Iwarsson, S., Stahl, A., & Löfqvist, C. (2013). Mobility outdoor environments in old age. Dans G. D. Rowles & M. Bernard (Eds.), *Environmental gerontology: Making meaninfgul places in old age* (pp. 175-197). New York: Springer Publishing Company.

|  |  |
| --- | --- |
| **Contexte de l’ouvrage et de la recherche** | |
| *Année :* | 2013 |
| *Auteurs :* | Iwarsson & Löfqvist : Science de la santé. Faculté de médecine: Active and Healthy Ageing Research Group. Lund University  Stahl : Ingénieur : Centre of Aging Supportive Environments. Lund University |
| *Pays :* | Suède |
| *Public visé :* | Chercheurs |
| *Échantillon :* | NA |
| *Méthodologie :* | Approches quantitatives, qualitatives et méthode mixte. Synthèse de plusieurs recherches empiriques d’importance à travers l’Europe (1) Enable-Age (2) Size (3) Let’s go for a walk (4) SCAMOB (5) Walking in old age, et certains projets d’étudiants au PhD focalisant sur les différents aspects de la mobilité pour les aînés au cours de la dernière décennie. Approche longitudinale. Sélection des résultats pertinents des différentes études et leur catégorisation par thèmes (notion d’utilisation, barrières physiques et barrières sociales). Discussion entre les auteurs sur les résultats |
| **Résumé et analyse** | |
| *But de la recherche :* | Le but de la recherche est d’augmenter les connaissances sur la complexité des relations transactionnelles entre une personne, son environnement et les tâches et activités de la vie courante. |
| *Objectifs :* | Développer des solutions efficaces pour supporter la mobilité extérieure des personnes âgées. |
| *Pertinence :* | Les personnes âgées expérience des problèmes d’utilisation et de sécurité lorsqu’ils se déplacent à l’extérieur. Un environnement pédestre bien pensé et un système de transport public efficace sont des éléments importants pour l’accomplissement des activités quotidiennes des personnes âgées. |
| *Cadre théorique et conceptuel :* | La théorie écologique du vieillissement de Lawton and Nahemow’s (1973) permet aux auteurs de définir leurs grands thèmes d’investigation. Ainsi, «l’**accessibilité** » est définie comme la relation entre les capacités fonctionnelles d‘un individu et la demande de l’environnement physique. Cela comprend des composantes personnelles, mais également environnementales qui sont évaluées objectivement. La « **convivialité d’utilisation**» (usability), pour sa part, est l’évaluation subjective (influencée par la perception de l’individu et les normes culturelles et sociales) de la possibilité de performer une activité désirée dans un environnement donné. Cela comprend des composantes personnelles et environnementales, mais également des composantes liées à l’activité. Wretstrand (2003) permet également aux auteurs de différencier les notions de « **sécurité** » (Safety) signifiant un état sans danger et de « **protection** » (security) signifiant un état intentionnel sans danger. Ces notions impliquent à la fois une dimension cognitive (perception d’une probabilité d’incidents potentiels), une dimension émotive (peur et anxiété liées aux incidents potentiels) et une dimension comportementale (comportement de prévention et de protection). |
| *Argumentation :* | Selon les auteurs, le maintien de l’indépendance pour les activités de la vie quotidienne est une priorité pour les personnes âgées et cela passe principalement par la mobilité extérieure. Dans une situation où l’environnement extérieur rend la personne âgée immobile, celle-ci est davantage sujette à la dépression, à un manque de motivation, à la peur et à la solitude. À l’inverse, les aînés mobiles apprécient davantage la vie.  Certains facteurs personnels comme **l’âge**, le **sexe**, les **limitations fonctionnelles** et psychologiques (comme la motivation, la peur et l’insécurité) influencent grandement la mobilité des aînés et par le fait même, leur participation sociale et l’exécution de leurs activités quotidiennes de la vie courante.  Certains aînés décideront de combler certaines limitations dans leurs déplacements à l’extérieur avec des **accessoires d’aide à la mobilité**. Néanmoins, ces accessoires peuvent également être un facteur de restriction de la mobilité (voir p. 186). En effet, ceux-ci peuvent représenter une barrière physique (environnement non adapté à ces accessoires), mais également psychologique, car ils représentent un stigma et renvoient une image de vulnérabilité.  Des barrières physiques et plusieurs éléments liés à la **circulation** peuvent également restreindre la mobilité des aînés, notamment des **dénivellations** importantes, des **surfaces inégales et irrégulières**, le manque de place pour **s’assoir**, les longues **distances** pour atteindre les **transports publics** ou **services publics**. Les conditions **hivernales** représentent également un défi pour les aînés, principalement **l’entretien** des aménagements pour piétons. Néanmoins, certaines solutions tant physiques que sociales peuvent faciliter la mobilité des personnes âgées. Des facteurs comme le **temps de traverse** aux intersections, des dénivellations réduites et une **séparation des différents usagers** de la route (principalement cyclistes et piétons) sont soulevés par les auteurs. |
| *Principale contribution :* | La mobilité extérieure est essentielle pour le maintien de la participation sociale et de l’indépendance des aînés en perte d’autonomie. Il faut améliorer la relation personne-environnement afin d’adapter davantage les barrières environnementales aux capacités des personnes âgées. |
| **Appréciation** | |
| *Évaluation :* | Ce texte permet de survoler plusieurs projets d’importance ayant abordé la mobilité quotidienne des aînés. Toutefois, le processus de sélection de ces études n’est pas discuté. Outre l’étendue et l’importance des projets de recherches, quels sont les critères de sélection ou d’exclusion. Est-ce vraiment tous les travaux de la dernière décennie ? Les études mentionnées proviennent majoritairement des pays scandinaves. Il serait intéressant de voir la différence avec d’autres pays. Je pense notamment à Lord (2009), portant également sur la mobilité quotidienne des aînés, mais au Québec. |
| *Pertinence pour ma recherche :* | Iwarsson, Stahl & Löfqvist (2013) soulèvent plusieurs points importants et nécessaires au maintien de l’indépendance chez les personnes âgées en perte d’autonomie. En effet, malgré certaines incapacités, il serait possible pour eux de demeurer indépendants dans la communauté s’ils étaient capables de se déplacer convenablement. D’où l’importance d’un environnement supportant la mobilité de tous, mais particulièrement des aînés vulnérables. Certains éléments du bâti comme le trafic, les parements inégaux et les mauvaises conditions des trottoirs peuvent grandement affecter les déplacements des aînés. Toutefois, certaines pressions sociales peuvent également limiter leur mobilité, comme le sentiment d’être un obstacle à la mobilité des autres. |
| *Méthodologie :* | \*\*\* |
| *Argumentation :* | \*\*\*\* |
| ***Mots-clés****:* | Mobilité extérieure, barrières physiques, barrières sociales, accessoires d’aide à la mobilité, aînés en perte d’autonomie, facteurs |
|  |  |