|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Outils** | **Clientèles** | **‘’Cut-Off’’ ou résultats de l’étude** | | **Population** | **Références** |
| **Fonctions physiques** | | | | | |
| **Rapid Pace Walk**  (faite partie du GRIMPS)  Mesure la mobilité des membres inférieurs (équilibre, coordination, force, raideurs).  Le ruban à mesurer de 10’ est installé au sol. La personne évaluée marche à côté du ruban à mesurer, tourne au bout et revient à la position de départ. Tâche chronométrée. |  | | Fidelité : dans l’ensemble = Excellent  Fidelité inter-juge = Excellent  Fidelité test-retest = pas d’évidence  Consistence interne = pas d’évidence  Validité : dans l’ensemble = adéquat  Validité de contenu  = pas d’évidence  Validité de construit = pas d’évidence  Validité de critère = adéquat  Pauvre (Poor)  Temps <7 secondes a été corrélé avec l’échec au test sur route. Mais validité prédictive faible. | Revue de la littérature | Vrkljan, B. H., McGrath, C. E., & Letts, L. J. (2011). Assessment tools for evaluating fitness to drive: a critical appraisal of evidence. [Research Support, Non-U S Gov't]. *Can J Occup Ther, 78*(2), 80-96. |
| PÂ | | Les sujets prenant plus de 7,5 secondes pour compléter le test de marche rapide sont **2,5 x plus à risque** d’être impliqués dans un accident dont ils sont responsables que les sujets contrôles du même âge. Ceux dont le temps dépasse les 9 secondes ont un **risque 3 x plus élevé** d’être impliqués dans un accident dont ils sont responsables. | Échantillon : 2400 conducteurs âgés | Staplin, L., Lococo, K. H., Gish, K. W., Decina, L.E. (2003a*). Model Driver Screening and Evaluation Program.* *Volume 2: Maryland Pilot Older Driver Study.* Washington, D.C.: National Highway and Traffic Safety Administration. |
| **Foot-tap/tapper du pied en alternance**  (fait partie du GRIMPS) | PÂ | | Un résultat plus grand que 7.92 secondes pour le pied droit était dans la catégorie déficitaire. | Échantillon : 352 conducteurs âgés  Âge : 72 ans et plus. | Marottoli, R.A., Cooney, L.M., Wagner, D.R., Doucette, J. and Tinetti, M.E. (1994). Predictors of Automobile Crashes and Moving Violations Among Elderly Drivers. *Annals of Internal Medicine*, 121, 842-846. |
| **Rotation tête/cou**  (fait partie du GRIMPS) | PÂ | | Étude consistant à déterminer l’association entre différents tests et l’historique d’accidents, d’arrestation par la police et de ‘’moving violations’’ tel que rapporté par la personne lors d’une entrevue.  Amplitude articulaire du cou limitée = facteur associé significativement à et historique d’accidents (et/ou adverse events) (P=.001). (‘’Odd Ratio’’ 6.10; 95% Intervalle de confiance 1.69, 21.99).  Une rotation du cou limitée est un facteur de risque pour de futurs accidents de voiture. | Échantillon: 125 participants âgés non-institutionnalisés et conducteurs actifs faisant partie de la cohorte ‘’Project Safety’’ à New Haven, Connecticut.  Âge : 72 ans et plus | Marottoli, R. A., Richardson, E. D., Stowe, M. H., Miller, E.G., Brass L. M., Cooney, L. M. *et al.* (1998). Development of a test battery to identify older drivers at risk for selfreported adverse driving events. *Journal of the American Geriatrics Society*, *46*, 562–568 |
| **Levée des bras** (arm reach)  (fait partie du GRIMPS) | PÂ | | Une étude a démontré que les femmes âgées ayant de la difficulté à lever leur bras plus haut que leurs épaules avaient de plus grandes probabilités d’être impliquées dans un accident de voiture. Cette limitation reflète probablement les capacités motrices de la personne. Risque significatif. | Échantillon: Données provenant du “Iowa 65+ Rural Health Study’’ | Hu, P.S., Trumble, D.A., Foley, D.J., Eberhard, J.W., Wallace, R.B. (1998). Crash risks of older drivers: A panel data analysis. *Accident Analysis & Prevention,* Vol. 30, pp. 569-581. |
| Pivot talon |  | |  |  |  |