

Les facteurs environnementaux facilitant ou contraignant la marche utilitaire des personnes âgées

ÉTAT DES CONNAISSANCES

DÉCEMBRE 2024

SYNTHÈSE RAPIDE DES CONNAISSANCES

AUTEUR

Mathieu Maltais, conseiller scientifique spécialisé
Direction du développement des individus et
des communautés

SOUS LA COORDINATION DE

Maryse Caron, cheffe d'unité scientifique
Direction du développement des individus et
des communautés

COLLABORATION

Annie Gauthier, conseillère scientifique spécialisée
Mathieu-Joël Gervais, conseiller scientifique spécialisé
Sophie-Anne Lemay, conseillère scientifique
André Tourigny, médecin spécialiste
Aurélien Maurice, médecin spécialiste
Direction du développement des individus et
des communautés

Vana Ké, bibliothécaire
Vice-présidence aux affaires scientifiques

Caroline Tessier, conseillère scientifique
Secrétariat général

RÉVISION

Kim Lavoie Pelletier, responsable régionale du mode
de vie physiquement actif et des traumatismes non
intentionnels
Direction régionale de santé publique de la Gaspésie
et les Îles-de-la-Madeleine
Centre local de services communautaires de Matapédia

Pierre Paul Audate, professeur adjoint
Département de géographie
Université de Montréal

La réviseuse et le réviseur ont été conviés à apporter
des commentaires sur la version préfinale de ce
document et en conséquence, n'en ont pas révisé ni
endossé le contenu final.

L'auteur ainsi que les membres du comité scientifique,
la réviseuse et le réviseur ont dûment rempli leurs
déclarations d'intérêts et aucune situation à risque de
conflits d'intérêts réels, apparents ou potentiels n'a été
relevée.

MISE EN PAGE

Marie-Cloé Lépine, agente administrative
Direction du développement des individus et
des communautés

REMERCIEMENTS

L'Institut national de santé publique du Québec tient à
remercier les personnes suivantes qui ont contribué à
l'analyse des écrits scientifiques dans le contexte de
leur stage d'externat en santé publique (Université
Laval) :

Myriam Pelletier
Mathilde Leblond
Doris Akpahouanton Comlan
Olivier Audet

*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 écrivant un courriel à :
droits.dauteur.inspq@inspq.qc.ca.*

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

Dépôt légal – 3^e trimestre 2025
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
ISBN : 978-2-555-01858-7 (PDF)

© Gouvernement du Québec (2025)

AVANT-PROPOS

L'Institut national de santé publique du Québec est le centre d'expertise et de référence en matière de santé publique au Québec. Sa mission est de soutenir le ministre de la Santé et des Services sociaux dans sa mission de santé publique. L'Institut a également comme mission, dans la mesure déterminée par le mandat que lui confie le ministre, de soutenir Santé Québec, la Régie régionale de la santé et des services sociaux du Nunavik, le Conseil cri de la santé et des services sociaux de la Baie James et les établissements, dans l'exercice de leur mission de santé publique.

La collection *État des connaissances* rassemble sous une même bannière une variété de productions scientifiques qui synthétisent et communiquent ce que la science nous dit sur une question donnée à l'aide de méthodes rigoureuses de recension et d'analyse des écrits scientifiques et autres informations pertinentes.

La présente synthèse rapide des connaissances porte sur les facteurs environnementaux qui facilitent ou font obstacle à la marche utilitaire des personnes âgées, à l'extérieur du domicile. Elle a été élaborée à la demande du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) dans le cadre de l'entente spécifique Habitudes de vie et prévention des problèmes reliés au poids.

Ce document s'adresse aux intervenants et intervenantes des directions régionales de santé publique qui soutiennent la promotion du mode de vie physiquement actif et du vieillissement en santé et ceux œuvrant dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

TABLE DES MATIÈRES

FAITS SAILLANTS	1
RÉSUMÉ	2
1 INTRODUCTION	5
2 MÉTHODOLOGIE	6
2.1 Repérage et sélection des écrits scientifiques.....	6
2.1.1 Extraction et analyse des données.....	7
2.1.2 Révision par les pairs.....	7
3 RÉSULTATS.....	8
3.1 Description des études recensées.....	8
3.2 Obstacles à la marche utilitaire	8
3.2.1 Une grande distance du domicile aux commerces et services essentiels.....	10
3.2.2 Le sentiment d'insécurité causé par la mauvaise qualité des infrastructures et l'insuffisance des aménagements dans un quartier.....	10
3.2.3 Le volume, le débit, le comportement des automobilistes et les conflits de circulation entre les piétons et les véhicules	10
3.2.4 Les éléments naturels défavorables à la marche	11
3.2.5 Une faible cohésion sociale du quartier.....	11
3.3 Facilitateurs à la marche	12
3.3.1 La proximité du domicile des commerces et des services essentiels	14
3.3.2 Des quartiers attrayants qui offrent une variété de services physiquement et économiquement accessibles.....	14
3.3.3 Accessibilité du réseau de transport collectif	14
3.3.4 La perception positive du quartier.....	15
3.3.5 Une forte cohésion sociale dans le quartier.....	15
4 DISCUSSION.....	16
4.1 La distance entre le domicile et les commerces et services essentiels	16
4.2 Le sentiment de sécurité.....	16
4.3 La cohésion sociale dans le quartier	17
4.4 Forces et limites	18
5 CONCLUSION.....	19

RÉFÉRENCES.....	20
ANNEXE 1 MÉTHODE UTILISÉE POUR LA RECHERCHE DOCUMENTAIRE DANS LES ÉCRITS SCIENTIFIQUES — VERSION INTÉGRALE	25
ANNEXE 2 MATRICE D'ANALYSE	35
ANNEXE 3 DÉTAIL DU PROCESSUS DE SÉLECTION DES ARTICLES	45
ANNEXE 4 LISTE DES OBSTACLES RECENSÉS.....	46
ANNEXE 5 LISTE DES FACILITATEURS RECENSÉS.....	47

FAITS SAILLANTS

Les déplacements à pied constituent une activité physique qui a des bénéfices reconnus pour la santé. Pour la majorité des personnes âgées, ils représentent la principale façon d'être actif physiquement, que ce soit en tant que loisir ou comme mode de transport alternatif à la voiture. Cependant, les caractéristiques de l'environnement extérieur du domicile jouent un rôle déterminant comme facteurs facilitant ou faisant obstacle à la pratique de la marche que ce soit pour les déplacements ou comme loisir.

Cette synthèse rapide des connaissances vise à identifier et à classer les facteurs environnementaux qui facilitent ou qui font obstacle à la marche à l'extérieur du domicile comme mode de transport chez les personnes âgées de 65 ans et plus.

Les principaux résultats de l'analyse des 32 articles retenus indiquent que les barrières à la marche les plus souvent rapportées par les personnes âgées sont :

- Une grande distance entre le domicile et les commerces et services essentiels;
- Le sentiment d'insécurité causé par la mauvaise qualité des infrastructures et l'insuffisance des aménagements dans un quartier;
- Le volume, le débit, le comportement des automobilistes et les conflits de circulation entre les piétons et les véhicules;
- Les éléments naturels défavorables à la marche (pluie, vent, froid, neige, glace);
- La faible cohésion sociale du quartier.

Quant aux facilitateurs identifiés par les personnes âgées, ils sont :

- La proximité du domicile des commerces et services essentiels;
- Des quartiers attrayants offrant une variété de services physiquement et économiquement accessibles;
- Un réseau de transport collectif physiquement et économiquement accessible (p. ex. autobus adaptés aux personnes à mobilité réduite, services à tarifs réduits);
- La perception positive du quartier, comme un sentiment d'appartenance au quartier et la confiance en l'entourage;
- Une forte cohésion sociale dans un quartier.

Les connaissances des barrières et des facilitateurs à la marche chez les personnes âgées pourront guider les réflexions concernant les interventions destinées à rendre les environnements plus favorables à la marche.

RÉSUMÉ

Au Québec, seulement près du tiers des personnes âgées de 65 ans et plus atteignent les niveaux recommandés en matière d'activité physique (150 minutes d'activité physique modérée à vigoureuse par semaine). La marche est l'activité physique la plus commune chez la population vieillissante, car elle est facile à incorporer dans les activités du quotidien. Elle représente aussi un moyen de déplacement bénéfique pour la santé physique et psychologique. Malgré les bénéfices connus de la marche sur la santé, le véhicule automobile demeure le moyen de transport le plus utilisé chez les personnes de 65 ans et plus. Près du quart des Québécois et Québécoises âgés de 65 ans et plus préfèrent utiliser la voiture plutôt que de marcher pour une même distance, car ils se sentent plus en sécurité avec ce mode de déplacement.

Considérant que la marche comme moyen de déplacement a des avantages significatifs sur la santé, il est important de connaître plus en détail les facteurs environnementaux pouvant la faciliter ou lui faire obstacle à l'extérieur du domicile. Cette connaissance pourra guider les réflexions quant aux interventions destinées à rendre les environnements plus propices à la marche, et contribuer à augmenter la pratique du transport actif ainsi que le temps consacré à l'activité physique.

Objectifs

Les objectifs de cette synthèse rapide des connaissances sont :

- Identifier et classer les facteurs environnementaux qui facilitent ou qui font obstacle à la marche utilitaire chez les personnes âgées (65 ans et plus), selon une approche écosystémique¹.
- Recenser, dans les articles scientifiques inclus, des pistes d'actions prenant en compte les obstacles et les facilitateurs identifiés.

Méthodologie

La synthèse rapide des connaissances a été réalisée en suivant une démarche systématisée. Une stratégie de recherche documentaire a été développée à partir des trois concepts (et leurs déclinaisons) suivants : 1) personne âgée et vieillissement, 2) marche à l'extérieur du domicile et 3) barrières et facilitateurs. La période couverte était de 2010 à 2024 et les articles provenaient de pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques.

¹ L'approche écosystémique permet d'illustrer comment différents environnements (physique, socioculturel, politique et économique) peuvent influencer la qualité de vie (1).

Les articles inclus dans cette synthèse devaient porter sur les facteurs environnementaux qui facilitent ou font obstacle à la marche, comme moyen de transport des personnes âgées à l'extérieur du domicile. L'extraction des données a été réalisée au moyen d'une grille spécifiquement conçue et développée selon les objectifs du mandat. L'analyse des informations obtenues a facilité la présentation des données et permis d'établir des constats pour chacun des objectifs de la présente synthèse rapide des connaissances.

Les facteurs identifiés dans les articles ont été classés selon les quatre environnements proposés dans le cadre conceptuel des environnements favorables au mode de vie physiquement actif, soit les environnements physique, socioculturel, économique et politique.

Principaux résultats

Sur 2706 articles identifiés après le dédoublement, 138 sont retenus après la lecture des titres et/ou des résumés. Après consultation du texte intégral, 32 articles sont inclus dans le corpus final. Au total, quatre facteurs associés à l'environnement physique et un facteur associé à l'environnement socioculturel sont identifiés comme faisant obstacle à la marche utilitaire. Il s'agit de :

Environnement physique :

1. Une grande distance entre le domicile et les commerces et services essentiels;
2. Le sentiment d'insécurité causé par la mauvaise qualité des infrastructures et l'insuffisance des aménagements dans un quartier (p. ex. trottoirs de mauvaise qualité, traverses piétonnes dangereuses, absence de lumières);
3. Le volume, le débit, le comportement des automobilistes et les conflits de circulation entre les piétons et les véhicules;
4. Les éléments naturels défavorables à la marche (p. ex. pluie, vent, froid, neige, glace).

Environnement socioculturel :

5. La faible cohésion sociale du quartier.

Concernant les facilitateurs à la marche, trois facteurs associés à l'environnement physique et deux facteurs associés à l'environnement socioculturel ont été identifiés. Il s'agit de :

Environnement physique :

1. La proximité entre le domicile et les commerces et services essentiels;
2. Des quartiers attrayants offrant une variété de services physiquement et économiquement accessibles;
3. Un réseau de transport collectif physiquement et économiquement accessible (p. ex. autobus adaptés aux personnes à mobilité réduite, services à tarifs réduits).

Environnement socioculturel :

4. La perception positive du quartier, comme un sentiment d'appartenance au quartier et la confiance en l'entourage;
5. Une forte cohésion sociale dans le quartier.

Discussion

Les changements physiologiques associés au vieillissement (notamment, la diminution de la capacité d'endurance, de la force musculaire et l'augmentation de la fatigabilité) peuvent réduire le temps consacré à la marche. Le temps de marche idéal pour se rendre à une destination d'intérêt (p. ex. commerces, services essentiels) est d'environ 20 minutes pour la population vieillissante. Dans ce contexte, la distance à franchir pour se rendre à ces destinations ressort comme un facteur important pouvant favoriser ou faire obstacle à la marche. En effet, plus les personnes âgées vivent près des commerces et services essentiels, plus elles ont tendance à utiliser la marche comme mode de déplacement. Celles qui ne vivent pas à proximité des commerces et services essentiels pourraient bénéficier d'une amélioration de l'accessibilité physique et économique au transport collectif, les encourageant à utiliser la marche, au moins partiellement, comme mode de déplacement.

Cette synthèse rapide des connaissances a mis en évidence que la perception positive des personnes âgées envers leur quartier semble associée à sa sécurité et à son attractivité. De plus, des quartiers attrayants favorisent l'utilisation de la marche comme moyen de déplacement. Les personnes âgées sont plus enclines à marcher pour se rendre à leurs destinations lorsque le parcours offre de beaux paysages et des édifices attrayants.

Enfin, cette synthèse rapide des connaissances a permis de relever que la cohésion sociale au sein des quartiers semble étroitement liée à la mobilité chez les personnes âgées. En effet, une forte cohésion sociale dans un quartier pourrait encourager la participation à des activités sociales, favorisant ainsi la marche comme moyen de déplacement.

Conclusion

Les connaissances provenant de cette synthèse pourront guider les réflexions sur les interventions destinées à rendre les environnements plus propices à la marche à l'extérieur du domicile comme moyen de déplacement chez les personnes âgées, et, indirectement, contribuer à augmenter le temps consacré à l'activité physique. Toutefois, les résultats n'ont pas permis d'identifier les pistes d'actions pour augmenter la marche comme moyen de transport. Une synthèse de connaissances spécifiquement axée sur les pistes d'actions pourrait enrichir la réflexion sur les moyens d'accroître la pratique de la marche chez les personnes âgées.

1 INTRODUCTION

Au Québec, seulement près du tiers des personnes âgées de 65 ans et plus atteignent les niveaux recommandés d'activité physique, soit 150 minutes d'activité physique modérée à vigoureuse par semaine (2). Les conséquences de l'inactivité physique sur la santé chez la population vieillissante sont déjà connues notamment : un risque accru de mortalité causée par les maladies cardiovasculaires, le diabète, le syndrome métabolique, l'obésité et les déficits cognitifs (3,4). Pour favoriser l'activité physique chez les personnes âgées et les soutenir dans l'atteinte des recommandations en la matière, une approche consiste à encourager la marche à l'extérieur du domicile comme mode de déplacement (5). Parmi les stratégies visant à accroître le niveau d'activité physique des personnes âgées, l'encouragement de la marche comme moyen de déplacement se distingue par son potentiel d'impact à grande échelle. En effet, contrairement à la marche de loisir, qui repose davantage sur la motivation individuelle, la marche utilitaire s'intègre directement aux activités quotidiennes, favorisant ainsi une régularité dans la pratique de cette activité physique. Cette approche est particulièrement pertinente au Québec, où la marche à l'extérieur du domicile est l'activité physique la plus courante chez la population vieillissante (6,7). Un environnement extérieur aménagé de manière favorable facilite l'intégration de la marche comme moyen de déplacement (8). Cet environnement pourrait jouer un rôle déterminant, agissant soit comme un catalyseur, soit comme un frein à la pratique de la marche comme moyen de déplacement. Par exemple, une étude menée auprès d'ânés montre qu'une augmentation de l'indice de marchabilité² d'un quartier était associée à une probabilité de 45 % plus élevée de faire de la marche utilitaire (10). Le *Modèle intégrateur des conditions favorables à la santé et à la qualité de vie des personnes vieillissantes* (11), souligne l'importance de « Créer des milieux de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et attrayants » (axe 3). La marche, mode de déplacement privilégié pour maintenir une bonne santé, est directement influencée par ces milieux (12,13).

Afin de promouvoir la marche utilitaire chez les personnes âgées, il est essentiel de cerner les facteurs de l'environnement qui influencent la marche utilitaire. Cette synthèse rapide des connaissances a donc pour objectif principal d'identifier et classer les facteurs environnementaux qui facilitent ou qui font obstacle à la marche utilitaire chez les personnes âgées, selon une approche écosystémique. L'objectif secondaire est de recenser, dans les articles scientifiques inclus, des pistes d'actions prenant en compte les obstacles et les facilitateurs identifiés.

² L'indice de marchabilité est calculé en utilisant des éléments qui proviennent de l'environnement bâti (la mixité d'utilisation du territoire, la densité des intersections, la densité résidentielle et le ratio surface de vente au détail). En somme, plus le score est élevé, plus le quartier encourage l'utilisation de la marche comme mode de transport (9).

2 MÉTHODOLOGIE

2.1 Repérage et sélection des écrits scientifiques

Avec le soutien d'une bibliothécaire de l'INSPQ et du comité scientifique dédié au projet, une stratégie de recherche documentaire a été développée à partir des trois concepts suivants : 1) personne âgée et vieillissement; 2) marche à l'extérieur du domicile et; 3) barrières et facilitateurs. Cette stratégie de recherche est disponible à l'annexe 1. Les bases de données suivantes ont été consultées pour repérer les articles inclus dans cette synthèse : Medline, APA PsycInfo via la plateforme Ovid, Environment Complete, GreenFILE, Health Policy Reference Center, Public Affairs Index, SocINDEX with Full Text, Psychology and Behavioral Sciences Collection, Ageline et CINAHL Complete via la plateforme EBSCO.

Les limites imposées à cette recherche ont été la langue de publication (anglais et français), la période couverte (de 2010 à 2024) et la provenance des études (pays membres de l'OCDE). Une recherche manuelle à partir des listes de références bibliographiques des articles retenus et des articles préalablement identifiés a également été réalisée.

Pour être inclus dans cette synthèse rapide des connaissances, les articles devaient porter sur les facteurs environnementaux facilitant ou faisant obstacle à la marche des personnes âgées de 65 ans et plus, à l'extérieur du domicile.

Les articles ont été exclus si :

- Leur thématique principale était la sécurité dans les déplacements à domicile;
- Leur thématique principale était la marche comme activité physique de loisir plutôt que comme mode de transport actif;
- Leur échantillon était composé de personnes âgées vivant avec une condition médicale affectant leur mobilité;
- Leurs analyses focalisaient sur l'efficacité des stratégies de promotion de la marche sécuritaire;
- Leurs objectifs étaient concentrés exclusivement sur la production d'avis ou de recommandations;
- Leur objectif était de recenser les facteurs individuels facilitant ou faisant obstacle à la marche.

Une première sélection a été faite en lisant les titres et résumés. Les documents retenus après cette première étape ont ensuite fait l'objet d'une lecture complète. Les documents répondants aux critères d'inclusion et d'exclusion ont été conservés pour l'extraction des données et l'analyse. Étant donné que cette synthèse rapide des connaissances a été réalisée de manière rapide, aucune analyse de la qualité des articles retenus de cette synthèse n'a pas été évaluée.

2.1.1 Extraction et analyse des données

L'extraction des données a été systématisée par l'utilisation d'une grille spécifiquement conçue pour cette synthèse rapide des connaissances et développée à partir de ses objectifs. Cette grille se trouve en annexe 2 du présent document.

Les facteurs environnementaux identifiés dans les articles ont été classés selon le cadre conceptuel *Pour une vision commune des environnements favorables à la saine alimentation, au mode de vie physiquement actif et aux problèmes reliés au poids* (1) qui propose un cadre complet pour analyser les différents facteurs de l'environnement qui influencent l'adoption de saines habitudes de vie dans la population. Ce cadre conceptuel intègre et distingue les dimensions physique, socioculturelle, économique et politique de l'environnement. Dans le cas de l'activité physique, il permet par exemple d'identifier les conditions les plus propices pour favoriser l'adoption et le maintien de la marche comme mode de déplacement.

Dans cette synthèse, nous avons considéré l'ensemble des dimensions incluses dans ce cadre conceptuel pour dresser un tableau complet des facteurs en jeu.

L'analyse des facteurs environnementaux a été menée selon une approche déductive (14). Plus spécifiquement, les facilitateurs et les obstacles à la marche ont été catégorisés par environnement, puis subdivisés en sous-catégories qui ont émergé pour une meilleure compréhension des interactions entre les différents éléments du milieu.

2.1.2 Révision par les pairs

Conformément au processus d'assurance qualité développé à l'Institut national de santé publique du Québec, une version préliminaire de la synthèse rapide des connaissances a été soumise à deux réviseurs et réviseuses externes. En prenant appui sur une grille de révision institutionnelle, les réviseurs et les réviseuses ont été conviés à valider l'exactitude du contenu de la synthèse rapide des connaissances, la pertinence des méthodes utilisées et le caractère approprié des conclusions et des pistes d'action proposées. Par la suite, un tableau incluant chacun des commentaires reçus et le traitement qui en ont été faits a été complété. En amont de ce processus, les réviseurs et les réviseuses ont dûment rempli leurs déclarations d'intérêts et aucune situation à risque de conflits d'intérêts réels, apparents ou potentiels n'a été relevée.

3 RÉSULTATS

3.1 Description des études recensées

Les différentes étapes de la démarche de sélection des articles sont illustrées à l'annexe 4. Sur 2706 articles identifiés après dédoublement, 138 articles ont été retenus après la lecture des titres et/ou des résumés. Après consultation du texte intégral, 32 articles ont été conservés pour cette synthèse rapide des connaissances. Ces articles ont été publiés entre 2010 et 2024. Au total, 17 articles ont un devis quantitatif, 7 un devis qualitatif et 8 un devis mixte. Les études proviennent de trois continents : l'Europe (République tchèque, Belgique, Autriche, Allemagne, Irlande, Pologne, Italie, Espagne, Écosse, Finlande, Norvège, Royaume-Uni et Suède, n = 18), l'Océanie (Australie, n = 2) et l'Amérique du Nord (Canada et États-Unis, n = 12). Parmi ces études, la majorité (n = 28) a été réalisée en milieu urbain, tandis que 2 se sont concentrées sur des milieux semi-urbains et 4 sur des milieux ruraux. Il est à noter que certaines études ont pu examiner plusieurs types de milieux. Sur les 32 études, 26 ont identifié des obstacles à la marche comme moyen de déplacement vécus par les personnes âgées et 30 études ont identifié des facilitateurs. Finalement, aucune piste d'actions pertinentes n'a été recensée.

Les études sélectionnées dans cette synthèse rapide des connaissances étaient exclusivement constituées de participants et participantes âgés de 65 ans et plus. Ces derniers vivaient tous en ménage privé et ne présentaient pas de conditions médicales pouvant affecter leur mobilité.

3.2 Obstacles à la marche utilitaire

Au total, cinq facteurs faisant obstacle à la marche utilitaire associés à l'environnement physique et socioculturel ont été identifiés dans les études recensées. Les quatre facteurs identifiés dans l'environnement physique sont : 1) une grande distance du domicile aux commerces et services essentiels; 2) le sentiment d'insécurité causé par la mauvaise qualité des infrastructures et l'insuffisance des aménagements dans un quartier; 3) le volume, le débit, le comportement des automobilistes et les conflits de circulation entre les piétons et véhicules; 4) les éléments naturels défavorables à la marche. Le dernier facteur, associé à l'environnement socioculturel, est la faible cohésion sociale³ du quartier. Ces obstacles sont indiqués dans le tableau 1 et la liste exhaustive est présentée à l'annexe 5.

³ Cohésion sociale : état d'une société où les disparités sociales et économiques sont réduites, et dont les membres sont solidaires, partagent des valeurs communes et éprouvent un fort sentiment d'appartenance à leur communauté (15).

Tableau 1 Les facteurs faisant obstacle à la marche utilitaire selon les différents environnements dans les études recensées

Environnements	Obstacles	Études
Physique	Une grande distance du domicile aux commerces et les services essentiels	Études quantitatives - Ahrentzen <i>et al.</i>, 2010 et 2014 (n = 19) - Krogstad <i>et al.</i>, 2015 (n = 1760)* - Lee <i>et al.</i>, 2018 (n = 28) - Mertens <i>et al.</i>, 2019 (n = 438) - Rantakokko <i>et al.</i>, 2014 (n = 848)
		Étude qualitative - Grant 2010 (n = 75) - Van-Cauwenberg <i>et al.</i>, 2012 (n = 57)
	Le sentiment d'insécurité causé par la mauvaise qualité des infrastructures et l'insuffisance des aménagements dans un quartier	Études quantitatives - Ahrentzen <i>et al.</i>, 2010 (n = 19) - Cao <i>et al.</i>, 2010 (n = 1682) - Curl et Mason 2019 (n = 4269) - Grant <i>et al.</i>, 2010 (n = 75) - Krogstad <i>et al.</i>, 2015 (n = 1760) - Lee <i>et al.</i>, 2018 (n = 28) - Maresova <i>et al.</i>, 2023 (n = 525) - Mertens <i>et al.</i>, 2019 (n = 438) - Nathan <i>et al.</i>, 2014 (n = 65) - Phillips <i>et al.</i>, 2013 (n = 44) - Rantakokko <i>et al.</i>, 2014, 2015 et 2017 (n = 848) - Risser <i>et al.</i>, 2010 (n = 487)
		Études qualitatives - Alidoust <i>et al.</i>, 2018 (n = 54) - Dabelko-Schoeny <i>et al.</i>, 2021 (n = 70) - Grant <i>et al.</i>, 2010 (n = 75)** - Mitra <i>et al.</i>, 2015 (n = 14)
	Le volume, le débit, le comportement des automobilistes et les conflits de circulation entre les piétons et véhicules	Études quantitatives - Grant <i>et al.</i>, 2010 (n = 75) - Lee <i>et al.</i>, 2018 (n = 28) - Rantakokko <i>et al.</i>, 2014 (n = 848) - Risser <i>et al.</i>, 2010 (n = 487) - Zhong et Lee 2020 (n = 455)
		Études qualitatives - Mitra <i>et al.</i>, 2015 (n = 14) - Zandieh <i>et al.</i>, 2017 (n = 52)
	Les éléments naturels défavorables à la marche	Études quantitatives - Ahrentzen <i>et al.</i>, 2010 (n = 19) - Declos-Alios <i>et al.</i>, 2019 (n = 227) - Rantakokko <i>et al.</i>, 2015 et 2017 (n = 848) - Nathan <i>et al.</i>, 2014 (n = 65)
		Étude qualitative Musselwhite <i>et al.</i>, 2021 (n = 45)
Socioculturel	Une faible cohésion sociale du quartier	Études quantitatives - Lee <i>et al.</i>, 2018 (n = 28) - Risser <i>et al.</i>, 2010 (n = 487)

* L'étude de Krogstad *et al.*, (2015) était une étude mixte. Sur les 1760 participants qui ont répondu au sondage, 44 ont participé à la partie qualitative de l'étude.

** Les études de Grant *et al.*, (2010) sont de devis mixte.

3.2.1 Une grande distance du domicile aux commerces et services essentiels

Une grande distance du domicile aux commerces et services essentiels (p. ex. centre d'achat, pharmacie, épicerie) a été rapportée comme un obstacle important à la marche (16–23), surtout par les personnes vivant dans les quartiers socio-économiquement défavorisés et chez celles plus âgées (19,20). Par exemple, il a été rapporté par Grant *et al.*, (2010) que les personnes âgées qui vivent dans un quartier à faible statut socio-économique doivent franchir une plus grande distance pour arriver à la destination souhaitée que celles qui vivent dans des quartiers avec un statut socio-économique plus élevé (20). La grande distance à franchir pour atteindre une destination à pied semble affecter davantage les personnes qui sont plus âgées (85 ans et plus), car la probabilité d'un déclin physiologique dû au vieillissement est plus élevée chez ce sous-groupe de la population (21).

3.2.2 Le sentiment d'insécurité causé par la mauvaise qualité des infrastructures et l'insuffisance des aménagements dans un quartier

La mauvaise qualité des routes et des trottoirs (p. ex. la présence accrue de grands boulevards, trottoirs glacés ou non déneigés), ainsi que l'insuffisance des infrastructures (p. ex. l'absence de lumière, manque de bancs, de traverses piétonnes ou de caméras de sécurité) sont des obstacles à l'utilisation de la marche utilitaire chez les personnes âgées (24–27). Ces environnements non sécuritaires représentent de façon générale un obstacle à la marche dans cette population (17, 20, 22–40).

Finalement, la présence de vandalisme et de graffitis, associée à la perception de la criminalité, accentue le sentiment d'insécurité dans un quartier (33,35). Cet obstacle semble important pour les personnes âgées de plus de 85 ans (37). La présence d'attroupements et de méfaits dans certains quartiers contribue à un sentiment d'insécurité qui dissuade les personnes âgées de sortir et de se déplacer à pied (22).

3.2.3 Le volume, le débit, le comportement des automobilistes et les conflits de circulation entre les piétons et les véhicules

Le volume, le débit, le comportement des automobilistes et les conflits de circulation ont été identifiés comme des barrières à la marche (20,21,31,39,41,42). Trop de véhicules sur la route (volume de circulation) réduisent la probabilité d'utiliser la marche comme moyen de déplacement. En parallèle, certaines personnes âgées se sentent plus vulnérables aux intersections, ce qui peut également les dissuader de marcher. (20,21,31,39,42). Il convient de noter que la vulnérabilité aux intersections n'est pas nécessairement liée au volume de circulation, car des intersections non sécuritaires peuvent exister même avec une circulation faible. Une étude montre, par exemple, qu'en raison de l'augmentation du volume de véhicules qu'elles génèrent lors des heures de pointe, la présence d'écoles dans un quartier pouvait décourager l'utilisation de la marche comme moyen de déplacement pour les personnes âgées

(40). Un haut débit de circulation, notamment liée à une vitesse élevée des véhicules, est associé à une diminution du sentiment de sécurité (39).

Les études qualitatives mettent en évidence l'importance que les personnes âgées accordent au comportement des automobilistes en matière de sécurité routière. Elles expriment, par exemple, des inquiétudes concernant les manœuvres dangereuses, telles que les virages serrés effectués à proximité des trottoirs, qui les exposent à des risques (20,31,34,39). La présence de points de conflits entre les usagers et usagères de la route (p. ex. un véhicule qui tourne à droite au feu rouge, alors qu'un piéton traverse la voie piétonne, les piétons et cyclistes qui partagent une même voie) peut aussi réduire le sentiment de sécurité (22). Ces facteurs sont fréquemment rapportés par la population vieillissante vivant dans des quartiers à faible statut socio-économique (20).

3.2.4 Les éléments naturels défavorables à la marche

Les analyses qualitatives, des sondages et des analyses quantitatives menées auprès de populations vieillissantes ont révélé la présence d'obstacles liés aux caractéristiques naturelles de l'environnement physique. Entre autres, des terrains accidentés, les surfaces glacées, la pollution abondante visible (p. ex. véhicules, usines, etc.), les conditions météorologiques difficiles (p. ex. neige, pluie) sont des obstacles à la marche rapportés par les participants et les participantes, et par les résultats des analyses quantitatives (17,32,33,37,43–45). Cependant, les personnes âgées qui vivent dans un quartier où l'indice de marchabilité est élevé se déplacent plus à pied lors de conditions chaudes ($> 25^{\circ}\text{C}$) ou froides ($< 10^{\circ}\text{C}$) que celles qui vivent dans un quartier avec un faible indice de marchabilité (41). En outre, les dénivelés rendent leurs déplacements plus difficiles, car ils sont exigeants sur le plan physique. La présence de nombreux dénivelés a un impact négatif significatif sur la fréquence de marche des personnes âgées (32,36). Ces éléments peuvent limiter les possibilités de mobilité à l'extérieur du domicile (31), en particulier lorsque les personnes présentent un déclin de leur autonomie fonctionnelle.

3.2.5 Une faible cohésion sociale du quartier

Dans l'environnement socioculturel, l'analyse des articles recensée a révélé que la faible cohésion sociale au sein d'un quartier constituait une barrière aux déplacements à pied (22,30). Dans les études recensées, un manque d'interactions sociales entre les résidents et les résidentes d'un quartier réduit le sentiment d'appartenance et diminue l'utilisation de la marche comme mode de transport (22). Les attitudes négatives envers les personnes âgées constituent également une barrière à la mobilité (30) pouvant réduire les déplacements à pied pour accomplir les tâches quotidiennes (16).

3.3 Facilitateurs à la marche

Trois facteurs facilitant la marche utilitaire dans l'environnement physique et deux facteurs dans l'environnement socioculturel ont été identifiés : la proximité du domicile des commerces et des services essentiels, des quartiers attrayants offrant une variété de services physiquement et économiquement accessibles, et un réseau de transport collectif physiquement et économiquement accessible. La perception positive du quartier et une forte cohésion sociale dans le quartier sont les facteurs facilitant la marche utilitaire associés à l'environnement socioculturel. Les facteurs sont présentés dans le tableau 2 et la liste exhaustive est présentée à l'annexe 5.

Tableau 2 Les facteurs facilitant la marche utilitaire selon les différents environnements dans les études recensées

Environnements	Facilitateurs	Études (quantitative/qualitative)
Physique	La proximité du domicile des commerces et des services essentiels	Études quantitatives • Ahrentzen <i>et al.</i>, 2010 (n = 19) • Bruchert <i>et al.</i>, 2020 (n = 2189) • Cao <i>et al.</i>, 2010 (n = 1682) • Chudyk <i>et al.</i>, 2015 (n = 150) • Curl et Mason 2019 (n = 4269) • Delclos-Alios <i>et al.</i>, 2019 (n = 227) • Eronen <i>et al.</i>, 2014 (n = 261) • Nathan <i>et al.</i>, 2014 (n = 65) Études qualitatives • Alidoust <i>et al.</i>, 2018 (n = 54) • Grant <i>et al.</i>, 2010 (n = 75)* • Mitra <i>et al.</i>, 2015 (n = 14)
	Des quartiers attrayants offrant une variété de services physiquement et économiquement accessibles	Études quantitatives • Ahrentzen <i>et al.</i>, 2010 (n = 19) • Bruchert <i>et al.</i>, 2020 (n = 2189) • Curl et Mason 2019 (n = 4269) • Delclos-Alios <i>et al.</i>, 2019 (n = 227) • Eronen <i>et al.</i>, 2014 (n = 261) • Gaglione <i>et al.</i>, 2022** • Krogstad <i>et al.</i>, 2015 (n = 1760) • Lee <i>et al.</i>, 2018 (n = 28) • Maresova <i>et al.</i>, 2023 (n = 525) • Rantakokko <i>et al.</i>, 2015 (n = 848) • Van-Cauwenberg <i>et al.</i>, 2014 (n = 60) • Zhong et Lee 2020 (n = 455) Études qualitatives • Alidoust <i>et al.</i>, 2018 (n = 54) • Grant <i>et al.</i>, 2010 (n = 75) • Mitra <i>et al.</i>, 2015 (n = 14) • Phillips <i>et al.</i>, 2013 (n = 44) • Van-Cauwenberg <i>et al.</i>, 2012 (n = 57) • Zandieh <i>et al.</i>, 2016 et 2017 (n = 75)
	Un réseau de transport collectif physiquement et économiquement accessible	Étude quantitative
		Études qualitatives • Cao <i>et al.</i>, 2010 (n = 1682) • Franke <i>et al.</i>, 2019 (n = 6) • Musselwhite <i>et al.</i>, 2021 (n = 45)
Socioculturel	La perception positive du quartier	Études quantitatives • Brown <i>et al.</i>, 2011 (n = 217) • Lee et Sunwoo 2021 (n = 10 700)
	Une forte cohésion sociale dans le quartier	Études quantitatives • Ahrentzen <i>et al.</i>, 2010 (n = 19) • Brown <i>et al.</i>, 2011 (n = 273) • Curl et Mason 2019 (n = 4269) • Krogstad <i>et al.</i>, 2015 (n = 1760) • Lee et Sunwoo 2021 (n = 10700) • Mertens <i>et al.</i>, 2019 (n = 438) Étude qualitative • Van-Cauwenberg <i>et al.</i>, 2012 (n = 57)

* Les études de Grant *et al.*, (2010) sont de devis mixte.

** L'étude de Gaglione *et al.*, (2022) est une analyse géospatiale, aucun participant ou participante n'a été recruté.

3.3.1 La proximité du domicile des commerces et des services essentiels

La proximité du domicile des commerces et services essentiels a été identifiée dans plusieurs études comme un facilitateur à la marche (17,26,28,34,37,39,40,43, 48–50). Indépendamment de l'âge, un temps maximal de 20 minutes de marche pour se rendre à la destination souhaitée double la probabilité d'utiliser ce mode de déplacement au moins trois jours par semaine (44). En ce sens, une meilleure connectivité⁴ entre les rues facilite les déplacements à pied, car elle réduit le temps pour se rendre à la destination (44). Lorsque les rues sont mieux reliées entre elles, la probabilité d'opter pour la marche comme moyen de déplacement augmente de 67 % (44).

3.3.2 Des quartiers attrayants qui offrent une variété de services physiquement et économiquement accessibles

Selon les études qualitatives, les personnes âgées mentionnent avoir tendance à se déplacer à pied dans les quartiers où le décor est attrayant. Par exemple, la beauté des édifices ou des maisons, ainsi que la présence de décors et de paysages attrayants encouragent l'utilisation de la marche comme moyen de déplacement (17,19,22,41,42). De même, la présence d'un plus grand nombre de parcs et espaces verts est positivement associée à la marche comme moyen de déplacement (17–19,25). Lorsque des éléments attrayants ou intéressants se trouvent à proximité de leur domicile, les personnes âgées sont d'autant plus encouragées à utiliser la marche comme moyen de déplacement (22,33–36,39,42,49,50).

En outre, une plus grande variété de services de proximité (p. ex. pharmacies, épiceries, dépanneurs) augmente de façon significative le nombre quotidien de pas (mesurés par podomètre) à l'extérieur du domicile (16). Finalement, la présence de commerces et services essentiels physiquement accessibles (p. ex. porte principales au niveau du sol et facile à ouvrir, enseignes faciles à lire) a été rapportée comme un facteur favorable à la marche comme moyen de déplacement chez les personnes âgées (17,26,28,34,37,39,40,43,48–51).

3.3.3 Accessibilité du réseau de transport collectif

En minimisant la barrière de la distance entre le domicile et les commerces et services essentiels, un réseau de transport collectif physiquement et économiquement accessible peut également favoriser la marche comme moyen de déplacement. Une perception positive du réseau de transport en commun semble favoriser son utilisation par les personnes âgées (p. ex. autobus à l'heure, chauffeurs d'autobus respectueux) (5). La fiabilité et la fréquence de passage des autobus sont deux autres caractéristiques importantes à cet égard (29). Enfin, la gratuité du réseau de transport collectif pourrait aussi encourager les personnes âgées à l'utiliser (42).

⁴ La connectivité d'un quartier est le rapport entre les liens (les segments de rues entre les intersections) et les nœuds (intersections). Plus il y a de liens par rapport aux nœuds, plus la connectivité est élevée.

3.3.4 La perception positive du quartier

La perception du quartier est un facteur important pour favoriser la marche comme moyen de déplacement. En effet, les personnes âgées marchent plus fréquemment si elles ont une perception positive du quartier où elles marchent (p. ex. perception d'un quartier sécuritaire et attrayant) (17,18,22,24,52,53).

3.3.5 Une forte cohésion sociale dans le quartier

De plus, une forte cohésion sociale dans un quartier semble être un prédicteur à la mobilité (49). La cohésion sociale renforce le sentiment d'appartenance au quartier, ainsi que le sentiment de sécurité et de confiance en l'entourage, des facteurs qui, en retour, favorisent la marche comme moyen de déplacement (49). Finalement, les personnes âgées qui entretiennent des interactions positives avec les résidents et les résidentes de leur quartier et qui s'impliquent dans des activités citoyennes sont davantage portées à marcher pour se déplacer (24,25,28,31,34, 52,53).

4 DISCUSSION

L'objectif de cette synthèse rapide des connaissances était d'identifier et de classer, selon une approche écosystémique, les différents facteurs environnementaux qui facilitent ou font obstacle à la marche utilitaire chez les personnes âgées (65 ans et plus). Ces facteurs environnementaux ont été classés selon le cadre conceptuel *Pour une vision commune des environnements favorables à la saine alimentation, au mode de vie physique actif et aux problèmes reliés au poids*.

Une première observation à la suite de l'analyse des articles a trait à la saturation rapide des facteurs facilitant ou faisant obstacle à la marche utilitaire. En effet, sur les 32 articles analysés, seulement cinq facteurs faisant obstacle et cinq facteurs facilitants ont été identifiés dans deux environnements différents, les environnements physique et socioculturel. Ces observations concordent avec les résultats de la revue systématique de Cerin *et al.*, 2017, où les auteurs ont identifié l'environnement physique et l'environnement socioculturel comme des environnements influençant la marche à l'extérieur du domicile (50).

Les prochaines sections discutent des principaux constats quant aux différents facteurs facilitant ou faisant obstacle à la marche utilitaire recensés dans la présente synthèse rapide des connaissances.

4.1 La distance entre le domicile et les commerces et services essentiels

La distance entre le domicile et les commerces et services essentiels a été le facteur le plus fréquemment rapporté dans les études quantitatives et qualitatives (51,52), tant comme barrière (trop grande distance à franchir pour se rendre à la destination souhaitée) (16) que comme facilitateur (proximité des services) (44). Un temps de marche de maximum 20 minutes semble idéal pour atteindre la destination souhaitée. Ceci est soutenu par plusieurs études où une distance de 800 m (environ 20 minutes de marche pour les personnes âgées (53)) est adéquat (54–56). Les changements physiologiques associés au vieillissement (notamment la diminution de la capacité d'endurance [58], de la force musculaire [59] et l'augmentation de la fatigabilité [60]) peuvent influencer la capacité de réaliser des activités quotidiennes, incluant celle de demeurer physiquement actif, notamment par l'intermédiaire de la marche.

4.2 Le sentiment de sécurité

Cette synthèse rapide des connaissances a mis en évidence deux dimensions de la sécurité pouvant influencer la marche utilitaire : celle découlant de la sécurité des infrastructures et celle découlant de la sécurité de l'environnement social. Comme le vieillissement est associé à un plus grand risque de chutes (60), favoriser un environnement sécuritaire qui réduit ces événements est important. Selon un récent rapport publié par la Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, les chutes à l'extérieur surviennent plus souvent

pendant l'hiver, dans les stationnements⁵ et sur les trottoirs (61). L'entretien des espaces publics est essentiel pour réduire le risque de chutes chez la population vieillissante.

Un aménagement urbain mal adapté aux besoins de la population vieillissante peut limiter l'usage de la marche comme mode de déplacement, notamment en diminuant le sentiment de sécurité des piétons. Dans leur étude de 2013, Phillips *et al.*, ont mis en évidence le concept de « surcharge sensorielle » chez les piétons. Ils suggèrent que l'excès de stimuli environnementaux (panneaux, bruits, obstacles) peut nuire à la capacité des individus à effectuer des tâches complexes (34), comme traverser un passage piéton en toute sécurité (62,63). En somme, les changements cognitifs qui peuvent apparaître avec le vieillissement, combinés à des aménagements non adaptés, peuvent rendre les quartiers non sécuritaires et défavoriser la marche chez la population vieillissante.

En ce qui concerne l'environnement social, la perception positive du quartier constitue un facteur important pour favoriser la marche comme moyen de déplacement chez les personnes âgées (27,48). De plus, lorsque les personnes âgées sentent qu'elles font partie intégrante de leur communauté, les relations sociales sont favorisées, ce qui pourrait également agir sur le choix du mode de transport (49,64). Ces résultats sont corroborés par les travaux de Ory *et al.*, qui suggèrent que les personnes âgées ayant de multiples sources d'engagement social lors de leurs déplacements à pied (p. ex. des amis et un animal de compagnie) sont plus actives (65). Enfin, le sentiment de sécurité, influencé par les aménagements physiques et l'environnement social, influence la décision d'utiliser la marche comme moyen de déplacement (66). Intervenir sur ces environnements pour accroître le sentiment de sécurité pourrait avoir des bénéfices en matière de promotion de la marche comme moyen de déplacement chez les personnes âgées.

4.3 La cohésion sociale dans le quartier

Cette synthèse rapide des connaissances a permis de relever que la cohésion sociale au sein des quartiers semble étroitement liée à la mobilité chez les personnes âgées (30,49). Ce lien s'explique notamment par le rôle de la cohésion sociale dans l'atténuation des symptômes dépressifs et le renforcement du sentiment de maîtrise (*empowerment*), deux facteurs clés pour une meilleure mobilité (67). En effet, il a été démontré qu'une forte cohésion sociale encourage la participation à des activités sociales, telles que des réunions de quartier, favorisant ainsi la marche comme moyen de déplacement (68). Ces résultats soulignent l'importance de promouvoir la cohésion sociale dans la planification urbaine pour améliorer la qualité de vie et la mobilité des personnes âgées.

⁵ Dans le rapport, les auteurs ont englobé tous types de stationnements extérieurs (résidentiel, privé, public, sur rue ou en grandes surfaces).

4.4 Forces et limites

Cette synthèse rapide des connaissances a permis d'identifier et de classer, selon une approche écosystémique, les différents facteurs environnementaux qui facilitent ou qui font obstacle à la marche comme moyen de déplacement à l'extérieur du domicile chez les personnes âgées (65 ans et plus) (11). La rigueur de la démarche méthodologique et la systématisation du processus d'analyse des résultats constituent les forces de cette synthèse rapide des connaissances.

Cependant, cette synthèse comporte également des limites. Premièrement, aucune étude réalisée au Québec n'a été repérée, ce qui ne permet pas de connaître les facteurs favorisant et faisant obstacle à la marche qui sont spécifiques au territoire Québécois. Les bases bibliographiques francophones (Cairn et Érudit) n'ont pas été sollicitées, car une recherche préliminaire n'a révélé aucun article pertinent. Le fait que les études émanent très majoritairement de pays industrialisés qui partagent probablement plusieurs caractéristiques semblables au niveau de l'environnement bâti et social a tout de même pu atténuer l'impact que cette limite peut avoir sur la généralisation des constats sur la population âgée québécoise. Malgré une extraction exhaustive des articles, les données recueillies se sont révélées insuffisantes pour identifier des pistes d'actions pertinentes visant à améliorer les environnements et à promouvoir la marche utilitaire chez les personnes âgées. Enfin, la synthèse rapide de connaissance se concentre sur les barrières et facilitateurs à la marche utilitaire. Bien que cette approche permette de mieux comprendre comment l'environnement peut influencer la marche comme moyen de déplacement, elle ne fournit pas une vue d'ensemble des autres formes de marche pratiquées par les personnes âgées, telle que la marche de loisir.

5 CONCLUSION

Cette synthèse rapide de connaissances a mis en évidence cinq facteurs facilitant et cinq facteurs faisant obstacle à la marche utilitaire chez les personnes âgées, principalement liés à l'environnement physique et socioculturel. Ces connaissances contribueront à éclairer les intervenants en santé publique œuvrant dans le domaine du mode de vie physiquement actif, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire dans leurs réflexions visant à créer des environnements plus favorables à la marche et à améliorer ainsi la qualité de vie et la santé des personnes âgées. Les résultats de cette synthèse n'ont pas permis d'identifier les pistes d'actions pour augmenter la marche comme moyen de transport. Une synthèse de connaissances spécifiquement axée sur les pistes d'actions pourrait enrichir la réflexion sur les moyens d'accroître la pratique de la marche chez les personnes âgées.

RÉFÉRENCES

1. Ministère de la Santé et des Services sociaux. Pour une vision commune des environnements favorables à la saine alimentation, à un mode de vie physiquement actif et à la prévention des problèmes reliés au poids [Internet]. 2012.
2. Ross R, Chaput JP, Giangregorio LM, Janssen I, Saunders TJ, Kho ME *et al.*, Canadian 24-hour movement guidelines for adults aged 18–64 years and adults aged 65 years or older : an integration of physical activity, sedentary behaviour, and sleep. *Appl Physiol Nutr Metab*. 2020;45(10):S57-102.
3. Cunningham C, O’ Sullivan R, Caserotti P, Tully MA. Consequences of physical inactivity in older adults : a systematic review of reviews and meta-analyses. *Scand J Med Sci Sports*. 1^{er} mai 2020;30(5):816-27.
4. Owen N, Healy GN, Matthews CE, Dunstan DW. Too much sitting: the population health science of sedentary behavior. *Exerc Sport Sci Rev*. 2010;38(3):105-13.
5. Cao X, Mokhtarian P, Handy S. Neighborhood design and the accessibility of the elderly : an empirical analysis in Northern California. *Int J Sustain Transp*. 2010;4(6):347-71.
6. Walsh JM, Pressman AR, Cauley JA, Browner WS. Predictors of physical activity in community-dwelling elderly white women. *J Gen Intern Med*. 2001;16:721-7.
7. Dafna M, Carmen C, Kamalesh V, Adrian B. How diverse was the leisure time physical activity of older Australians over the past decade? *J Sci Med Sport*. 2012;15(3):213-9.
8. Lee IM, Buchner DM. The importance of walking to public health. *Med Sci Sports Exerc*. 2008;40(7):S512-8.
9. Frank LD, Sallis JF, Saelens BE, Leary L, Cain K, Conway TL *et al.*, The development of a walkability index: application to the Neighborhood Quality of Life Study. *Br J Sports Med*. 2010;44(13):924-33.
10. Chudyk AM, McKay HA, Winters M, Sims-Gould J, Ashe MC. Neighborhood walkability, physical activity, and walking for transportation : a cross-sectional study of older adults living on low income. *BMC Geriatr*. 2017;17:1-14.
11. Tourigny A, Gervais MJ, Maltais M, Gauthier A, Cardinal L. Créer des conditions favorables à la santé et à la qualité de vie des personnes vieillissantes : un modèle intégrateur. *Inst Natl Santé Publique Qué.* 2024.
12. Bonaccorsi G, Manzi F, Del Riccio M, Setola N, Naldi E, Milani C *et al.*, Impact of the built environment and the neighborhood in promoting the physical activity and the healthy aging in older people : an umbrella review. *Int J Environ Res Public Health*. 2020;17(17).
13. Barnett DW, Barnett A, Nathan A, Van Cauwenberg J, Cerin E. Built environmental correlates of older adults’ total physical activity and walking: a systematic review and meta-analysis. *Int J Behav Nutr Phys Act*. 2017;14(1):103.

14. Blais M, Martineau S. L'analyse inductive générale : description d'une démarche visant à donner un sens à des données brutes. *Rech Qual.* 2006;26(2):1-18.
15. Dave Poitras, Louise Marie Bouchard, Maurice P, Dominique Gagné. La cohésion sociale comme condition essentielle à la sécurité : définition, composantes et indicateurs. Guide de pratique professionnelle [Internet]. 2019; Disponible : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2595_cohesion_sociale_essentielle_securite.pdf
16. Ahrentzen S. On their own turf : community design and active aging in a naturally occurring retirement community. *J Hous Elder.* 2010;24(3/4):267-90.
17. Van Cauwenberg J, Clarys P, De Bourdeaudhuij I, Van Holle V, Verte D, De Witte N *et al.*, Physical environmental factors related to walking and cycling in older adults: the Belgian aging studies. *BMC Public Health.* 2012;12:142.
18. Van Cauwenberg J, De Donder L, Clarys P, De Bourdeaudhuij I, Buffel T, De Witte N *et al.*, Relationships between the perceived neighborhood social environment and walking for transportation among older adults. *Soc Sci Med.* mars 2014;104:23-30.
19. Rantakokko M, Iwarsson S, Vahaluoto S, Portegijs E, Viljanen A, Rantanen T. Perceived environmental barriers to outdoor mobility and feelings of loneliness among community-dwelling older people. *J Gerontol A Biol Sci Med Sci.* déc 2014;69(12):1562-8.
20. Grant TL, Edwards N, Sveistrup H, Andrew C, Egan M. Inequitable walking conditions among older people : examining the interrelationship of neighbourhood socio-economic status and urban form using a comparative case study. *BMC Public Health.* 2010;10(1):677-677.
21. Krogstad JR, Hjorthol R, Tennoy A. Improving walking conditions for older adults. A three-step method investigation. *Eur J Ageing.* Sept. 2015;12(3):249-60.
22. Lee EAL, Same A, McNamara B, Rosenwax L. An accessible and affordable transport intervention for older people living in the community. *Home Health Care Manag Pract.* 2018;30(2):54-60.
23. Mertens L, Van Dyck D, Deforche B, De Bourdeaudhuij I, Brondeel R, Van Cauwenberg J. Individual, social, and physical environmental factors related to changes in walking and cycling for transport among older adults : a longitudinal study. *Health Place.* janv 2019;55:120-7.
24. Rosso AL, Auchincloss AH, Michael YL. The urban built environment and mobility in older adults: a comprehensive review. *J Aging Res.* 2011;2011.
25. Alidoust S, Bosman C, Holden G. Talking while walking : an investigation of perceived neighbourhood walkability and its implications for the social life of older people. *J Hous Built Environ.* 2018;33(1):133-50.
26. Bergen K, Jubenvill M, Shaw K, Steen E, Loewen H, Mbabaali S *et al.*, Factors associated with outdoor winter walking in older adults: A scoping review. *Can J Aging.* juin 2023;42(2):316-27.
27. Curl A, Mason P. Neighbourhood perceptions and older adults' wellbeing : does walking explain the relationship in deprived urban communities? *Transp Res Part Policy Pract.* 2019;123:119-29.

28. Cinderby S, Cambridge H, Attuyer K, Bevan M, Croucher K, Gilroy R *et al.*, Co-designing urban living solutions to improve older people's mobility and well-being. *J Urban Health*. 2018;95(3):409-22.
29. Dabelko-Schoeny H, Maleku A, Cao Q, White K, Ozbilen B. « We want to go, but there are no options »: Exploring barriers and facilitators of transportation among diverse older adults. *J Transp Health*. Mars 2021;20.
30. Risser R, Haindl G, Stahl A. Barriers to senior citizens' outdoor mobility in Europe. *Eur J Ageing*. Juin 2010;7(2):69-80.
31. Rantakokko M, Portegijs E, Viljanen A, Iwarsson S, Kauppinen M, Rantanen T. Perceived environmental barriers to outdoor mobility and changes in sense of autonomy in participation outdoors among older people : a prospective two-year cohort study. *Aging Ment Health*. Août 2017;21(8):805-9.
32. Rantakokko M, Iwarsson S, Portegijs E, Viljanen A, Rantanen T. Associations between environmental characteristics and life-space mobility in community-dwelling older people. *J Aging Health*. Juin 2015;27(4):606-21.
33. Grant TL, Edwards N, Sveistrup H, Andrew C, Egan M. Neighborhood walkability : older people's perspectives from four neighborhoods in Ottawa, Canada. *J Aging Phys Act*. Juill. 2010;18(3):293-312.
34. Phillips J, Walford N, Hockey A, Foreman N, Lewis M. Older people and outdoor environments: Pedestrian anxieties and barriers in the use of familiar and unfamiliar spaces. *Geoforum*. 2013;47:113-24.
35. Zandieh R, Martinez J, Flacke J, Jones P, van Maarseveen M. Older Adults' Outdoor walking : inequalities in neighbourhood safety, pedestrian infrastructure and aesthetics. *Int J Environ Res Public Health*. 2016;13(12).
36. Nathan A, Wood L, Giles-Corti B. Perceptions of the built environment and associations with walking among retirement village residents. *Environ Behav*. Janv. 2014;46(1):46-69.
37. Maresova P, Komarkova L, Horak J, Krejcar O, Kukuliac P, Vitkova L *et al.*, Unveiling Seniors' Perception of Mobility: Urbanization, Region, and Physical Activity. *Patient Prefer Adherence*. 2023;17:3015-31.
38. Mitra R, Siva H, Kehler M. Walk-friendly suburbs for older adults? Exploring the enablers and barriers to walking in a large suburban municipality in Canada. *J Aging Stud*. Déc. 2015;35:10-9.
39. Zhong S, Lee C, Lee H. Community environments that promote intergenerational interactions vs. walking among older adults. *Front Public Health*. 2020;8:587363.
40. Zandieh R, Flacke J, Martinez J, Jones P, van Maarseveen M. Do inequalities in neighborhood walkability drive disparities in older adults' outdoor walking? *Int J Environ Res Public Health*. 2017;14(7).
41. Delclos-Alio X, Marquet O, Vich G, Schipperijn J, Zhang K, Maciejewska M *et al.*, Temperature and Rain Moderate the Effect of Neighborhood Walkability on Walking Time for Seniors in Barcelona. *Int J Environ Res Public Health*. 2019;17(1).

42. Musselwhite C. Prioritising transport barriers and enablers to mobility in later life : a case study from Greater Manchester in the United Kingdom. *J Transp Health*. sept 2021;22.
43. Clarke P, Gallagher NA. Optimizing mobility in later life: the role of the urban built environment for older adults aging in place. *J Urban Health*. 2013;90(6):997-1009.
44. Bruchert T, Hasselder P, Quentin P, Bolte G. Walking for transport among older adults : a cross-sectional study on the role of the built environment in less densely populated areas in Northern Germany. *Int J Environ Res Public Health*. 2020;17(24).
45. Chudyk AM, Winters M, Moniruzzaman M, Ashe MC, Gould JS, McKay H. Destinations matter : the association between where older adults live and their travel behavior. *J Transp Health*. Mars 2015;2(1):50-7.
46. Eronen J, von Bonsdorff M, Rantakokko M, Rantanen T. Environmental facilitators for outdoor walking and development of walking difficulty in community-dwelling older adults. *Eur J Ageing*. Mars 2014;11(1):67-75.
47. Lai TF, Chang CS, Liao Y, Hsueh MC, Koohsari MJ, Shibata A, et al., Does neighborhood built environment support older adults' daily steps differ by time of day? *J Transp Health*. sept 2021;22.
48. Brown SC, Huang S, Perrino T, Surio P, Borges-Garcia R, Flavin K *et al.*, The relationship of perceived neighborhood social climate to walking in Hispanic older adults : a longitudinal, cross-lagged panel analysis. *J Aging Health*. déc 2011;23(8):1325-51.
49. Lee S. Perceived neighborhood environment associated with older adults' walking and positive affect: Results from the Health and Retirement Study. *J Aging Phys Act*. Juin 2021;29(3):536-43.
50. Cerin E, Nathan A, van Cauwenberg J, Barnett DW, Barnett A. The neighbourhood physical environment and active travel in older adults: a systematic review and meta-analysis. *Int J Behav Nutr Phys Act*. 2017;14(1):15.
51. Strath S, Isaacs R, Greenwald MJ. Operationalizing environmental indicators for physical activity in older adults. *J Aging Phys Act*. 2007;15(4):412-24.
52. Salvador EP, Reis RS, Florindo AA. Practice of walking and its association with perceived environment among elderly Brazilians living in a region of low socioeconomic level. *Int J Behav Nutr Phys Act*. 2010;7:1-7.
53. Alves F, Cruz S, Ribeiro A, Bastos Silva A, Martins J, Cunha I. Walkability index for elderly health : a proposal. *sustainability*. 2020;12(18).
54. Burton, E., et Mitchell, L. (2006). *Inclusive Urban Design: Streets For Life* (1^e ed.). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780080456454>
55. Carstens DY. *Site planning and design for the elderly : issues, guidelines, and alternatives*. John Wiley & Sons; 1993.

56. Goodman R, Tolley R. The decline of everyday walking in the UK : explanations and policy implications. *Sustain Transp Plan Walk Cycl Urban Environ*. 2003;70-83.
57. Mendonca GV, Pezarat-Correia P, Vaz JR, Silva L, Heffernan KS. Impact of aging on endurance and neuromuscular physical performance: the role of vascular senescence. *Sports Med*. 2017;47:583-98.
58. Deschenes MR. Effects of aging on muscle fibre type and size. *Sports Med*. 2004;34:809-24.
59. Eldadah BA. Fatigue and fatigability in older adults. *PM&R*. 2010;2(5):406-13.
60. Salvà A, Bolívar I, Pera G, Arias C. Incidence and consequences of falls among elderly people living in the community. *Med Clin (Barc)*. 2004;122(5):172-6.
61. Fillion B, Picard B, Tessier F. Portrait des chutes extérieures sur le territoire montréalais [Internet]. Direction régionale de la santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de l'Ile-de-Montréal; 2023. Disponible : santemontreal.qc.ca/professionnels/drsp
62. Langlois JA, Keyl PM, Guralnik JM, Foley DJ, Marottoli RA, Wallace RB. Characteristics of older pedestrians who have difficulty crossing the street. *Am J Public Health*. 1997;87(3):393-7.
63. Wilmut K, Purcell C. Why are older adults more at risk as pedestrians? A systematic review. *Hum Factors*. Déc. 2022;64(8):1269-91.
64. Choi YJ, Matz-Costa C. Perceived neighborhood safety, social cohesion, and psychological health of older adults. *The Gerontologist*. 18 janv. 2018;58(1):196-206.
65. Ory MG, Towne SD Jr, Won J, Forjuoh SN, Lee C. Social and environmental predictors of walking among older adults. *BMC Geriatr*. 2016;16:155.
66. Fyhri A, Hof T, Simonova Z, de Jong M. The influence of perceived safety and security on walking. International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic safety (ICTCT) Conference. 17-19 novembre 2010,
67. Wang F, Qin W, Yu J. Neighborhood cohesion and mobility limitations among older americans : the roles of depressive symptoms and mastery. *Innov Aging*. 2021;5(Suppl 1):347.
68. Hand CL, Howrey BT. Associations among neighborhood characteristics, mobility limitation, and social participation in late life. *J Gerontol B Psychol Sci Soc Sci*. mars 2019;74(3):546-55.
https://www.ictct.net/wp-content/uploads/23-Hague-2010/ictct_document_nr_755.pdf

ANNEXE 1 MÉTHODE UTILISÉE POUR LA RECHERCHE DOCUMENTAIRE DANS LES ÉCRITS SCIENTIFIQUES — VERSION INTÉGRALE

DEVIS UTILISÉ

Synthèse rapide des connaissances

RECHERCHE DOCUMENTAIRE

Repérage

Une démarche systématisée a permis l'identification des articles utilisés dans cette synthèse rapide des connaissances. Le repérage des articles a été fait dans les grandes bases de données suivantes :

- Ovid MEDLINE
- AgeLine
- APA PsycInfo
- Environment Complete
- GreenFILE
- Public Affairs Index
- SocINDEX with Full Text
- Psychology and Behavioral Sciences Collection
- Health Policy Reference Center
- CINAHL Complete

Les limites imposées portaient sur la population étudiée (âgée de 50 ans et plus), la langue de publication (anglais et français), la période couverte (2010-2024) et les pays ou villes membres de l'OCDE.

Les mots-clés utilisés étaient des déclinaisons des concepts suivants :

- Personnes âgées
- Marche à l'extérieur du domicile
- Barrières et facilitateurs

Par la suite, une recherche manuelle à partir des listes de références bibliographiques des articles retenus a été réalisée. Les tableaux suivants présentent le plan de concepts et les stratégies de recherche utilisées.

Plan de concepts (mots-clés en anglais)

Concept 1 : <i>Older adults</i>
aging[TI] OR ageing[TI] OR ((aged[TI] OR old[TI]) AND (adult[TI] OR adults[TI] OR people[TI] OR person[TI] OR persons[TI] OR individual[TI] OR individuals[TI] OR woman[TI] OR women[TI] OR man[TI] OR men[TI])) OR middle-aged[TI] OR elder[TI] OR elders[TI] OR retired[TI] OR older[TI] OR olders[TI] OR geriatr*[TI] OR gerontolog*[TI] OR senior[TI] OR seniors[TI] OR retiree[TI] OR retirees[TI] OR sexagenarian[TI] OR sexagenarians[TI] OR septuagenarian[TI] OR septuagenarians[TI] OR octagenarian[TI] OR octagenarians[TI]
Concept 2 : <i>Marche à l'extérieur du domicile</i>
surroundings or outdoor* or ((outside or "out" or leave or leaving) adj2 (home* or house or houses or household*)) or ((community or city or cities or town or towns or municipalit* or urban or suburb* or life space or real life or outside*) adj2 mobility) or ((community or city or cities or town or towns or municipalit* or urban or suburb* or outside*) adj5 walk*) or move around or move about or get around).ti,ab,kf. Descripteurs MeSH: Walking
Concept 3 : <i>Barrières et facilitateurs</i>
(access* or ((barrier* or constraint* or facilitat* or motivator*) adj6 (usage* or "use" or utili#ation)) or crime* or "de-icing" or ((perceiv* or perception*) adj6 (environment* or insecurit* or risk* or safety or security)) or preference* or season* or snow* or summer or weather or winter).ti,ab,kf,id. (((Perception or perceive* or concern? or feeling* or sense* or attitude* or assessment* or neighbo?rhood* or exposure*) adj3 (safety or risk or securit* or insecurit* or crime*)) or (attitude* or barrier* or motivator* or "social environment")).ti.

Stratégie de recherche dans Medline (OVID*)

Interrogée le 2024-02-16

#	Requête	Résultats
1	exp Aged/ or Aging/ or Geriatrics/ or Middle Aged/ or Retirement/ or (((aged or old*) adj (adult* or individual* or m#n or people* or person? or wom#n)) or ag?ing or "baby-boomer*" or elder* or eldest or "fourth-age" or geriatri* or gerontolog* or "mid-life" or "middle-age*" or midlife or octogenarian* or "old age" or "older age*" or "older population*" or retire* or senior* or septuagenarian* or sexagenarian* or "third-age").ti,kf.	5 877 691
2	(Pedestrians/ or Walking/ or ("get around" or leave or leaving or mobility or (mov* adj (about or around)) or pedestrian* or walk*).ti,kf.) and (Environment/ or Neighborhood Characteristics/ or Social Environment/ or (cities or city or communities or community or environment? or garden? or "life space" or localit* or location* or municipalit* or neighbo?rhood* or out or outdoor* or outside* or park? or "real life" or sector* or sidewalk* or site* or space* or street* or suburb* or surroundings or town? or urban).ti,kf.)	9 422
3	((("get around" or leave or leaving or mobility or (mov* adj (about or around)) or pedestrian* or walk*) adj5 (cities or city or communities or community or environment? or garden? or "life space" or localit* or location* or municipalit* or neighbo?rhood* or outdoor* or outside* or park? or "real life" or sector* or sidewalk* or site* or space* or street* or suburb* or surroundings or town? or urban)).ab.	15 807
4	(access* or adher* or attitude* or barrier* or constraint* or decreas* or difficulties or difficulty or discourag* or ease or encourag* or enhanc* or facilitat* or increas* or insecurit* or limitation* or maintain* or motivat* or perceiv* or perception* or preference* or promot* or propensit* or reduc* or risk* or safety or securit* or start* or sustain* or uptak*).ti,kf. or (access* or barrier* or constraint* or discourag* or encourag* or facilitat* or insecurit* or motivat* or perceiv* or perception* or preference* or safety or securit*).ab.	5 639 186
5	(Canada* or Canadi* or Alberta* or "British Columbia*" or Calgary* or Charlottetown* or Dalhousie* or Edmonton* or Fredericton* or Halifax* or Hamilton* or Igaluit* or Inukjuak* or Kingston* or Kuujuaq* or Labrador* or Laval* or Manitoba* or McGill* or McMaster* or Moncton* or Montreal* or "New Brunswick*" or "New Foundland*" or Newfoundland* or "Northwest Territor*" or "Nova Scotia*" or Nunavik* or Nunavut* or Ontarian* or Ontario* or Ottawa* or "Prince Edward Island*" or Puvirnituk* or Quebec* or Queen's or "Saint John*" or Saskatchewan* or Saskatoon* or Sherbrooke* or "St John*" or Sudbury* or Toronto* or Vancouver* or Victoria* or Whitehorse* or Winnipeg* or Yellowknife* or Yukon* or America* or Athens* or Australia* or Austria* or Belgium* or Berlin* or Boston* or Chicago* or "Czech Republic*" or Denmark* or England* or Estonia* or Europe* or Finland* or France* or Germany* or "Great Britain*" or Greece* or Hungary* or Iceland* or Ireland* or Israel* or Italy* or London* or "Los Angeles*" or Luxembourg* or Netherlands* or "New Orleans*" or "New York*" or "New Zealand*" or Norway* or Paris* or Philadelphia* or Poland* or Portugal* or Rome* or "San Francisco*" or Scandinav* or Scotland* or "Slovak Republic*" or Slovenia* or Spain* or Sweden* or Switzerland* or "U.K." or "U.S." or UK or "United Kingdom*" or "United States" or US or USA or Wales).ti,ab,kf.	3 141 077
6	(Afghan* or Africa* or Angola* or Angolese* or Angolian* or Armenia* or Bangladesh* or Benin* or Bhutan* or Birma* or Birmese* or Boliv* or Botswan* or Brazil* or "Burkina Faso*" or Burma* or Burmese* or Burundi* or "Cabo Verde*" or Cambod* or Cameroon* or "Cape Verd*" or Chad or Chile* or China or Chinese or Colombia* or Comoro* or Congo* or "Costa Rica*" or "Cote d'Ivoire*" or Djibouti* or Ecuador* or Egypt* or "El Salvador*" or Emirati* or "Equatorial Guinea*" or Eritre* or Ethiopia* or Gabon* or Gambia* or Gaza* or Ghan* or Guatemal* or Guinea or Haiti* or Hondur* or India or Indones* or Iran* or "Ivory Coast*" or Japan* or Kenya* or Kiribati* or Korea* or Kosovo* or Kyrgyz* or "Lao PDR*" or Laos* or Lesotho* or Liberia* or Madagascar* or Malaw* or Malaysia* or Mali or Mauritan* or Mauriti* or Mexican* or Mexico or Micronesi* or Mocambiqu* or Moldov* or Mongolia* or Morocc* or Mozambiqu* or Myanmar* or Namibia* or Nepal* or Nicaragua* or Niger* or Pakistan* or Palestinian* or Panama* or Peru or Peruvian* or Philippine* or Rhodesia* or Rwanda* or Samoa* or "Sao Tome*" or Senegal* or "Sierra Leone*" or Singapore or "Solomon Islands*" or Somalia* or "Sri Lanka*" or Sudan* or Swaziland* or Syria* or Tajikist* or Tanzan* or Thai or Thailand* or Timor* or Togo* or Tonga* or Tunis* or Turkey or Turkish or Ugand* or Ukrain* or "United Arab Emirates" or Uzbekistan* or Vanuatu* or Vietnam* or "West Bank*" or Yemen* or Zaire* or Zambia* or Zimbabw*).ti.	1 293 348
7	1 and (2 or 3) and 4 and 5	1 022
8	(1 and (2 or 3) and 4) not 6	2 632

Stratégie de recherche dans Medline (OVID*) (suite)

#	Requête (suite)	Résultats
9	7 or 8	2 698
10	9 not (scooter* or treadmill* or wheel*).ti.	2 645
11	10 and (english or french).lg.	2 603
12	.. l/ 11 yr=2010-2024	2 126

*<https://ovidsp.ovid.com/ovidweb.cgi?T=JS&NEWS=N&PAGE=main&SHAREDSEARCHID=1ICCu3GeVSzv3P170TFCjm2aN2tbcblMBiTCTPO6A2BLrOsYjZReYUODclvtTddk>

Stratégie de recherche pour APA Psycinfo

Interrogée le 2024-02-16

#	Requête	Résultats
1	Aging/ or Geriatrics/ or Gerontology/ or Healthy Aging/ or Middle Adulthood/ or Older Adulthood/ or Retirement/ or (((aged or old*) adj (adult* or individual* or m#n or people* or person? or wom#n)) or ag?ing or "baby-boomer*" or elder* or eldest or "fourth-age" or geriatri* or gerontolog* or "mid-life" or "middle-age*" or midlife or octogenarian* or "old age" or "older age*" or "older population*" or retire* or senior* or septuagenarian* or sexagenarian* or "third-age").ti,id.	178 814
2	(Pedestrians/ or Physical Mobility/ or Walking/ or ("get around" or leave or leaving or mobility or (mov* adj (about or around)) or pedestrian* or walk*).ti,id.) and (Environment/ or Neighborhoods/ or Social Environments/ or (cities or city or communities or community or environment? or garden? or "life space" or localit* or location* or municipalit* or neighbo?rhood* or out or outdoor* or outside* or park? or "real life" or sector* or sidewalk* or site* or space* or street* or suburb* or surroundings or town? or urban).ti,id.)	4 437
3	((("get around" or leave or leaving or mobility or (mov* adj (about or around)) or pedestrian* or walk*) adj5 (cities or city or communities or community or environment? or garden? or "life space" or localit* or location* or municipalit* or neighbo?rhood* or outdoor* or outside* or park? or "real life" or sector* or sidewalk* or site* or space* or street* or suburb* or surroundings or town? or urban)).ab.	5 928
4	(access* or adher* or attitude* or barrier* or constraint* or decreas* or difficulties or difficulty or discourag* or ease or encourag* or enhanc* or facilitat* or increas* or insecurit* or limitation* or maintain* or motivat* or perceiv* or perception* or preference* or promot* or propensit* or reduc* or risk* or safety or securit* or start* or sustain* or uptak*).ti,id. or (access* or barrier* or constraint* or discourag* or encourag* or facilitat* or insecurit* or motivat* or perceiv* or perception* or preference* or safety or securit*).ab.	1 784 914
5	(Canada* or Canadi* or Alberta* or "British Columbia*" or Calgary* or Charlottetown* or Dalhousie* or Edmonton* or Fredericton* or Halifax* or Hamilton or Igaluit* or Inukjuak* or Kingston* or Kuujuaq* or Labrador* or Laval* or Manitoba* or McGill* or McMaster* or Moncton* or Montreal* or "New Brunswick*" or "New Foundland*" or Newfoundland* or "Northwest Territor*" or "Nova Scotia*" or Nunavik* or Nunavut* or Ontarian* or Ontario* or Ottawa* or "Prince Edward Island*" or Puvirnituk* or Quebec* or Queen's or "Saint John*" or Saskatchewan* or Saskatoon* or Sherbrooke* or "St John*" or Sudbury* or Toronto* or Vancouver* or Victoria* or Whitehorse* or Winnipeg* or Yellowknife* or Yukon* or America* or Athens* or Australia* or Austria* or Belgium* or Berlin* or Boston* or Chicago* or "Czech Republic*" or Denmark* or England* or Estonia* or Europe* or Finland* or France* or Germany* or "Great Britain*" or Greece* or Hungary* or Iceland* or Ireland* or Israel* or Italy* or London* or "Los Angeles*" or Luxembourg* or Netherlands* or "New Orleans*" or "New York*" or "New Zealand*" or Norway* or Paris* or Philadelphia* or Poland* or Portugal* or Rome* or "San Francisco*" or Scandinav* or Scotland* or "Slovak Republic*" or Slovenia* or Spain* or Sweden* or Switzerland* or "U.K." or "U.S." or UK or "United Kingdom*" or "United States" or US or USA or Wales).ti,ab,id.	1 002 746
6	(Afghan* or Africa* or Angola* or Angolese* or Angolian* or Armenia* or Bangladesh* or Benin* or Bhutan* or Birma* or Birmese* or Boliv* or Botswan* or Brazil* or "Burkina Faso*" or Burma* or Burmese* or Burundi* or "Cabo Verde*" or Cambod* or Cameroon* or "Cape Verd*" or Chad or Chile* or China or Chinese or Colombia* or Comoro* or Congo* or "Costa Rica*" or "Cote d'Ivoire*" or Djibouti* or Ecuador* or Egypt* or "El Salvador*" or Emirati* or "Equatorial Guinea*" or Eritre* or Ethiopia* or Gabon* or Gambia* or Gaza* or Ghan* or Guatemal* or Guinea or Haiti* or Hondur* or India or Indones* or Iran* or "Ivory Coast*" or Japan* or Kenya* or Kiribati* or Korea* or Kosovo* or Kyrgyz* or "Lao PDR*" or Laos* or Lesotho* or Liberia* or Madagascar* or Malaw* or Malaysia* or Mali or Mauritan* or Mauriti* or Mexican* or Mexico or Micronesi* or Mocambique* or Moldov* or Mongolia* or Morocc* or Mozambique* or Myanmar* or Namibia* or Nepal* or Nicaragua* or Niger* or Pakistan* or Palestinian* or Panama* or Peru or Peruvian* or Philippine* or Rhodesia* or Rwanda* or Samoa* or "Sao Tome*" or Senegal* or "Sierra Leone*" or Singapore or "Solomon Islands*" or Somalia* or "Sri Lanka*" or Sudan* or Swaziland* or Syria* or Tajikist* or Tanzan* or Thai or Thailand* or Timor* or Togo* or Tonga* or Tunis* or Turkey or Turkish or Ugand* or Ukrain* or "United Arab Emirates" or Uzbekistan* or Vanuatu* or Vietnam* or "West Bank*" or Yemen* or Zaire* or Zambia* or Zimbabwe*).ti.	221 406
7	1 and (2 or 3) and 4 and 5	221

Stratégie de recherche pour APA Psycinfo (suite)

#	Requête (suite)	Résultats
8	(1 and (2 or 3) and 4) not 6	617
9	7 or 8	628
10	9 not (scooter* or treadmill* or wheel*).ti.	618
11	.. l/ 10 yr=2010-2024	491

*<https://ovidsp.ovid.com/ovidweb.cgi?T=JS&NEWS=N&PAGE=main&SHAREDSEARCHID=2E3r4Cd9GSTtctXB7wbjG1oXFazG9hsZNhMk8Kd9eXqc1BVKZ8LS6udRZGAtLcpFo>

Stratégie de recherche pour Environment Complete, GreenFILE, Health Policy Reference Center, Public Affairs Index, SocINDEX with Full Text, Psychology and Behavioral Sciences Collection, AgeLine (EBSCO)

Interrogée le 2024-02-16

#	Requête	Résultats
S1	TI (((aged OR old*) W0 (adult* OR individual* OR m?n OR people* OR person# OR wom?n)) OR ag#ing OR "baby-boomer*" OR elder* OR eldest OR "fourth-age" OR geriatric* OR gerontolog* OR "mid-life" OR "middle-age*" OR midlife OR octogenarian* OR "old age" OR "older age*" OR "older population*" OR retire* OR senior* OR septuagenarian* OR sexagenarian* OR "third-age")	211 921
S2	(TI ("get around" OR leave OR leaving OR mobility OR (mov* W0 (about OR around)) OR pedestrian* OR walk*) OR DE "Mobility of older people" OR DE "Physical mobility" OR DE "Walkability" OR DE "Walking") AND (TI (cities OR city OR communities OR community OR environment# OR garden# OR "life space" OR localit* OR location* OR municipalit* OR neighbo#rhood* OR out OR outdoor* OR outside* OR park# OR "real life" OR sector* OR sidewalk* OR site* OR space* OR street* OR suburb* OR surroundings OR town# OR urban) OR DE "Built environment" OR DE "Environmental psychology" OR DE "Neighborhood characteristics" OR DE "Urban parks")	9 279
S3	AB (("get around" OR leave OR leaving OR mobility OR (mov* W0 (about OR around)) OR pedestrian* OR walk*) N4 (cities OR city OR communities OR community OR environment# OR garden# OR "life space" OR localit* OR location* OR municipalit* OR neighbo#rhood* OR out OR outdoor* OR outside* OR park# OR "real life" OR sector* OR sidewalk* OR site* OR space* OR street* OR suburb* OR surroundings OR town# OR urban))	211 921
S4	TI (access* OR adher* OR attitude* OR barrier* OR constraint* OR decreas* OR difficulties OR difficulty OR discourag* OR ease OR encourag* OR enhanc* OR facilitat* OR increas* OR insecurit* OR limitation* OR maintain* OR motivat* OR perceiv* OR perception* OR preference* OR promot* OR propensit* OR reduc* OR risk* OR safety OR securit* OR start* OR sustain* OR uptak*) OR SU (access* OR adher* OR attitude* OR barrier* OR constraint* OR decreas* OR difficulties OR difficulty OR discourag* OR ease OR encourag* OR enhanc* OR facilitat* OR increas* OR insecurit* OR limitation* OR maintain* OR motivat* OR perceiv* OR perception* OR preference* OR promot* OR propensit* OR reduc* OR risk* OR safety OR securit* OR start* OR sustain* OR uptak*) OR AB (access* OR barrier* OR constraint* OR discourag* OR encourag* OR facilitat* OR insecurit* OR motivat* OR perceiv* OR perception* OR preference* OR safety OR securit*) OR DE "MOTIVATION (Psychology)" OR DE "Safety"	2 880 715
S5	TI (Canada* OR Canadi* OR Alberta* OR "British Columbia*" OR Calgary* OR Charlottetown* OR Dalhousie* OR Edmonton* OR Fredericton* OR Halifax* OR Hamilton OR Igaluit* OR Inukjuak* OR Kingston* OR Kuujuaq* OR Labrador* OR Laval* OR Manitoba* OR McGill* OR McMaster* OR Moncton* OR Montreal* OR "New Brunswick*" OR "New Foundland*" OR Newfoundland* OR "Northwest Territor*" OR "Nova Scotia*" OR Nunavik* OR Nunavut* OR Ontarian* OR Ontario* OR Ottawa* OR "Prince Edward Island*" OR Puvirnituk* OR Quebec* OR Queen's OR "Saint John*" OR Saskatchewan* OR Saskatoon* OR Sherbrooke* OR "St John*" OR Sudbury* OR Toronto* OR Vancouver* OR Victoria* OR Whitehorse* OR Winnipeg* OR Yellowknife* OR Yukon* OR America* OR Athens* OR Australia* OR Austria* OR Belgium* OR Berlin* OR Boston* OR Chicago* OR "Czech Republic*" OR Denmark* OR England* OR Estonia* OR Europe* OR Finland* OR France* OR Germany* OR "Great Britain*" OR Greece* OR Hungary* OR Iceland* OR Ireland* OR Israel* OR Italy* OR London* OR "Los Angeles*" OR Luxembourg* OR Netherlands* OR "New Orleans*" OR "New York*" OR "New Zealand*" OR Norway* OR Paris* OR Philadelphia* OR Poland* OR Portugal* OR Rome* OR "San Francisco*" OR Scandinav* OR Scotland* OR "Slovak Republic*" OR Slovenia* OR Spain* OR Sweden* OR Switzerland* OR "U.K." OR "U.S." OR UK OR "United Kingdom*" OR "United States" OR US OR USA OR Wales) OR SU (Canada* OR Canadi* OR Alberta* OR "British Columbia*" OR Calgary* OR Charlottetown* OR Dalhousie* OR Edmonton* OR Fredericton* OR Halifax* OR Hamilton OR Igaluit* OR Inukjuak* OR Kingston* OR Kuujuaq* OR Labrador* OR Laval* OR Manitoba* OR McGill* OR McMaster* OR Moncton* OR Montreal* OR "New Brunswick*" OR "New Foundland*" OR	

Stratégie de recherche pour Environment Complete, GreenFILE, Health Policy Reference Center, Public Affairs Index, SocINDEX with Full Text, Psychology and Behavioral Sciences Collection, AgeLine (EBSCO) (suite)

#	Requête (suite)	Résultats
S5 (suite)	Newfoundland* OR "Northwest Territor*" OR "Nova Scotia*" OR Nunavik* OR Nunavut* OR Ontarian* OR Ontario* OR Ottawa* OR "Prince Edward Island*" OR Puvirnituk* OR Quebec* OR Queen's OR "Saint John*" OR Saskatchewan* OR Saskatoon* OR Sherbrooke* OR "St John*" OR Sudbury* OR Toronto* OR Vancouver* OR Victoria* OR Whitehorse* OR Winnipeg* OR Yellowknife* OR Yukon* OR America* OR Athens* OR Australia* OR Austria* OR Belgium* OR Berlin* OR Boston* OR Chicago* OR "Czech Republic*" OR Denmark* OR England* OR Estonia* OR Europe* OR Finland* OR France* OR Germany* OR "Great Britain*" OR Greece* OR Hungary* OR Iceland* OR Ireland* OR Israel* OR Italy* OR London* OR "Los Angeles*" OR Luxembourg* OR Netherlands* OR "New Orleans*" OR "New York*" OR "New Zealand*" OR Norway* OR Paris* OR Philadelphia* OR Poland* OR Portugal* OR Rome* OR "San Francisco*" OR Scandinav* OR Scotland* OR "Slovak Republic*" OR Slovenia* OR Spain* OR Sweden* OR Switzerland* OR "U.K." OR "U.S." OR UK OR "United Kingdom*" OR "United States" OR US OR USA OR Wales) OR AB (Canada* OR Canadi* OR Alberta* OR "British Columbia*" OR Calgary* OR Charlottetown* OR Dalhousie* OR Edmonton* OR Fredericton* OR Halifax* OR Hamilton OR Iqaluit* OR Inukjuak* OR Kingston* OR Kuujuaq* OR Labrador* OR Laval* OR Manitoba* OR McGill* OR McMaster* OR Moncton* OR Montreal* OR "New Brunswick*" OR "New Foundland*" OR Newfoundland* OR "Northwest Territor*" OR "Nova Scotia*" OR Nunavik* OR Nunavut* OR Ontarian* OR Ontario* OR Ottawa* OR "Prince Edward Island*" OR Puvirnituk* OR Quebec* OR Queen's OR "Saint John*" OR Saskatchewan* OR Saskatoon* OR Sherbrooke* OR "St John*" OR Sudbury* OR Toronto* OR Vancouver* OR Victoria* OR Whitehorse* OR Winnipeg* OR Yellowknife* OR Yukon* OR America* OR Athens* OR Australia* OR Austria* OR Belgium* OR Berlin* OR Boston* OR Chicago* OR "Czech Republic*" OR Denmark* OR England* OR Estonia* OR Europe* OR Finland* OR France* OR Germany* OR "Great Britain*" OR Greece* OR Hungary* OR Iceland* OR Ireland* OR Israel* OR Italy* OR London* OR "Los Angeles*" OR Luxembourg* OR Netherlands* OR "New Orleans*" OR "New York*" OR "New Zealand*" OR Norway* OR Paris* OR Philadelphia* OR Poland* OR Portugal* OR Rome* OR "San Francisco*" OR Scandinav* OR Scotland* OR "Slovak Republic*" OR Slovenia* OR Spain* OR Sweden* OR Switzerland* OR "U.K." OR "U.S." OR UK OR "United Kingdom*" OR "United States" OR US OR USA OR Wales)	4 463 393
S6	TI (Afghan* or Africa* or Angola* or Angolese* or Angolian* or Armenia* or Bangladesh* or Benin* or Bhutan* or Birma* or Birmese* or Boliv* or Botswan* or Brazil* or "Burkina Faso*" or Burma* or Burmese* or Burundi* or "Cabo Verde*" or Cambod* or Cameroon* or "Cape Verd*" or Chad or Chile* or China or Chinese or Colombia* or Comoro* or Congo* or "Costa Rica*" or "Cote d'Ivoire*" or Djibouti* or Ecuador* or Egypt* or "El Salvador*" or Emirati* or "Equatorial Guinea*" or Eritre* or Ethiopia* or Gabon* or Gambia* or Gaza* or Ghan* or Guatemal* or Guinea or Haiti* or Hondur* or India or Indones* or Iran* or "Ivory Coast*" or Japan* or Kenya* or Kiribati* or Korea* or Kosovo* or Kyrgyz* or "Lao PDR*" or Laos* or Lesotho* or Liberia* or Madagascar* or Malaw* or Malaysia* or Mali or Mauritan* or Mauriti* or Mexican* or Mexico or Micronesi* or Mocambiqu* or Moldov* or Mongolia* or Morocc* or Mozambiqu* or Myanmar* or Namibia* or Nepal* or Nicaragua* or Niger* or Pakistan* or Palestinian* or Panama* or Peru or Peruvian* or Philippine* or Rhodesia* or Rwanda* or Samoa* or "Sao Tome*" or Senegal* or "Sierra Leone*" or Singapore or "Solomon Islands*" or Somalia* or "Sri Lanka*" or Sudan* or Swaziland* or Syria* or Tajikist* or Tanzan* or Thai or Thailand* or Timor* or Togo* or Tonga* or Tunis* or Turkey or Turkish or Ugand* or Ukrain* or "United Arab Emirates" or Uzbekistan* or Vanuatu* or Vietnam* or "West Bank*" or Yemen* or Zaire* or Zambia* or Zimbabwe*)	1 062 943
S7	S1 AND (S2 OR S3) AND S4 AND S5	390
S8	(S1 AND (S2 OR S3) AND S4) NOT S6	829
S9	S7 OR S8	841
S10	S9 NOT TI (scooter* OR treadmill* OR wheel*)	835
S11	S10 AND (DT 2010-2024)	649

Stratégie de recherche pour CINAHL Complete

Interrogée le 2024-02-16

#	Requête	Résultats
S1	TI ((aged OR old*) W0 (adult* OR individual* OR m?n OR people* OR person# OR wom?n)) OR ag#ing OR "baby-boomer*" OR elder* OR eldest OR "fourth-age" OR geriatri* OR gerontolog* OR "mid-life" OR "middle-age*" OR midlife OR octogenarian* OR "old age" OR "older age*" OR "older population*" OR retire* OR senior* OR septuagenarian* OR sexagenarian* OR "third-age")	209 968
S2	(TI ("get around" OR leave OR leaving OR mobility OR (mov* W0 (about OR around)) OR pedestrian* OR walk*) OR (MH "Physical Mobility") OR (MH "Walking")) AND (TI (cities OR city OR communities OR community OR environment# OR garden# OR "life space" OR localit* OR location* OR municipalit* OR neighbo#rhood* OR out OR outdoor* OR outside* OR park# OR "real life" OR sector* OR sidewalk* OR site* OR space* OR street* OR suburb* OR surroundings OR town# OR urban) OR (MH "Community Living") OR (MH "Environment") OR (MH "Environmental Health"))	5 396
S3	AB (("get around" OR leave OR leaving OR mobility OR (mov* W0 (about OR around)) OR pedestrian* OR walk*) N4 [cities OR city OR communities OR community OR environment# OR garden# OR "life space" OR localit* OR location* OR municipalit* OR neighbo#rhood* OR out OR outdoor* OR outside* OR park# OR "real life" OR sector* OR sidewalk* OR site* OR space* OR street* OR suburb* OR surroundings OR town# OR urban])	6 948
S4	TI (access* OR adher* OR attitude* OR barrier* OR constraint* OR decreas* OR difficulties OR difficulty OR discourag* OR ease OR encourag* OR enhanc* OR facilitat* OR increas* OR insecurit* OR limitation* OR maintain* OR motivat* OR perceiv* OR perception* OR preference* OR promot* OR propensit* OR reduc* OR risk* OR safety OR securit* OR start* OR sustain* OR uptak*) OR SU (access* OR adher* OR attitude* OR barrier* OR constraint* OR decreas* OR difficulties OR difficulty OR discourag* OR ease OR encourag* OR enhanc* OR facilitat* OR increas* OR insecurit* OR limitation* OR maintain* OR motivat* OR perceiv* OR perception* OR preference* OR promot* OR propensit* OR reduc* OR risk* OR safety OR securit* OR start* OR sustain* OR uptak*) OR AB (access* OR barrier* OR constraint* OR discourag* OR encourag* OR facilitat* OR insecurit* OR motivat* OR perceiv* OR perception* OR preference* OR safety OR securit*)	2 396 273
S5	TI (Canada* OR Canadi* OR Alberta* OR "British Columbia*" OR Calgary* OR Charlottetown* OR Dalhousie* OR Edmonton* OR Fredericton* OR Halifax* OR Hamilton OR Igaluit* OR Inukjuak* OR Kingston* OR Kuujuaq* OR Labrador* OR Laval* OR Manitoba* OR McGill* OR McMaster* OR Moncton* OR Montreal* OR "New Brunswick*" OR "New Foundland*" OR Newfoundland* OR "Northwest Territor*" OR "Nova Scotia*" OR Nunavik* OR Nunavut* OR Ontarian* OR Ontario* OR Ottawa* OR "Prince Edward Island*" OR Puvirnitug* OR Quebec* OR Queen's OR "Saint John*" OR Saskatchewan* OR Saskatoon* OR Sherbrooke* OR "St John*" OR Sudbury* OR Toronto* OR Vancouver* OR Victoria* OR Whitehorse* OR Winnipeg* OR Yellowknife* OR Yukon* OR America* OR Athens* OR Australia* OR Austria* OR Belgium* OR Berlin* OR Boston* OR Chicago* OR "Czech Republic*" OR Denmark* OR England* OR Estonia* OR Europe* OR Finland* OR France* OR Germany* OR "Great Britain*" OR Greece* OR Hungary* OR Iceland* OR Ireland* OR Israel* OR Italy* OR London* OR "Los Angeles*" OR Luxembourg* OR Netherlands* OR "New Orleans*" OR "New York*" OR "New Zealand*" OR Norway* OR Paris* OR Philadelphia* OR Poland* OR Portugal* OR Rome* OR "San Francisco*" OR Scandinav* OR Scotland* OR "Slovak Republic*" OR Slovenia* OR Spain* OR Sweden* OR Switzerland* OR "U.K." OR "U.S." OR UK OR "United Kingdom*" OR "United States" OR US OR USA OR Wales) OR SU (Canada* OR Canadi* OR Alberta* OR "British Columbia*" OR Calgary* OR Charlottetown* OR Dalhousie* OR Edmonton* OR Fredericton* OR Halifax* OR Hamilton OR Igaluit* OR Inukjuak* OR Kingston* OR Kuujuaq* OR Labrador* OR Laval* OR Manitoba* OR McGill* OR McMaster* OR Moncton* OR Montreal* OR "New Brunswick*" OR "New Foundland*" OR Newfoundland* OR "Northwest Territor*" OR "Nova Scotia*" OR Nunavik* OR Nunavut* OR Ontarian* OR Ontario* OR Ottawa* OR "Prince Edward Island*" OR Puvirnitug* OR Quebec* OR Queen's OR "Saint John*" OR Saskatchewan* OR Saskatoon* OR Sherbrooke* OR "St John*" OR	

Stratégie de recherche pour CINAHL Complete (suite)

#	Requête (suite)	Résultats
S5 (suite)	Sudbury* OR Toronto* OR Vancouver* OR Victoria* OR Whitehorse* OR Winnipeg* OR Yellowknife* OR Yukon* OR America* OR Athens* OR Australia* OR Austria* OR Belgium* OR Berlin* OR Boston* OR Chicago* OR "Czech Republic*" OR Denmark* OR England* OR Estonia* OR Europe* OR Finland* OR France* OR Germany* OR "Great Britain*" OR Greece* OR Hungary* OR Iceland* OR Ireland* OR Israel* OR Italy* OR London* OR "Los Angeles*" OR Luxembourg* OR Netherlands* OR "New Orleans*" OR "New York*" OR "New Zealand*" OR Norway* OR Paris* OR Philadelphia* OR Poland* OR Portugal* OR Rome* OR "San Francisco*" OR Scandinav* OR Scotland* OR "Slovak Republic*" OR Slovenia* OR Spain* OR Sweden* OR Switzerland* OR "U.K." OR "U.S." OR UK OR "United Kingdom*" OR "United States" OR US OR USA OR Wales) OR AB (Canada* OR Canada* OR Alberta* OR "British Columbia*" OR Calgary* OR Charlottetown* OR Dalhousie* OR Edmonton* OR Fredericton* OR Halifax* OR Hamilton OR Igaluit* OR Inukjuak* OR Kingston* OR Kuujuaq* OR Labrador* OR Laval* OR Manitoba* OR McGill* OR McMaster* OR Moncton* OR Montreal* OR "New Brunswick*" OR "New Foundland*" OR Newfoundland* OR "Northwest Territor*" OR "Nova Scotia*" OR Nunavik* OR Nunavut* OR Ontarian* OR Ontario* OR Ottawa* OR "Prince Edward Island*" OR Puvirnituk* OR Quebec* OR Queen's OR "Saint John*" OR Saskatchewan* OR Saskatoon* OR Sherbrooke* OR "St John*" OR Sudbury* OR Toronto* OR Vancouver* OR Victoria* OR Whitehorse* OR Winnipeg* OR Yellowknife* OR Yukon* OR America* OR Athens* OR Australia* OR Austria* OR Belgium* OR Berlin* OR Boston* OR Chicago* OR "Czech Republic*" OR Denmark* OR England* OR Estonia* OR Europe* OR Finland* OR France* OR Germany* OR "Great Britain*" OR Greece* OR Hungary* OR Iceland* OR Ireland* OR Israel* OR Italy* OR London* OR "Los Angeles*" OR Luxembourg* OR Netherlands* OR "New Orleans*" OR "New York*" OR "New Zealand*" OR Norway* OR Paris* OR Philadelphia* OR Poland* OR Portugal* OR Rome* OR "San Francisco*" OR Scandinav* OR Scotland* OR "Slovak Republic*" OR Slovenia* OR Spain* OR Sweden* OR Switzerland* OR "U.K." OR "U.S." OR UK OR "United Kingdom*" OR "United States" OR US OR USA OR Wales)	2 028 538
S6	TI (Afghan* or Africa* or Angola* or Angolese* or Angolian* or Armenia* or Bangladesh* or Benin* or Bhutan* or Birma* or Birmese* or Boliv* or Botswan* or Brazil* or "Burkina Faso*" or Burma* or Burmese* or Burundi* or "Cabo Verde*" or Cambod* or Cameroon* or "Cape Verd*" or Chad or Chile* or China or Chinese or Colombia* or Comoro* or Congo* or "Costa Rica*" or "Cote d'Ivoire*" or Djibouti* or Ecuador* or Egypt* or "El Salvador*" or Emirati* or "Equatorial Guinea*" or Eritre* or Ethiopia* or Gabon* or Gambia* or Gaza* or Ghan* or Guatemal* or Guinea or Haiti* or Hondur* or India or Indones* or Iran* or "Ivory Coast*" or Japan* or Kenya* or Kiribati* or Korea* or Kosovo* or Kyrgyz* or "Lao PDR*" or Laos* or Lesotho* or Liberia* or Madagascar* or Malaw* or Malaysia* or Mali or Mauritan* or Mauriti* or Mexican* or Mexico or Micronesi* or Mocambiqu* or Moldov* or Mongolia* or Morocc* or Mozambiqu* or Myanmar* or Namibia* or Nepal* or Nicaragua* or Niger* or Pakistan* or Palestinian* or Panama* or Peru or Peruvian* or Philippine* or Rhodesia* or Rwanda* or Samoa* or "Sao Tome*" or Senegal* or "Sierra Leone*" or Singapore or "Solomon Islands*" or Somalia* or "Sri Lanka*" or Sudan* or Swaziland* or Syria* or Tajikist* or Tanzan* or Thai or Thailand* or Timor* or Togo* or Tonga* or Tunis* or Turkey or Turkish or Ugand* or Ukrain* or "United Arab Emirates" or Uzbekistan* or Vanuatu* or Vietnam* or "West Bank*" or Yemen* or Zaire* or Zambia* or Zimbabw*)	340 786
S7	S1 AND (S2 OR S3) AND S4 AND S5	374
S8	(S1 AND (S2 OR S3) AND S4) NOT S6	954
S9	S7 OR S8	969
S10	S9 NOT TI (scooter* OR treadmill* OR wheel*)	959
S11	S10 AND LA (english OR french)	953
S12	S11 AND (DT 2010-2024)	754

ANNEXE 2 MATRICE D'ANALYSE

Auteur et année	Objectifs	Méthodologie, nombre de participants et contexte	Obstacles	Facilitateurs	Pistes d'actions	Type d'environnement	Axe du modèle intégrateur du vieillissement
Mitra <i>et al.</i> , 2015	Déterminer les barrières et les facilitateurs à la marche en banlieue	Étude qualitative, entrevue n = 14 Canada, milieu urbain	Circulation automobile Mauvaise qualité des infrastructures (trottoirs, éclairage des rues)	Proximité des installations publiques, Présence d'espaces verts	Impliquer les travailleurs de la santé dans la planification urbaine	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Lee <i>et al.</i> , 2018	Examiner la relation entre les mesures subjectives et objectives de la marchabilité	Étude mixte, sondage et entrevues n = 28 Canada, milieu urbain	Obstruction sur les trottoirs Grande densité de circulation Absence de commerces pertinents à proximité	Présence de points de repos Voies pour cyclistes Présence d'une cohésion sociale dans le quartier	Instaurer des programmes communautaires intergénérationnels	Physique et socioculturel	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Lee et Sunwoo, 2021	Influence de l'environnement sur les habitudes de la marche comme moyen de transport	Étude quantitative, analyses statistiques n = 700 États-Unis, Banque de données : <i>Health and Retirement Study</i>	Aucun	Cohésion sociale (sentiment d'appartenance dans le quartier)	Création d'espaces verts et des activités sociales dans la communauté	Socioculturel	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants

Matrice d'analyse (suite)

Auteur et année	Objectifs	Méthodologie, nombre de participants et contexte	Obstacles	Facilitateurs	Pistes d'actions	Type d'environnement	Axe du modèle intégrateur du vieillissement
Mertens et al., 2019	Évaluer les facteurs influençant les habitudes de marche comme moyen de transport actif chez une population âgée	Quantitatif, analyses statistiques n = 438 Belgique, Banque de données : <i>Belgian Environmental Physical Activity Study</i>	Mauvaise qualité des infrastructures Distance éloignée des services	Cohésion sociale (sentiment d'appartenance dans le quartier) Parcours de marche variés	Utilisation diversifiée des terrains (pour développer des parcours de marche variés)	Physique, socioculturel	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Maresova et al., 2023	Évaluer les différences de perception de l'environnement autour des résidences de personnes âgées vivant en milieu urbain vs rural	Quantitatif, questionnaires n = 525 République tchèque, milieu urbain et rural	Mauvaise qualité des infrastructures	Trottoirs bien entretenus, bancs disponibles, bonne luminosité la nuit	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Musselwhite et al., 2021	Connaître les barrières à la marche et les relier à leurs contextes locaux	Qualitatif, <i>focus groups</i> n = 45 Royaume-Uni, milieu urbain	Aucun	Accessibilité aux transports en commun Augmenter le temps pour traverser une rue Présence de pollution	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Nathan et al., 2014	Examiner comment la perception de l'environnement influence la marche chez des personnes âgées	Quantitatif, questionnaires n = 65 Australie, milieu urbain	Dénivelé	Proximité des services	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants

Matrice d'analyse (suite)

Auteur et année	Objectifs	Méthodologie, nombre de participants et contexte	Obstacles	Facilitateurs	Pistes d'actions	Type d'environnement	Axe du modèle intégrateur du vieillissement
Phillips <i>et al.</i> , 2013	Étudier l'expérience vécue par les aînés comme piétons dans un environnement non familier en se concentrant sur leurs anxiétés spatiales et les barrières perçues	Mixte, groupes de discussion et données GPS n = 44 Royaume-Uni, milieu urbain	Manque de signalisation Expérience sensorielle exagérée Sentiment d'insécurité dans le quartier	Présence de lieux historiques facilement reconnaissables	Intégration des personnes âgées dans l'analyse et le design des environnements Encourager la population vieillissante à participer activement au remodelage de leur environnement	Physique et socioculturel	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Zandieh <i>et al.</i> , 2017	Examiner la facilité à marcher dans les zones à faibles revenus contre à revenus élevés ainsi que leurs influences sur les disparités de niveau de marche chez les personnes âgées	Mixte, entrevues en marchant et données GPS n = 52 Royaume-Uni, milieu urbain	Forte densité d'école et d'industries (déplacements à l'heure de pointe) Vivre dans un quartier défavorisé	Présence d'espaces verts et centres récréatifs	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Zandieh <i>et al.</i> , 2016	Explorer la qualité des infrastructures piétonnes entre les milieux favorisés et défavorisés sur la fréquence de marche comme moyen de déplacement	Mixte, entrevues en marchant et données GPS n = 100 Royaume-Uni, milieu urbain	Mauvaise perception de sécurité dans le quartier	Esthétique attirante dans leur quartier	Améliorer la sécurité dans le quartier Améliorer les infrastructures piétonnes et l'esthétique dans les milieux moins favorisés	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants

Matrice d'analyse (suite)

Auteur et année	Objectifs	Méthodologie, nombre de participants et contexte	Obstacles	Facilitateurs	Pistes d'actions	Type d'environnement	Axe du modèle intégrateur du vieillissement
Zhong et Lee 2020	Explorer la relation entre les interactions sociales et la fréquence de marche	Quantitatif, questionnaires sur les types de marche n = 455 États-Unis, milieu urbain	Grande densité de circulation piétonnière	Présence de bancs Présence d'espaces verts	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Rantakokko <i>et al.</i> , 2015	Déterminer l'association entre les obstacles environnementaux et les facilitateurs de la mobilité extérieure dans l'espace de vie des personnes âgées	Quantitatif, questionnaires sur les barrières et facilitateurs à la marche, n = 848 Finlande, milieu urbain	Les conditions météorologiques Proximité des collines Mauvaise condition des rues	Paysage attrayant Environnement familial Présence de sentier pédestre	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Rantakokko <i>et al.</i> , 2017	Déterminer si les obstacles environnementaux influencent le sentiment d'autonomie et la participation de la mobilité	Quantitatif, questionnaires sur les barrières et facilitateurs à la marche n = 848 Finlande, milieu urbain	Conditions météorologiques Densité de circulation Mauvais états des infrastructures	Aucun	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants

Matrice d'analyse (suite)

Auteur et année	Objectifs	Méthodologie, nombre de participants et contexte	Obstacles	Facilitateurs	Pistes d'actions	Type d'environnement	Axe du modèle intégrateur du vieillissement
Risser <i>et al.</i> , 2010	Identifier les obstacles à l'amélioration de la mobilité extérieure des personnes âgées	Quantitatif, questionnaires sur les environnements n = 487 Europe, milieu rural et urbain	Sentiment de sécurité négatif Mauvaise qualité des infrastructures Grande densité de circulation automobile Posture négative envers les personnes âgées Dépendre d'autres personnes pour marcher	Promenades à deux ou avec un animal de compagnie	Respect des zones de vitesses Rendre le transport collectif plus accessible pour la population vieillissante Implanter des mesures pour améliorer le sentiment de sécurité	Physique et socioculturel	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Van-Cauwenberg <i>et al.</i> , 2014	Déterminer les relations entre les facteurs environnementaux et l'incitation à marcher comme moyen de transport	Quantitatif, questionnaire sur la pratique de la marche n = 60 Belgique, urbain et semi-urbain	Pas de services à proximité Absence de personne accompagnant à la marche	Trottoirs séparés entre les cyclistes et les piétons Présence de bancs Attractivité des rues	Aucun	Physique et socioculturel	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Rantakokko <i>et al.</i> , 2014	Déterminer les associations entre la solitude et les obstacles environnementaux lors de la mobilité extérieure	Quantitatif, questionnaires sur les barrières et facilitateurs à la marche n = 848 Finlande, milieu urbain	Mauvais état des rues Proximité des collines Conditions météorologiques Grande densité de circulation	Aucun	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants

Matrice d'analyse (suite)

Auteur et année	Objectifs	Méthodologie, nombre de participants et contexte	Obstacles	Facilitateurs	Pistes d'actions	Type d'environnement	Axe du modèle intégrateur du vieillissement
Ahrentzen <i>et al.</i> , 2010	Déterminer les facteurs sociaux, environnementaux et physiques qui sont associés à un mode de vie actif chez les personnes âgées	Quantitatif, questionnaires sur la fréquence de la marche n = 19 États-Unis, milieu urbain	Conditions météorologiques Sentiment de sécurité négatif Grande distance des services	Proximité des services Parcours attrayants Quartier résidentiel ayant une cohésion sociale favorable	Améliorer l'aménagement paysager pour rendre le parcours plus attrayant	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Alidoust <i>et al.</i> , 2018	Examiner la perception des personnes âgées par rapport à la structure des quartiers pour une marche et leur impact sur leur vie sociale	Qualitatif, entrevues lors de la marche n = 54 Australie, milieu urbain	Quartier dont l'aménagement paysagé est trop dispersé Quartier moins adapté pour réduire les risques de chutes	Proximité des services Lieux attrayants	Le design des quartiers résidentiels joue un rôle important dans la réduction des barrières	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Brown <i>et al.</i> , 2011	Examiner la relation bidirectionnelle entre la perception de l'environnement social d'un quartier et les habitudes de marche chez les personnes âgées	Quantitatif, mesure du niveau d'activité physique et la marche n = 273 États-Unis, milieu urbain	Aucun	Perception positive du quartier Interactions sociales avec le voisinage	Favoriser les échanges et les opportunités d'interactions sociales dans un quartier	Socioculturel	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Bruchert <i>et al.</i> , 2020	Déterminer les caractéristiques environnementales associées à la marche comme moyen de transport	Quantitatif, questionnaires sur les habitudes sur la marche n = 2189 Allemagne, milieu rural	Aucun	Densité du quartier Proximité des services Rues sécuritaires Connectivité entre les rues	Créer davantage d'infrastructures de marche dans les communautés moins peuplées pour favoriser la marche à l'extérieur du domicile	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants

Matrice d'analyse (suite)

Auteur et année	Objectifs	Méthodologie, nombre de participants et contexte	Obstacles	Facilitateurs	Pistes d'actions	Type d'environnement	Axe du modèle intégrateur du vieillissement
Chudyk <i>et al.</i> , 2015	Déterminer le type de destination que les personnes âgées visitent le plus fréquemment chaque semaine.	Quantitatif, journal de déplacements sur 7 jours n = 150 Canada, milieu urbain	Petit nombre de destinations attrayantes	Proximité des services	Créer des destinations pertinentes et attrayantes pour la population vieillissante	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Curl et Mason, 2019	Déterminer si la marche agit comme médiateur dans la relation entre l'environnement et le bien-être mental des personnes âgées vivant dans des quartiers défavorisés.	Quantitatif, GoWell Research and Learning Program n = 4269 Royaume-Uni, milieu urbain	Accès à une voiture Quartier non sécuritaire	Quartier et environnement attrayant et sécuritaire Proximité des services	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Dabelko-Schoeny <i>et al.</i> , 2021	Identifier les modèles de mobilité et transportation,	Qualitatif, <i>focus groups</i> n = 70 États-Unis, milieu urbain	Quartier non sécuritaire Transport en commun non accessible Grande densité de circulation Mauvaises conditions météorologiques	Aucun	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Delclos-Alios <i>et al.</i> , 2019	Comprendre l'impact de la pluie sur la distance de marche	Quantitatif, trajet GPS n = 227 Espagne, milieu urbain	Conditions météorologiques difficiles (abondance de pluie)	Proximité des services Quartier accessible	Rendre l'accès à des installations intérieures pour favoriser la marche lors des périodes hivernales	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants

Matrice d'analyse (suite)

Auteur et année	Objectifs	Méthodologie, nombre de participants et contexte	Obstacles	Facilitateurs	Pistes d'actions	Type d'environnement	Axe du modèle intégrateur du vieillissement
Eronen <i>et al.</i> , 2014	Identifier les facilitateurs à la marche à l'extérieur du domicile	Quantitatif, liste de facilitateurs n = 261 Finlande, milieu urbain	Aucun	Présence d'espaces verts Esthétique des rues/quartiers Proximité des services	Promouvoir la mobilité en rendant accessible des installations récréatives	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Gaglione <i>et al.</i> , 2022	Identifier les zones urbaines optimales où des changements pourraient être faits par les services urbains pour améliorer l'accessibilité piétonnière pour les personnes âgées	Quantitatif, analyse géospatiale de l'environnement selon certains critères Italie, milieu urbain	Grande densité de circulation	Sentiment de sécurité positif Environnement adapté pour la population vieillissante (présence de bancs, lumières, espaces verts, etc.)	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Grant <i>et al.</i> , 2010	Examiner comment la forme urbaine et le statut socio-économique du quartier s'interrelient pour influencer la marche	Qualitatif, entrevues individuelles et groupes de discussion n = 75 Canada, milieu urbain	Quartiers non adaptés pour la marche Sentiment de sécurité négatif Grande densité de circulation	Présence de trottoirs Proximité des services	Assurer un équilibre entre les quartiers favorisés et non favorisés dans le contexte de la marche	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants

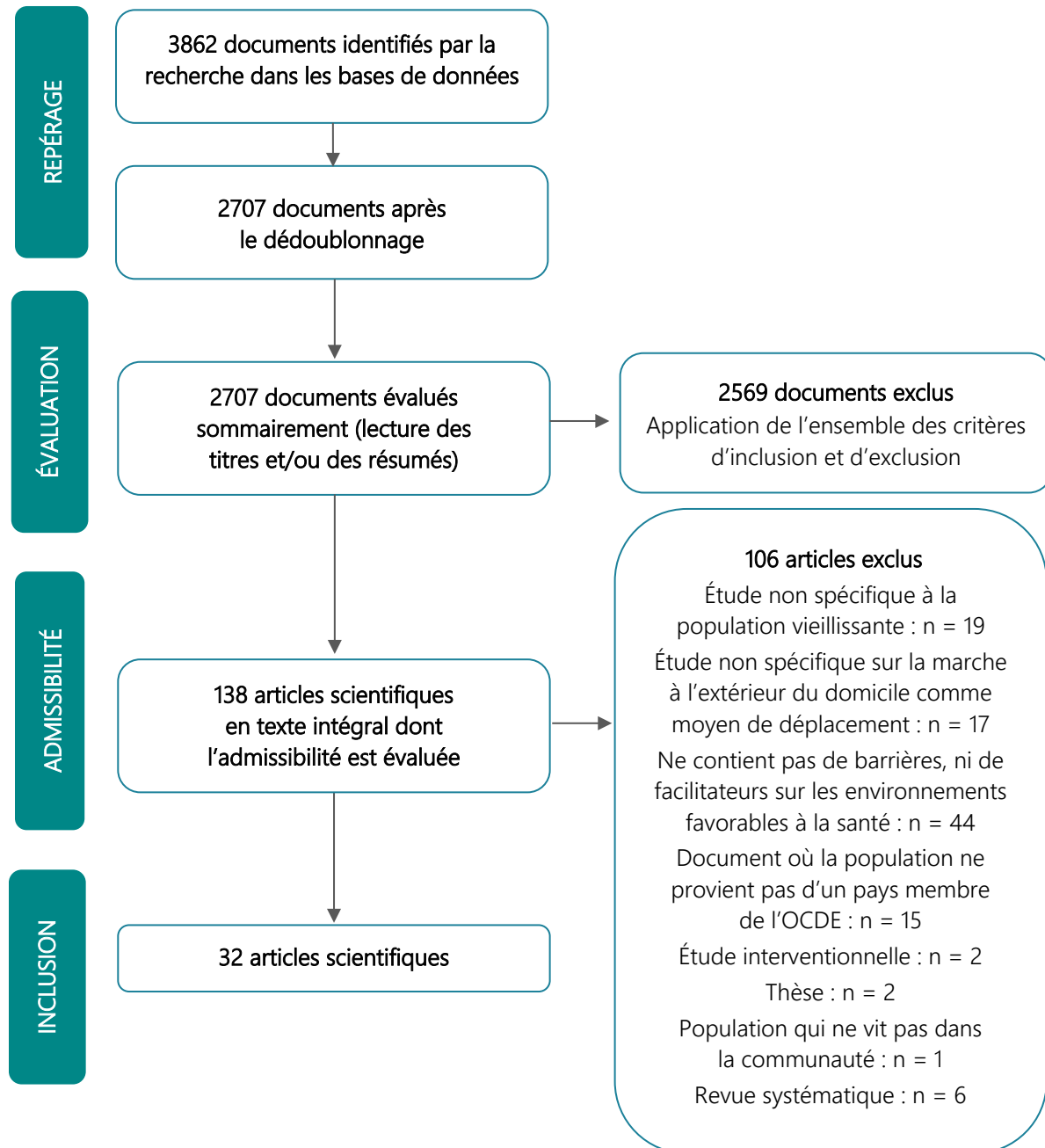
Matrice d'analyse (suite)

Auteur et année	Objectifs	Méthodologie, nombre de participants et contexte	Obstacles	Facilitateurs	Pistes d'actions	Type d'environnement	Axe du modèle intégrateur du vieillissement
Grant <i>et al.</i> , 2010	Mieux comprendre l'expérience de la marche dans les quartiers chez les personnes âgées	Qualitatif, <i>focus groups</i> n = 75 Canada, milieu urbain	Mauvaises conditions des trottoirs Sentiment de sécurité négatif Mauvais comportement des automobilistes Manque d'installations sur le parcours piétonnier	Présence d'espaces verts Proximité des services	Meilleure réglementation des liens piétonniers à travers les quartiers Prendre en considération les inégalités entre automobilistes et piétons	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Krogstad <i>et al.</i> , 2015	Combiner les facteurs physique et social dans le but de connaître les facteurs et les barrières à la marche	Mixte, marche exploratoire et des questionnaires sur la qualité de l'environnement n = 1760 partie quantitative, n = 44 partie qualitative Norvège, milieu urbain et rural	Trottoirs non dégagés Grande distance entre le domicile et les services	Présence d'infrastructures intéressantes pour la marche Interactions sociales positives avec d'autres personnes	Aucun	Physique et socioculturel	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Franke <i>et al.</i> , 2019	Connaître les expériences de mobilités chez les personnes âgées actives	Qualitatif, entrevues n = 6 Canada, milieu urbain et semi-urbain	Aucun	Liens sociaux développés Transport en commun accessible	Aucun	Physique et socioculturel	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants

Matrice d'analyse (suite)

Auteur et année	Objectifs	Méthodologie, nombre de participants et contexte	Obstacles	Facilitateurs	Pistes d'actions	Type d'environnement	Axe du modèle intégrateur du vieillissement
Van-Cauwenberg <i>et al.</i> , 2012	Connaître ce qui influence la marche comme moyen de transport chez les personnes âgées	Qualitatif, entrevues lors de la marche n = 57 Belgique, milieu urbain	Aucun	Accès aux services Installations (bancs, trottoirs, etc.) de bonne qualité Circulation automobile réduite Lieux attrayants Sentiment de sécurité positif Liens sociaux développés	Aucun	Physique et socioculturel	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants
Cao <i>et al.</i> , 2010	Déterminer si la configuration d'un quartier peut influencer l'accessibilité à la marche comme moyen de transport	Quantitatif, questionnaires sur les modes de transport n = 1682 États-Unis, milieu urbain	Destinations non accessibles pour les personnes âgées	Transport collectif accessible	Aucun	Physique	Milieus de vie de proximité sains, adaptables, sécuritaires et accueillants

ANNEXE 3 DÉTAIL DU PROCESSUS DE SÉLECTION DES ARTICLES RETENUS POUR L'ANALYSE



Traduit et adapté du [PRISMA 2009 Flow Diagram](#)

ANNEXE 4 LISTE DES OBSTACLES RECENSÉS

Environnement	Obstacles
Physique	Mauvais accès à l'environnement physique
	Présence de neige et de glace en hiver
	Présence de glace sur les trottoirs
	Présence de cyclistes dans la même voie que les piétons
	Mauvais état des rues
	Bordures de rues hautes
	Présence de collines dans l'environnement avoisinant
	Grande distance à marcher pour se rendre à une destination
	Manque de bancs
	Environnement bruyant
	Haute densité de circulation
	Intersections dangereuses
	Cyclistes sur les trottoirs
	Insécurité causée par d'autres piétons
	Véhicules sur les trottoirs
	Manque de lumières
	Manque de trottoirs
	Mauvaise qualité de l'air
	Manque de transport collectif
	Manque d'accessibilité en général
	Mauvaises conditions météorologiques
	Présence de chiens non attachés
	Nombre élevé de rues
	Absence de parcs
	Absence de caméra de sécurité
	Mauvaise accessibilité d'accès aux bâtiments
	Manque de connectivité entre les rues
	Présence d'ordures
	Présence de graffiti
	Absence d'espaces verts/verdure
Socioculturel	Absence de cohésion sociale dans un quartier
	Absence d'un réseau de soutien (amis, famille)
	Ne pas avoir un animal de compagnie

ANNEXE 5 LISTE DES FACILITATEURS RECENSÉS

Environnement	Facilitateurs
Physique	Sentiment de sécurité le soir
	Facilité d'accès au centre d'achat
	Facilité d'accès au centre-ville
	Zones commerciales à distance de marche
	Service de transport en commun accessible à proximité
	Proximité des arrêts d'autobus
	Aspect attrayant du quartier
	Présence de parcs/espaces verts
	Quartier ne présentant pas (ou peu) de signes de criminalité/de méfaits
	Grande densité résidentielle dans le quartier
	Connectivité entre les rues
	Routes sécuritaires
	Présence de bancs
	Présence de délimitation entre les piétons et les cyclistes
	Proximité d'installations récréatives
	Escaliers sécuritaires
	Présence de trottoirs
	Proximité des ressources
Socioculturel	Relation positive avec les autres résidents du quartier
	Partenaire de marche
	Réseau de soutien (amis, famille)
	Présence de familles dans le quartier

Centre d'expertise et
de référence en santé publique

www.inspq.qc.ca

***Institut national
de santé publique***

Québec

