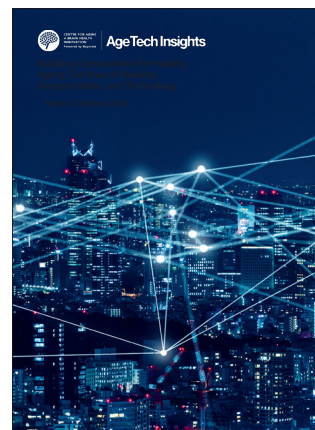


Pour des collectivités où il fait bon vieillir:

le rôle de la mobilité,
du transport et des
technologies

Les personnes âgées représentent déjà plus de 20 % de la population canadienne et près de 30 % de la population japonaise. Pourtant, les moyens de transport, les technologies et les collectivités dont elles dépendent sont trop souvent conçus sans tenir compte de leurs besoins. Comme la mobilité conditionne la capacité de se faire soigner, de faire de l'activité physique et d'avoir des relations sociales, les enjeux sont de taille : sans intervention, les difficultés liées à la mobilité risquent de contribuer à de moins bons résultats en matière de santé, à un risque accru de démence ainsi qu'à une hausse des coûts pour les systèmes de santé et l'économie.

Le présent document accompagne le plus récent rapport AgeTech Insights du CABHI, intitulé *Pour des collectivités où il fait bon vieillir : le rôle de la mobilité, du transport et des technologies*. Le rapport est le fruit d'un sondage auprès de plus de 2 300 personnes de 50 ans et plus au Canada et au Japon ainsi que d'information stratégique sur le marché et des plus récentes données probantes en recherche et en politiques publiques. Nous en dégageons ici l'essentiel pour les décideurs publics.



Consultez le rapport complet et l'infographie

À RETENIR POUR LES DÉCIDEURS

La mobilité est un enjeu beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît.

Trouver les bonnes solutions en mobilité, ce n'est pas que régler un problème de transport. C'est investir dans le vieillissement en santé et la santé cognitive à l'échelle de la population. Les cinq pistes qui suivent partent de la personne elle-même, de la transition qu'elle vit et de son quotidien, pour s'élargir aux collectivités et aux systèmes qui l'entourent, puis aux technologies qui orientent désormais les décisions collectives. Chemin faisant, elles cherchent à concilier deux impératifs : répondre aux besoins de mobilité de chaque personne âgée et assurer une saine gestion des infrastructures, des budgets et des systèmes qui doivent servir des populations entières pour longtemps encore.

Ce sont les meilleures politiques qui réussiront sur les deux plans.



1 Planifier la mobilité sur tout le parcours de vie, y compris l'abandon du volant.

Beaucoup de personnes âgées font de la conduite un point important pour leur autonomie. Les besoins de mobilité peuvent cependant évoluer avec le temps, et les politiques publiques ont encore tendance à traiter le moment où il faut lâcher le volant comme un choix personnel et non un enjeu collectif. Il faudrait prévoir des politiques qui prônent la sécurité au volant le plus longtemps possible et qui n'empêchent pas de recevoir les soins de santé et les services essentiels, de travailler et de vivre en société quand on décide que le volant doit être abandonné.

Occasions pour les politiques publiques :

- + Conjuguer l'évaluation de l'aptitude à conduire, la formation des conducteurs et les initiatives de sécurité routière avec des sommes régulières consacrées au transport en commun accessible, au transport communautaire et à l'aménagement de collectivités amies des aînés.
- + Intégrer le vieillissement de la population à la planification à long terme des infrastructures et des budgets. Les sommes consacrées à la mobilité accessible peuvent favoriser l'autonomie et le vieillissement à domicile tout en contribuant à alléger le fardeau qui pèse sur les soins de santé, les soins de longue durée et les autres services publics.
- + Encourager la planification anticipée de la transition, par exemple en intégrant des discussions sur l'arrêt de la conduite aux suivis médicaux ou au renouvellement du permis pour que ce soit planifié plutôt que dicté par une situation de crise.

2 Miser sur les collectivités amies des aînés pour favoriser le vieillissement en santé.

Le milieu de vie peut avoir une influence déterminante sur la facilité avec laquelle on reste autonome et garde une vie active en vieillissant. Des logements adaptés, des quartiers propices à la marche, des infrastructures piétonnes sécuritaires, un transport en commun fiable et des services communautaires de proximité font partie des éléments qui favorisent le vieillissement à domicile et permettent aux personnes âgées de continuer à contribuer à la société et à l'économie.

Occasions pour les politiques publiques :

- + Consacrer des sommes aux logements adaptés, aux quartiers propices à la marche, aux infrastructures piétonnes sécuritaires, à un transport en commun fiable et à des services communautaires intégrés, en priorité là où le déficit d'infrastructures est le plus marqué.
- + Intégrer les bienfaits associés à un vieillissement en santé, notamment l'emploi, le bénévolat, l'aide aux proches et les soins préventifs, aux analyses coûts-avantages qui orientent les sommes consacrées au transport afin que le financement reflète la valeur réelle de la pleine participation des personnes âgées à l'économie et à la vie sociale. Adopter des normes pour les collectivités amies des aînés et exiger des audits réguliers de l'accessibilité des réseaux de transport et des infrastructures publiques afin que les lacunes soient consignées et corrigées et non simplement présumées.





À RETENIR POUR LES DÉCIDEURS



3 Articuler le transport, les soins de santé et les services communautaires autour de la personne.

Lorsque le transport, les soins de santé et les services communautaires fonctionnent indépendamment les uns des autres, les déplacements quotidiens peuvent devenir un vrai casse-tête, surtout quand les fournisseurs, les systèmes de réservation et les modes de paiement se multiplient.

Occasions pour les politiques publiques :

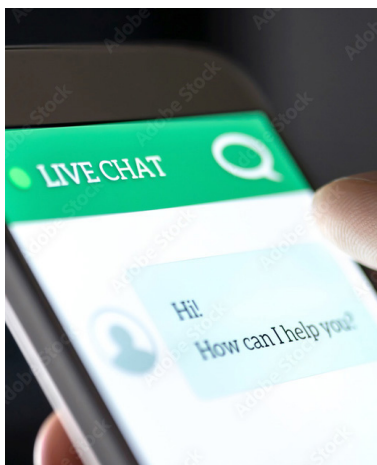
- + Favoriser l'interopérabilité grâce à des normes de données communes et à des achats regroupés entre municipalités, sociétés de transport, fournisseurs de soins de santé et organismes communautaires.
- + Faire de l'abordabilité un élément central des politiques de mobilité. Les outils numériques peuvent simplifier l'utilisation des transports, mais nul ne pourra bénéficier des avantages obtenus si les moyens de transport eux-mêmes coûtent trop cher.
- + Consacrer des sommes à des systèmes de mobilité intégrés et abordables qui facilitent l'accès des personnes âgées aux soins de santé et aux services communautaires et à des modèles de soins plus efficaces, plus durables et davantage centrés sur la personne, dans un contexte de demande croissante en soins de santé et de longue durée.

4 Généraliser la co-conception et la conception universelle.

Si on veut des systèmes et technologies de transport accessibles et conviviaux qui mettent les gens en confiance et risquent moins d'exiger de coûteuses adaptations après coup, il faut que les personnes qui en dépendent participent à leur conception dès le départ.

Occasions pour les politiques publiques :

- + Inscrire des exigences de co-conception dans les processus d'approvisionnement public, de financement et d'évaluation des technologies et des services de transport.
- + Faire participer des personnes âgées et des partenaires de soins issus de communautés diverses à toutes les étapes : planification, élaboration, mise en œuvre et évaluation.
- + Faire la promotion des normes de conception universelle, des services numériques accessibles et des initiatives d'acquisition de compétences numériques pour que les systèmes de transport demeurent utilisables par tous, quelles que soient leurs capacités physiques, sensorielles et cognitives, leur aisance avec la technologie et l'étape où ils en sont dans leur vie.



5 Encadrer dès le départ la mobilité fondée sur l'IA pour qu'elle soit digne de confiance et responsable.

À mesure que l'IA prend place dans les systèmes de transport et de mobilité, les cadres de politiques publiques devront veiller à ce que l'innovation ne se fasse pas au détriment de l'accessibilité, de la protection des renseignements personnels, de la transparence ou de la maîtrise laissée aux usagers.

Occasions pour les politiques publiques :

- + Établir des cadres de gouvernance et des normes de transparence, d'accessibilité, de protection des renseignements personnels et de supervision pour les systèmes de mobilité fondés sur l'IA, de leur approbation initiale jusqu'à leur utilisation au quotidien.
- + Exiger un suivi continu et des rapports publics sur les répercussions des outils de mobilité fondés sur l'IA en matière d'accessibilité et d'équité.
- + Consacrer des sommes à l'acquisition de compétences numériques qui dépassent le simple usage pour aider les personnes âgées à faire confiance de manière éclairée aux outils fondés sur l'IA : en connaître les limites, repérer une recommandation insensée et savoir comment joindre une personne le cas échéant.

À propos d'AgeTech Insights



Une série d'études de marché fondées sur le vécu



Fournit aux utilisateurs finaux, aux entrepreneurs, aux investisseurs, aux dirigeants du secteur et aux décideurs politiques les renseignements nécessaires pour prendre des décisions éclairées



Présente des données dont on peut extraire de l'information pour la conception, l'adoption et le financement d'innovations ainsi que la réglementation qui les encadre



Veille à ce que les utilisateurs finaux demeurent au cœur de l'établissement, du développement et de l'avancement des priorités en matière de technologies liées au vieillissement

D'après
un rapport
rédigé par le
CABHI et :



Japan Research Institute

ONTARIO
CANADA



METI
Ministry of Economy, Trade and Industry



Brain/MINDS 2.0
Neuroscience Frontiers and Neurological Sciences



Découvrez d'autres rapports AgeTech Insights

Cette ressource et le rapport complet auquel elle fait référence ont été réalisés grâce au soutien financier du gouvernement du Canada et du gouvernement de l'Ontario.

