

Transport et inclusion sociale des personnes en situation de handicap

Compte-rendu de l'activité



Activité organisée par Société inclusive

11 mai 2021, 10h à 12h

En ligne, sur la plateforme Zoom

Animation :

Mélanie Beauregard, coordonnatrice scientifique et agente de concertation intersectorielle, Société inclusive

Résumé des interventions

Introduction

Depuis 2017, des équipes de Société inclusive s'intéressent à la problématique du transport, ce qui a mené à des projets de recherche en partenariat. Plusieurs thèmes ont été explorés, tels que l'accès au transport en commun régulier ou la conduite automobile par des personnes en situation de handicap.

Lors de cette activité, trois équipes financées par Société inclusive ont présenté leurs projets de recherche afin de discuter de leurs résultats ainsi que des pistes de solutions permettant la participation sociale des personnes en situation de handicap.

Pour consulter le résumé d'une des trois présentations, vous pouvez cliquer sur les titres suivants :

- [Formation/entraînement pour faciliter l'utilisation des réseaux de bus et de métro accessibles par des personnes ayant des limitations fonctionnelles motrices](#)
- [Formation et familiarisation à l'utilisation du réseau régulier de transport en commun : un état de la situation des besoins et des ressources pour les personnes ayant des incapacités](#)
- [Apprentissage de la conduite automobile chez les adolescents et jeunes adultes ayant des incapacités : Soutien à l'élaboration d'un processus d'accompagnement basé sur les facteurs favorisant la conduite et l'autodétermination](#)

Formation/entraînement pour faciliter l'utilisation des réseaux de bus et de métro accessibles par des personnes ayant des limitations fonctionnelles motrices

[Lien vers la page du projet sur le site web de Société inclusive](#)

Intervenants :

- Philippe Archambault, professeur à l'École de physiothérapie et d'ergothérapie de l'Université McGill et chercheur au Centre de recherche interdisciplinaire en réadaptation du Montréal métropolitain (CRIR)

- Normand Boucher, Professeur associé à l'École de travail social et de criminologie de l'Université Laval et chercheur au Centre interdisciplinaire de recherche en réadaptation et intégration sociale (Cirris)
- Mathilde Le Bouëdec, Conseillère corporative - Milieux associatifs à la STM, soit la Société de transport de Montréal

Ce projet de partenariat vise à évaluer et créer des recommandations vis-à-vis d'un projet de formation créé par la Société de transport de Montréal (STM) pour faciliter l'utilisation des transports en commun accessibles (bus et métro) pour des personnes ayant des limitations fonctionnelles. Ce projet est issu d'une demande de la STM. En effet, cette dernière souhaitait être accompagnée par des chercheurs dans l'évaluation et la mise en place du programme de formation.

La présentation s'est déroulée en trois temps.

Tout d'abord, Philippe Archambault a présenté les enjeux du transport en commun comme facilitateur de la participation sociale. Dans le contexte où le transport adapté a plusieurs limites (temps, ressources, fiabilité, etc.), les sociétés de transport manifestent de plus en plus un intérêt grandissant afin d'améliorer l'accessibilité du transport en commun régulier.

Par la suite, Mathilde Le Bouëdec a partagé les ambitions de la STM concernant l'accessibilité universelle du métro et des autobus ainsi que les objectifs du projet de recherche. En effet, la STM travaille activement afin d'assurer un réseau d'autobus et de métro accessible universellement. Par exemple, 536 autobus sont désormais équipés de deux emplacements pour fauteuil roulant, et ce, dans le but de faciliter les déplacements à deux. De plus, une trentaine de station de métro auront des ascenseurs d'ici 2025.

La formation développée par la STM s'appuie sur un « parcours de l'apprenant » en cinq étapes :

1. Évaluation du profil de mobilité et de capacité du client (afin de savoir si la formation est requise)
2. Formation théorique de groupe (composée de modules théoriques et d'une formation dans un bus test)
3. Entraînement individuel du client, l'entraînement a lieu sur un parcours utile au client (par exemple, en direction du travail).
4. Utilisation des réseaux de bus et métro (un titre de trois mois gratuit est remis à chaque client ayant suivi la formation pour qu'il puisse développer ses compétences. En retour, le client produit douze carnets de voyage)

5. Retour de la clientèle et suivi de la STM (sondages prévus pour améliorer le programme d'apprentissage)

Plus précisément, dans le cadre du projet de recherche avec les professeurs Archambault et Boucher, deux modules de formation et un entraînement ont pu être diffusés et évalués. Notons que la formation théorique s'inspire des besoins des clients et des étapes du déplacement. Dans la formation, les bases de l'utilisation du transport en commun sont expliquées (planification du trajet, achat du titre).

Enfin, Normand Boucher a présenté diverses informations sur la méthodologie et les conclusions de la recherche. Plus précisément, la recherche avait deux objectifs :

1. Déterminer si le contenu et le format de la formation étaient appropriés pour des personnes vivant avec des déficiences physiques : les chercheurs ont travaillé sur la version préliminaire de la formation et ont proposé des ajustements;
2. Évaluer si la formation répondait bien au besoin, soit la facilitation de l'utilisation du transport en commun par des personnes vivant avec des déficiences physiques.

Pour le premier objectif, deux groupes d'experts ont assisté à la formation théorique. Le premier groupe était constitué de personnes vivant avec des déficiences physiques alors que le second groupe était constitué de représentants d'organismes communautaires, publics et de cliniciens. Les discussions de groupes ont alors permis d'échanger sur les points positifs et les améliorations possibles. Même si les participants étaient globalement très satisfaits du contenu et du format des ateliers, quelques suggestions ont été faites, tels que la prise en considération des craintes des clients à l'égard de la sécurité et de la fiabilité du transport en commun et l'ajout de contenu sur l'orientation géographique.

Pour le second objectif, deux groupes de six participants (âgés de 18 à 75 ans) ont suivi la formation. Le premier groupe était constitué d'utilisateurs habituels des services de transports adaptés alors que le second groupe n'utilisait pas couramment le transport collectif régulier. Des entrevues ont été menées auprès de chacun des utilisateurs. Pour analyser les résultats issus des entrevues, le processus de production du handicap (PPH) a été mobilisé. Ce processus permettait de distinguer les facteurs qui influencent les décisions quant à l'utilisation (ou non) du transport en commun régulier. Les facteurs suivants

influencent la décision d'utiliser le transport en commun régulier ou le transport adapté :

- Les facteurs personnels (fatigue, incapacités sensorielles, expériences antérieures, confiance en soi, motivation);
- Les habitudes de vie (situation professionnelle, horaire, types d'aide à la mobilité utilisée);
- Les facteurs environnementaux relevant de l'environnement social (interactions avec le chauffeur et les autres utilisateurs, foules aux heures de pointe) et de l'environnement physique (le climat, accessibilité du modèle de bus, fiabilité du réseau et de la rampe d'accès, niveau sonore des annonces).

Les participants ont apprécié la formation théorique et pratique. Ils ont particulièrement aimé les mises en situation et recommandent d'en proposer davantage. De plus, ils souhaiteraient pratiquer sur d'autres types d'autobus pour développer leurs stratégies d'apprentissage. Il faut noter que la formation favorise l'autonomie des personnes vivant avec une limitation fonctionnelle dans leurs déplacements, leur procurant une plus grande confiance en soi, un gain de temps ainsi que de faciliter la possibilité de réaliser des activités. Un article est en préparation et présentera ces résultats.

Pour conclure, deux messages clés se dégagent. D'abord, les experts ont jugé que les contenus et le format des ateliers étaient appropriés pour des personnes avec des déficiences physiques. Ils ont suggéré certaines améliorations, par exemple d'ajouter des contenus sur la planification des déplacements et sur l'orientation géographique, les droits des usagers et la responsabilité des chauffeurs. La STM a tenu compte de ces recommandations. De plus, la formation a facilité l'utilisation du transport en commun régulier pour les participants. La recherche a également permis de dégager les conditions favorisant l'utilisation du transport en commun régulier. Par ailleurs, une formation destinée aux personnes vivant avec une déficience intellectuelle est en cours de développement. La recherche a été également possible grâce aux partenariats avec le CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal ainsi que d'Ex aequo.

Enfin, la formation présentée s'inscrit dans une démarche plus longue de formation. Il est prévu de s'adresser aux clientèles vivant avec une déficience intellectuelle, un trouble du langage et un trouble du spectre de l'autisme. De plus, même si les enjeux de cette recherche s'inscrivent principalement dans un

contexte précis (celui de la STM), certains aspects peuvent être généralisés, tels que la chaîne de déplacement et l'accompagnement des usagers.

Formation et familiarisation à l'utilisation du réseau régulier de transport en commun : un état de la situation des besoins et des ressources pour les personnes ayant des incapacités

[Diaporama](#)

[Lien vers la page du projet sur le site web de Société inclusive](#)

Intervenants :

- Krista Best, professeure au Département de réadaptation à l'Université Laval et chercheure au Centre interdisciplinaire de recherche en réadaptation et intégration sociale (Cirris);
- Julien Déry, étudiant au doctorat à l'Université Laval et au CIRRIIS;
- Danna Henriquez, coordonnatrice à l'accompagnement clientèle du Réseau de transport de la Capitale (RTC);
- François Routhier, professeur au Département de réadaptation de l'Université Laval et chercheur au Cirris.

La recherche présentée dans le cadre de l'activité s'articule à un projet de formation et de familiarisation au transport en commun à Québec. La recherche est menée en partenariat avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC).

La présentation fut divisée en trois parties. La première portait sur l'état de la situation des besoins et des ressources pour les personnes ayant des incapacités. La seconde partie portait sur le Service d'accompagnement à la mobilité intégrée (SAMI), service développé par le RTC alors que la dernière partie abordait l'évaluation des retombées.

Premièrement, dans le cadre du projet de recherche, l'équipe a tenté de comprendre et cibler quels étaient les besoins des personnes ayant des incapacités à l'égard de la formation (et de la familiarisation) au transport en commun.

Cette partie du projet fut réalisée en deux phases. Dans le cadre de la première phase, un sondage mené au printemps 2019 auprès de 122 intervenants du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-

Nationale (CIUSSS-CN) a été menée. Les intervenants étaient, entre autres, des techniciens en éducation spécialisée, des ergothérapeutes et des travailleurs sociaux, et intervenaient auprès de différentes clientèles, telles qu'auprès des personnes vivant avec une déficience physique, un trouble du spectre de l'autisme, des personnes âgées, des allophones, etc. L'objectif du sondage était de recenser l'offre de formation existante ainsi que de cibler les besoins de la clientèle selon les points de vue des intervenants.

En somme, ce sondage a permis de mieux cibler le contenu des formations tout en permettant de constater que celles-ci étaient principalement axées sur l'individu (formation individuelle).

En ce qui a trait à la phase 2, des entrevues ont été menées à l'été 2020 auprès de cinq organismes et deux écoles. L'objectif consistait à cibler les formations offertes, en lien avec le transport en commun, dans ces organisations. Le contenu des formations est alors similaire à celui offert par le CIUSSS de la Capitale-Nationale et est axé sur les besoins individuels.

Le sondage et les entrevues ont permis de mieux connaître les besoins de la clientèle en lien avec la formation au transport en commun. Autrement dit, ils ont permis de connaître ce qui était déjà réalisé sur le terrain.

Parmi les constats généraux, il est possible de constater que les formations offertes sont variables et très souvent orientées en fonction des besoins individuels. Néanmoins, les renseignements offerts sont bien souvent similaires (approche théorique et pratique, planification des déplacements, etc.). Enfin, les différents intervenants s'entendent pour affirmer qu'une formation qui serait davantage standardisée et structurée permettrait de les soutenir dans leurs milieux, et ce, en lien avec l'utilisation du transport en commun.

Deuxièmement, Danna Henriquez a présenté le SAMI, un service dédié à l'information, à la formation et à l'accompagnement des citoyens. L'objectif du service est d'augmenter la satisfaction et la compréhension des clients à l'égard du transport en commun.

Le SAMI vise deux clientèles. Les personnes en situation de handicap, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et le milieu scolaire bénéficieront du service d'accompagnement alors que les entreprises bénéficieront, quant à elles, d'un service de gestion des déplacements.

Pour mettre en œuvre le SAMI, une étude de marché a été réalisée afin de connaître les besoins de la clientèle et des partenaires du RTC. Parmi les données obtenues auprès de la clientèle cible du SAMI, 95% des répondants n'avaient pas reçu de formation en lien avec l'utilisation du transport en commun, 40% des répondants souhaitaient en recevoir et 30% des répondants n'utilisaient pas le transport en commun.

Concrètement, le SAMI sera un centre d'information accessible et un laboratoire d'essais. L'accompagnement offert sera à la fois théorique et pratique. En lien avec l'accompagnement pratique, les usagers pourront essayer et tester l'aménagement des autobus (rampe d'accès, point d'appui, sonnette, etc.), des arrêts et des panneaux d'arrêts. Les usagers pourront également préparer et planifier leurs trajets (du début à la fin).

Le contenu de la formation est en développement. L'ouverture officielle est prévue le 21 juin 2021 et l'objectif principal du projet est de répondre aux besoins de la clientèle.

Troisièmement, le projet de recherche se poursuit dans le cadre d'une subvention en partenariat du Conseil de recherches en sciences humaines (CRSH) à laquelle des chercheurs du Cirris participent (Mobilité, Accessibilité et Participation (MAP)). Le projet évaluera, entre autres, les retombées du SAMI. De plus, le projet documentera la compréhension des personnes ayant des incapacités et des personnes en perte d'autonomie quant au transport en commun régulier, et ce, avant et après le recours à la formation et la familiarisation au transport en commun offerte par le SAMI, explorera les expériences de ces personnes en lien avec le SAMI, documentera l'influence du SAMI sur l'utilisation du transport en commun et offrira des pistes d'amélioration.

Enfin, au niveau de la méthodologie, une méthodologie mixte sera utilisée. Quarante participants seront ciblés. Un questionnaire ainsi que des entrevues auront lieu. L'objectif du projet est alors de cibler les obstacles et facilitateurs à l'utilisation du transport en commun ainsi que l'impact de la formation sur l'usage du transport en commun et sur la participation sociale.

Apprentissage de la conduite automobile chez les adolescents et jeunes adultes ayant des incapacités : Soutien à l'élaboration d'un processus d'accompagnement basé sur les facteurs favorisant la conduite et l'autodétermination

[Diaporama](#)

[Lien vers la page du projet sur le site web de Société inclusive](#)

Intervenants :

- Simon Beaulieu-Bonneau, professeur à l'École de psychologie de l'Université Laval et chercheur au Centre interdisciplinaire de recherche en réadaptation et intégration sociale (Cirris)
- Martin Caouette, professeur au Département de psychoéducation, Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR), titulaire de la chaire de recherche Autodétermination et handicap et chercheur au Cirris
- Adam Fahmi, étudiant à la maîtrise en psychologie, Université Laval

Le projet de recherche est réalisé en partenariat avec l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale. Cette École offre un service d'apprentissage de la conduite pour les personnes vivant avec des incapacités.

La présentation du projet fut divisée en trois parties. Dans un premier temps, Simon Beaulieu-Bonneau a présenté le contexte du projet. Bien que la conduite automobile soit une habitude de vie centrale à notre mode de vie, celle-ci pose des défis considérables pour les personnes vivant avec des incapacités. De plus, au sein de la littérature scientifique, la conduite automobile est souvent pensée en lien avec le retour à la conduite (par exemple, après un accident vasculaire cérébral) ou encore en lien avec le maintien de l'aptitude à conduire (vieillesse). Il y a alors moins de données scientifiques concernant l'apprentissage de la conduite. Par ailleurs, il faut noter que les écoles de conduite régulières ne sont pas toujours adaptées aux besoins des personnes vivant avec des incapacités.

Dans ce contexte, l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale offre un apprentissage adapté, et ce, grâce à des instructeurs qualifiés et une équipe interdisciplinaire (neuropsychologue, ergothérapeute, travailleur social) qui accompagnent l'élève dans son apprentissage de la conduite. En lien avec le

projet de recherche, l'École souhaite mieux comprendre les facteurs de réussite du programme et souhaite améliorer ses pratiques.

La population étudiée consiste aux usagers de 18 ans et plus ayant fréquenté l'École de conduite et qui n'ont pas de déficience visuelle.

Le projet a plusieurs objectifs :

1. Décrire le profil et le parcours des usagers;
2. Documenter les facteurs fonctionnels et personnels liés à la réussite du programme ainsi qu'à l'obtention du permis;
3. Analyser la contribution du programme sur l'autodétermination et la participation sociale de l'utilisateur.

Dans un second temps, Adam Fahmi a présenté la méthodologie du projet.

Celle-ci se divise en trois parties et se traduit par :

- La consultation des dossiers cliniques et des dossiers de l'École de conduite pour extraire diverses variables;
- Le recrutement, par le biais de l'École, de participants pour répondre à un questionnaire téléphonique;
- La tenue d'entretiens qualitatifs avec des participants.

Parmi les données obtenues, nous pouvons retenir que l'âge moyen des usagers est de 26 ans et que 41% d'entre eux sont des femmes. 49% ont une scolarité aux adultes ou au secondaire (en cours ou complétée) et 63% ont un emploi compétitif. De plus, 32% ont pour diagnostic principal une déficience motrice ou cérébrale et 32% ont pour diagnostic principal un trouble de l'attention avec ou sans hyperactivité. Par ailleurs, 33% des usagers ont un pronostic en neuropsychologie défavorable à la réussite du programme. Toutefois, les données de l'École indiquent plutôt que 38% des usagers ont réussi toutes les étapes du programme et que 32% n'ont pas complété le programme (sans mention d'échec).

Quant au questionnaire téléphonique, 67% des répondants ont obtenu leur permis de conduire. Ce dernier est d'ailleurs utilisé pour les déplacements vers le travail, les loisirs et les courses.

En ce qui a trait aux entretiens qualitatifs, 12 participants ont été interviewés, dont 4 femmes. Parmi ces 12 participants, 10 ont réussi le programme et l'examen de conduite alors qu'un participant n'a pas réussi le programme et qu'un autre n'a pas complété le programme.

Dans un troisième temps, Martin Caouette a abordé l'impact de l'apprentissage de la conduite sur l'autodétermination et la participation sociale. Plusieurs moments systémiques viennent alors influencer le projet de l'apprentissage de la conduite. L'équipe du projet considère que le processus se définit par plusieurs étapes :

- La prise de connaissance de l'existence du cours;
- La modification du véhicule;
- L'évaluation des aptitudes à la conduite;
- Les cours et les évaluations théoriques;
- La disponibilité de véhicules adaptés;
- La perception des proches sur les compétences ou aptitudes de conduite de l'élève;
- L'expérience des évaluateurs de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dans l'évaluation des personnes en situation de handicap;
- Les délais importants pour modifier un véhicule;
- Une meilleure participation sociale (plus d'opportunités de loisirs et de travail);
- L'accompagnement des personnes qui n'ont pas réussi le programme.

Enfin, le questionnement menant à la recherche a émergé de neuropsychologues liés au programme de conduite. De plus, lors de la consultation des dossiers, des défis ont été rencontrés. En effet, les dossiers qui ne sont pas complétés à des fins de recherche proposaient des données difficilement compilables.

Pour nous joindre

Société inclusive

info@societeinclusive.ca



**société
inclusive**