ayant accru leur utilisation du transport en commun. L'accroissement de l'engagement social des personnes âgées, ainsi que leur présence dans la sphère publique sont

---

<sup>1</sup> Les personnes âgées les plus fragiles ou qui présentent des incapacités fonctionnelles nécessitant une aide dispensée par des professionnels de la santé ne font pas partie des groupes visés par les mesures recensées dans cette synthèse.

également des retombées observées à la suite de l'implantation de la mesure. Un autre avantage de cette mesure est qu'elle favorise le transport actif (marche jusqu'aux arrêts et vers la destination).

L'étude de Green et collab. (2014) met cependant de l'avant l'importance de ne pas étiqueter les personnes bénéficiant de cette mesure. Il est, ainsi, préférable que la carte d'accès « Freedom Pass » soit identique à la carte généralement utilisée pour avoir accès au transport en commun (même format, même couleur). De plus, des titres réguliers doivent pouvoir être chargés sur ce type de carte, permettant l'utilisation des transports en commun en dehors des heures de gratuité. Pour les personnes non familières avec les transports en commun, un accompagnement peut également être nécessaire pour l'inscription et l'achat de la carte afin de s'assurer que le plus grand nombre de personnes âgées possible puissent bénéficier de la mesure. Notons finalement que l'intérêt de cette mesure repose sur l'existence d'un réseau de transport en commun efficace et accessible, physiquement et géographiquement, pour les personnes âgées.

### **Offre publique de vélos à assistance électrique**

Par-delà des enjeux économiques, il est également possible d'augmenter l'accessibilité physique aux transports en commun déjà existants. L'intégration de vélos à assistance électrique lors de la mise sur pied d'un réseau de vélos en libre-service représente une mesure en ce sens (11). L'assistance électrique a pour objectif de fournir un complément au pédalage. L'utilisateur peut, suivant les modèles, doser le niveau d'assistance en roulant par l'intermédiaire d'un sélecteur ou d'un « accélérateur » pour rendre le trajet moins exigeant ou plus agréable (p. ex. monter une pente).

L'utilisation de ces vélos, en comparaison avec les vélos n'ayant pas d'assistance électrique, permet de faire de plus longs trajets, de se rendre plus rapidement à destination et de recourir à l'assistance électrique en cas de nécessité. Le coût peu élevé de cette mesure, le fait qu'elle offre une possibilité de transport actif et qu'elle permette une utilisation selon un horaire flexible — puisque les vélos sont habituellement disponibles 24 heures sur 24 — représentent d'autres avantages.

La mise à disposition de vélos électriques doit néanmoins s'intégrer au sein d'un système de vélos en libre-service déjà existant et permettre un mécanisme d'emprunt simple. De plus, cette mesure est mieux adaptée en milieu urbain et pour des déplacements de proximité. Chez les personnes âgées, elle nécessite une certaine forme physique et l'habileté à faire du vélo. Des enjeux relatifs à la sécurité routière (volume et vitesse de la circulation automobile, manque d'infrastructures adéquates pour recharger la batterie, absence ou réseau incomplet de pistes cyclables) peuvent aussi être des obstacles à l'utilisation des vélos électriques par les personnes âgées. Son implantation va donc de pair avec l'adaptation du réseau routier et l'amélioration des voies cyclables. Finalement, les auteurs ont relevé un enjeu lié à la nordicité de certains pays. Par exemple, on peut supposer que la mesure serait limitée à six mois par année au Québec.

## Modes de transport collectif autre que les transports en commun

### Système de navette

Le système de navette constitue une mesure appropriée lorsqu'un réseau de transport en commun est inexistant, peu accessible ou ne dessert pas les destinations désirées ou fréquentées par les personnes âgées (12–15). Ce système de transport, idéalement gratuit ou à faible coût, permet d'avoir accès à des endroits d'intérêts selon un circuit prédéterminé. Un système de navette apparaît donc particulièrement approprié lorsque les personnes âgées habitent proches les unes des autres, et qu'elles ont des intérêts communs pour se rendre aux mêmes destinations. Wilson et collab. (2018) proposent néanmoins que l'ajout d'arrêts sur demande par les passagers puisse permettre d'augmenter l'utilité et la pertinence perçues de ce type de mesure. De leur côté, Dabelko-Schoeny et collab. (2020) montrent l'importance d'impliquer les utilisateurs dans le choix des trajets empruntés par la navette afin d'en maximiser l'utilité.



Source : iStock

La mise en place d'un système de navette peut être implantée dans des milieux urbains, semi-urbains ou ruraux, mais demande cependant certains investissements. Avant de lancer un tel système, il apparaît important de déterminer comment, et avec quelles ressources, une municipalité ou un organisme peut soutenir durablement sa mise en œuvre. L'opérateur doit également assurer certains aspects de la sécurité des personnes (p. ex. assistance pour monter et descendre de la navette).

### Covoiturage organisé

Le covoiturage organisé est une autre mesure de transport collectif recensée (16–18). Elle vise à mettre en contact les personnes qui offrent du transport (conducteurs intéressés à faire du covoiturage) et celles ayant besoin de transport (dans le cas présent, les personnes âgées). Elle a l'avantage de pouvoir être implantée dans les milieux urbains, semi-urbains et ruraux. Contrairement au système de navette, elle permet une plus grande flexibilité quant à l'horaire et à la destination tout en engendrant un coût d'utilisation moindre en comparaison à d'autres modalités (p. ex. taxi).

Deux enjeux doivent néanmoins être pris en compte lorsqu'une telle mesure est implantée. D'une part, elle repose sur un système où la gestion de l'offre et de la demande est effectuée la majorité du temps par le biais d'une application en ligne. Des enjeux d'accessibilité et de familiarité aux plateformes numériques sont ainsi à prévoir. Si elles n'ont pas accès à Internet, les personnes âgées n'ont pas la possibilité d'essayer ou d'utiliser un tel service de covoiturage. Pour celles qui bénéficient d'un accès à Internet, un accompagnement peut être requis pour s'initier à l'utilisation des sites dédiés au covoiturage. D'autre part, la crainte de se retrouver en présence d'un conducteur mal intentionné est ressortie comme un obstacle majeur eu égard à l'utilisation du covoiturage (16). La mise en place d'un système permettant de sélectionner les personnes pouvant offrir du transport, ou encore l'éventualité de partager à plusieurs le trajet en voiture, sont des solutions envisagées pour contourner ce dernier obstacle.

## Service d'accompagnement personnalisé



Source : iStock

Un autre type de mesure repose sur l'instauration d'un service d'accompagnement bénévole destiné aux personnes âgées (14,19). Ce service d'accompagnement-transport peut être offert soit gratuitement ou à très peu de frais (couvrant l'essence et l'usure de la voiture) par un conducteur bénévole dans le cadre des activités d'un organisme communautaire ou caritatif. Ce service personnalisé est perçu par les personnes âgées comme sécuritaire et adapté à leurs besoins, puisqu'il permet une plus grande flexibilité quant à l'horaire et la destination. À ce niveau, l'étude de Ogrin et collab. (2019) fait

ressortir la pertinence d'offrir un accompagnement, non seulement vers les établissements et organismes de la santé et des services sociaux ainsi que les services dits essentiels (institutions financières, épicerie, pharmacie, etc.), mais aussi vers les lieux permettant la participation à des activités sociales, communautaires et de loisirs. Avant de pouvoir mettre en œuvre un service d'accompagnement bénévole, il est néanmoins important de se pencher sur les moyens permettant d'en soutenir la pérennité.

## Accompagnement individualisé

### Formations dans le but de favoriser le maintien des capacités de conduite

Cette mesure vise à prolonger l'usage de l'automobile plutôt qu'à compléter l'offre de transport collectif. Elle favorise le maintien des capacités de conduite par le biais d'activités de formation. Les données scientifiques existantes soutiennent qu'une formation éducative (théorique) couplée à de la formation pratique (sur la route) permet d'augmenter la sécurité au niveau des comportements routiers, ainsi que le sentiment d'auto-efficacité lors de la conduite autonome (20). Les auteurs mettent cependant en garde contre le risque de stigmatisation associé à la mise en œuvre d'interventions ciblant un groupe d'âge particulier. Ils recommandent de ne pas faire de l'âge le seul facteur de risque au volant, afin de contribuer à prévenir les stéréotypes négatifs et l'arrêt prématuré de la conduite.

### Accompagnement dans le but d'aider la transition vers des modes de transport alternatifs à l'automobile

L'aide à la transition vers les transports collectifs est une seconde mesure d'accompagnement relevée dans les écrits consultés (12,21–23). Offerte en collaboration avec des partenaires interprofessionnels, elle vise à aider les personnes âgées à se familiariser avec l'utilisation des transports en commun (achat de billets, compréhension des cartes des trajets, etc.). En complément, une approche individuelle peut aider à composer avec la perte du statut de conducteur, à prévenir l'isolement des personnes craintives d'explorer des modes de transport collectif, et à développer de nouvelles manières de rester actifs et de participer à la vie sociale. Les auteurs notent d'ailleurs qu'un effet

collatéral de ce type de mesure est de redonner confiance aux personnes ayant été longuement isolées, quant à leurs habiletés et aux bénéfices d'interagir avec les autres.

Plusieurs modalités peuvent être utilisées afin d'offrir l'accompagnement nécessaire : des présentations didactiques, des échanges entre pairs, des expériences directes, des réflexions personnelles et l'exploration des modes de transport disponibles au sein de la communauté. Certaines conditions ressortent néanmoins comme importantes pour assurer son efficacité. D'une part, il importe de déployer des efforts pour rejoindre les personnes qui vivent des situations d'isolement ou qui rencontrent des difficultés d'accès à l'information, les privant de l'information nécessaire pour se prévaloir de ce type d'accompagnement. D'autre part, les auteurs mettent de l'avant un enjeu ayant trait à la capacité de trouver du financement afin de pouvoir en assurer la pérennité.

## CONCLUSION ET LIMITES

L'accès à un moyen de transport constitue un déterminant social du bien-être des personnes âgées (9,24). Ce TOPO dresse un éventail de mesures ayant trait au déplacement et offre un panorama des options de transports qui peuvent améliorer la mobilité de la population vieillissante. Ce panorama peut aider à cerner certaines lacunes de l'offre disponible et à envisager des possibilités de développement. Toutefois, pour être pertinentes aux échelles locales, régionales et nationales, les actions pour améliorer et diversifier les modes de transports doivent être précédées d'un examen attentif des obstacles à la mobilité et des besoins des personnes en matière de déplacement. Cette analyse est d'autant plus importante que la population vieillissante présente des profils variables, et que la problématique de l'accessibilité au transport est souvent associée à des enjeux complexes et locaux d'exclusion sociale.

Les efforts pour favoriser la mobilité des personnes âgées sont appelés à croître au cours des prochaines années en réponse à une panoplie de préoccupations et de besoins sur l'ensemble du territoire québécois (25). Si la bonification de l'offre de transports collectifs figure parmi les premiers pas nécessaires, un assortiment plus étendu de stratégies est requis pour créer des milieux de vie encourageant la mobilité des personnes âgées. Selon les experts, une gamme de transports collectifs accessibles à tous favoriserait la mobilité, l'équité en santé et l'équité sociale. Il s'agirait, ainsi, de repenser l'aménagement du territoire aux échelles municipale, régionale et nationale afin de permettre une offre diversifiée de modes de transport actifs et collectifs pouvant répondre aux besoins de l'ensemble de la population. Cette offre permettrait aux personnes âgées de maintenir ou d'accroître leur autonomie en se déplaçant aisément et de façon sécuritaire, quels que soient leur âge, leurs capacités, leurs ressources financières et leur lieu de résidence.

## À RETENIR : MESURES RECENSÉES FAVORISANT LA MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES

Mesures	Avantages	Conditions d'efficacité
Gratuité du transport en commun pour les personnes de 60 ans et plus	Effets positifs démontrés : engagement social, réduction des symptômes dépressifs et de la solitude Offre une possibilité de transport actif	Nécessite l'existence d'un réseau de transport en commun facilement accessible, ayant une bonne couverture Un accompagnement peut être nécessaire pour l'inscription afin de pouvoir bénéficier de la mesure Prévenir le risque de stigmatisation en utilisant une carte identique à la population générale, plutôt qu'une carte différente pour les « 60 ans et + »
Mise à disposition de vélos à assistance électrique	Permet une utilisation selon un horaire flexible et pour des besoins variés Coûts d'utilisation peu élevés Offre de transport actif	Doit s'intégrer à un système de vélos en libre-service Davantage adapté pour des déplacements de proximité (sur de courtes distances) et en milieu urbain Repose sur la présence d'un réseau de pistes cyclables Nécessite un mécanisme d'emprunt simple Requiert une capacité à faire du vélo Enjeux liés à la nordicité : non disponible en hiver
Système de navettes permettant l'accès à des endroits d'intérêts selon un circuit prédéterminé	Possibilité d'être implanté dans un milieu urbain, semi-urbain ou rural Pertinence accrue lorsque l'accessibilité aux moyens de transport en commun est limitée	Prévoir les ressources nécessaires au maintien à long terme du service Impliquer les résidents âgés (les utilisateurs) dans les choix de trajets empruntés et offrir l'option aux passagers de demander des arrêts sur demande L'opérateur doit assurer certains aspects de la sécurité (p. ex. assistance pour monter et descendre de la navette)
Covoiturage organisé via la mise en lien des personnes offrant du transport et des personnes âgées ayant besoin de transport	Possibilité d'être implanté dans un milieu urbain, semi-urbain ou rural Peut permettre une certaine flexibilité quant à l'horaire et la destination	Demande la mise en place d'un système de gestion structuré de l'offre et de la demande, ainsi qu'un accès Internet pour y accéder Offrir un soutien aux personnes âgées pour se familiariser avec la gestion de l'offre et de la demande Tenir compte, le cas échéant, des inquiétudes des bénéficiaires en lien avec la sécurité du service
Service d'accompagnement personnalisé offert par un organisme caritatif ou communautaire	Perçu comme sécuritaire et adapté aux besoins Peut permettre une plus grande flexibilité quant à l'horaire et la destination Coûts d'utilisation moindre	Prévoir les ressources nécessaires au maintien à long terme puisque la mesure repose sur du bénévolat Doit permettre une variété de destinations possibles : établissements et organismes de la santé et des services sociaux, services essentiels (institution financière, épicerie, pharmacie, etc.), activités sociales, communautaires et de loisirs, etc.
Formations favorisant le maintien des capacités de conduite	Efficacité démontrée sur les comportements routiers et le sentiment d'auto-efficacité	Éviter d'utiliser l'âge chronologique comme seul facteur de risque au volant, afin de contribuer à prévenir les stéréotypes négatifs et l'arrêt prématuré de la conduite
Accompagnement en soutien à la transition vers des modes de transport alternatifs à l'automobile	Modalités flexibles/variées: présentations, échanges entre pairs, expériences directes des alternatives, etc.	Planifier une stratégie pour rejoindre les personnes vivant des situations d'isolement ou qui rencontrent des difficultés d'accès à l'information Avoir la capacité de trouver du financement à long terme afin d'assurer la pérennité de la mesure implantée

## RÉFÉRENCES

1. Ministère de la Santé et des Services sociaux, en collaboration avec l'Institut national de santé publique du Québec. Vieillir en santé, [Dixième rapport du directeur national de santé publique]. 2020.
2. Gravel MA. Regard sur la mobilité de la population québécoise. Institut de la statistique du Québec. 2014;18(3):23-30.
3. Lamanna M, Klinger CA, Liu A, Mirza RM. The association between public transportation and social isolation in older adults: a scoping review of the literature. *Canadian Journal on Aging* [Internet]. 2020;39(3):393-405. Disponible sur: <https://doi.org/10.1017/s0714980819000345>
4. Shergold I. Taking part in activities, an exploration of the role of discretionary travel in older people's wellbeing. *Journal of Transport & Health* [Internet]. 2019;12:195-205. Disponible sur: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jth.2019.01.005>
5. Turcotte M. Profil des habitudes liées au transport chez les aînés. Statistique Canada; 2012. (Tendances sociales canadiennes). Report No.: 11-008-x.
6. Hagan RJ. Getting out of the house: the use of community transport as a third place for rural-dwelling older adults. *Ageing & Society* [Internet]. 2020;40(11):2519-39. Disponible sur: <http://dx.doi.org/10.1017/S0144686X19000722>
7. Coronini-Cronberg S, Millett C, Lavery AA, Webb E. The impact of a free older persons' bus pass on active travel and regular walking in England. *American Journal of Public Health* [Internet]. 2012;102(11):2141-8. Disponible sur: <https://doi.org/10.2105%2FAJPH.2012.300946>
8. Green J, Jones A, Roberts H. More than A to B: the role of free bus travel for the mobility and wellbeing of older citizens in London. *Ageing & Society* [Internet]. 2014;34(3):472-94. Disponible sur: <http://dx.doi.org/10.1017/S0144686X12001110>
9. Reinhard E, Courtin E, van Lenthe FJ, Avendano M. Public transport policy, social engagement and mental health in older age: a quasi-experimental evaluation of free bus passes in England. *Journal of Epidemiology and Community Health* [Internet]. 2018;72(5):361-8. Disponible sur: <https://doi.org/10.1136/jech-2017-210038>
10. Whitley E, Craig P, Popham F. Impact of the statutory concessionary travel scheme on bus travel among older people: a natural experiment from England. *Ageing & Society* [Internet]. 2020;40(11):2480-94. Disponible sur: <https://doi.org/10.1017/s0144686x19000692>
11. Bourne JE, Cooper AR, Kelly P, Kinnear FJ, England C, Leary S, *et al.* The impact of e-cycling on travel behaviour: a scoping review. *Journal of Transport & Health* [Internet]. 2020;19:100910. Disponible sur: <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100910>
12. Dabelko-Schoeny H, Fields NL, White K, Sheldon M, Ravi K, Robinson SR, *et al.* Using community-based participatory research strategies in age-friendly communities to solve mobility challenges. *Journal of Gerontological Social Work* [Internet]. 2020. Disponible sur: <https://doi.org/10.1080/01634372.2020.1769787>
13. Lewinson T, Maley O, Esnard AM. Accessing faith-based organizations using public transportation: a qualitative and GIS study. *Journal of Applied Gerontology* [Internet]. 2019;38(3):323-43. Disponible sur: <https://doi.org/10.1177/0733464816687220>
14. Rahman MM, Strawderman L, Adams-Price C, Turner JJ. Transportation alternative preferences of the aging population. *Travel Behaviour and Society* [Internet]. 2016;4:22-8. Disponible sur: <http://dx.doi.org/10.1016/j.tbs.2015.12.003>

15. Wilson DL, Hallo JC, McGuire FA, Sharp JL, Mainella FP. Transportation mode choice among baby boomer visitors in national parks: exploring the concept of freedom. *Travel Behaviour and Society* [Internet]. 2018;13:61-70. Disponible sur: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.06.001>
16. Heinz M, Kelly N. Circle Rides. *Journal of Gerontological Nursing* [Internet]. 2015;41(5):34-47. Disponible sur: <https://doi.org/10.3928/00989134-20150113-01>
17. Vivoda JM, Harmon AC, Babulal GM, Zikmund-Fisher BJ. E-hail (rideshare) knowledge, use, reliance, and future expectations among older adults. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* [Internet]. 2018;55:426-34. Disponible sur: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.03.020>
18. Wu YJ, Liu WJ, Yuan CH. A mobile-based barrier-free service transportation platform for people with disabilities. *Computers in Human Behavior* [Internet]. 2020;107:105776. Disponible sur: <http://dx.doi.org/10.1016/j.chb.2018.11.005>
19. Ogrin R, Dickins M, Johnstone G, Mortimer D, Iezzi A, Lowthian J. Co-creation of services to maintain independence and optimise well-being: Learnings from australia's older women living alone (owla) project. *Health & Social Care in the Community* [Internet]. 2019. Disponible sur: <https://doi.org/10.1111/hsc.12882>
20. Dickerson AE, Molnar LJ, Bedard M, Eby DW, Berg-Weger M, Choi M, *et al.* Transportation and aging: An updated research agenda to advance safe mobility among older adults transitioning from driving to non-driving. *The Gerontologist* [Internet]. 2019;59(2):215-21. Disponible sur: <https://doi.org/10.1093/geront/gnx120>
21. Giebel C, Hassan S, Harvey G, Devitt C, Harper L, Simmill-Binning C. Enabling middle-aged and older adults accessing community services to reduce social isolation: community connectors. *Health & Social Care in the Community* [Internet]. 2020. Disponible sur: <https://doi.org/10.1111/hsc.13228>
22. Mulry CM, Piersol CV. The Let's Go program for community participation: a feasibility study. *Physical & Occupational Therapy in Geriatrics* [Internet]. 2014;32(3):241-54. Disponible sur: <http://dx.doi.org/10.3109/02703181.2014.932316>
23. Stinchcombe A, Yamin S, Gagnon S. Maximizing opportunities for social participation through maintained community mobility among older adults. *Counselling and Spirituality* [Internet]. 2016;35(1):31-46. Disponible sur: <http://dx.doi.org/10.2143/CS.35.1.3189090>
24. Choi M, Schuster AM, Schoenberg NE. Solutions to the challenge of meeting rural transportation needs: middle-aged and older adults' perspectives. *Journal of Gerontological Social Work* [Internet]. 2019;62(4):415-31. Disponible sur: <https://doi.org/10.1080/01634372.2019.1575133>
25. Gouvernement du Québec. Transporter le Québec vers la modernité. Politique de mobilité durable - 2030. Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Gouvernement du Québec. 2018.

---

## EXPLORATION DE MESURES POUR FAVORISER LA MOBILITÉ DES PERSONNES ÂÎNÉES

---

### AUTEUR ET AUTRICE

Annie Gauthier, conseillère scientifique spécialisée  
Mathieu-Joël Gervais, conseiller scientifique spécialisé  
Direction du développement des individus et des communautés

### COLLABORATION

Julien Chevrier, bibliothécaire  
Direction de la valorisation scientifique et de la qualité  
Patrick Morency, médecin d'expertise transversale  
Direction du développement des individus et des communautés

### SOUS LA COORDINATION DE

Caroline Delisle, cheffe d'unité scientifique  
Direction du développement des individus et des communautés

### MISE EN PAGE

Sarah Mei Lapierre, agente administrative  
Direction du développement des individus et des communautés

*Ce document est disponible intégralement en format électronique (PDF) sur le site Web de l'Institut national de santé publique du Québec au : <http://www.inspq.qc.ca>.*

*Les reproductions à des fins d'étude privée ou de recherche sont autorisées en vertu de l'article 29 de la Loi sur le droit d'auteur. Toute autre utilisation doit faire l'objet d'une autorisation du gouvernement du Québec qui détient les droits exclusifs de propriété intellectuelle sur ce document. Cette autorisation peut être obtenue en formulant une demande au guichet central du Service de la gestion des droits d'auteur des Publications du Québec à l'aide d'un formulaire en ligne accessible à l'adresse suivante :*

*<http://www.droitauteur.gouv.qc.ca/autorisation.php>, ou en écrivant un courriel à : [droit.auteur@cspq.gouv.qc.ca](mailto:droit.auteur@cspq.gouv.qc.ca).*

*Les données contenues dans le document peuvent être citées, à condition d'en mentionner la source.*

Dépôt légal – 2<sup>e</sup> trimestre 2023  
Bibliothèque et Archives Canada  
ISSN : 1925-5748 (PDF)

© Gouvernement du Québec (2023)

N° de publication : 3344