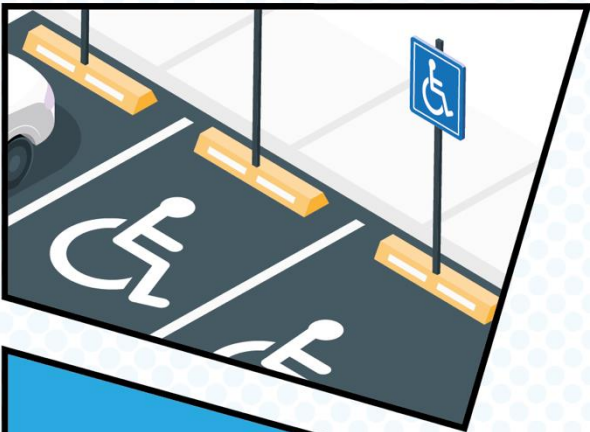




Pratiques adaptées pour la clientèle ayant une déficience physique, présentant des besoins particuliers d'apprentissage et souhaitant obtenir un premier permis de conduire

Guide de soutien à l'intention des
intervenants du réseau de la santé
et des services sociaux (RSSS)

Pour citer ce document

Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (2025). Pratiques adaptées pour la clientèle ayant déficience physique, présentant des besoins particuliers d'apprentissage et souhaitant obtenir un premier permis de conduire – Guide de soutien à l'intention des intervenants du réseau de la santé et des services sociaux (RSSS), 82 p.

Tous droits réservés. Ce document est protégé par le droit d'auteur. La reproduction, la distribution ou toute autre utilisation de l'œuvre est interdite sans l'autorisation explicite du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale.

Production

© Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, 2025

Dépôt légal, 2025

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN : 978-2-555-02144-0 (PDF)

Auteurs du document

Maryse Beaudry, ergothérapeute et coordonnatrice clinique au programme d'évaluation et d'entraînement à la conduite automobile et à l'École de conduite du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de la Capitale-Nationale, Direction de la déficience intellectuelle et trouble du spectre d'autisme et déficience physique (DDITSADP)

Nadine Bolduc, agente de planification, de programmation et de recherche (APPR), Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, Direction de l'enseignement et des affaires universitaires (DEAU)

Mélanie Couture, APPR, Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, DEAU

Claire Fund, APPR, Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, DEAU

Relecture du document

Marie-Josée Roy, ergothérapeute, DDITSADP

Sophie Gauthier, travailleuse sociale, DDITSADP

Isabelle Blais, éducatrice spécialisée, DDITSADP

Catherine Boily, éducatrice spécialisée, DDITSADP

Anne-Marie Adam, neuropsychologue, DDITSADP

Véronique Lagrange, APPR, Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, DEAU

Isabelle Deaudelin, chef de service par intérim, Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, DEAU

Coordination de la pratique de pointe

Claire Fund, APPR, Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, DEAU (2023-2025)

Véronique Lagrange, APPR, Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, DEAU (2017-2023)

Contribution au développement de la pratique de pointe

Équipe de l'école de conduite ainsi que du programme d'entraînement à la conduite automobile, DDITSADP

Isabelle Deaudelin, chef de service par intérim, Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, DEAU

Nadine Bolduc, APPR, Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, DEAU

Sophie Bouffard, technicienne en recherche sociale, Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, DEAU

Graphisme, mise en page et révision

Sophie Baillargeon, APPR, Service du transfert de connaissances et du rayonnement, DEAU

Karine Binette, technicienne en arts graphiques, Service du transfert de connaissances et du rayonnement, DEAU,

Julie Duchesne, technicienne en administration, Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux, DEAU

Remerciements

Nous tenons à remercier toutes les personnes ayant contribué, de près ou de loin, au développement de cette pratique de pointe :

- Les enseignants et intervenants de l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale pour leurs compétences, leur professionnalisme et leur ouverture d'esprit. Ils ont su repenser les façons de faire au bénéfice des usagers. Ils ont contribué de tout cœur au succès de la démarche et à l'élaboration finale des pratiques;
- Les équipes de recherche du Centre interdisciplinaire de recherche en réadaptation et intégration sociale (CIRRIIS) qui ont mis à profit leurs expertises dans le cadre de la pratique de pointe :
 - Marie-Ève Lamontagne, Camille Breault, Julien Déry, Isabelle Gélinas, Ernesto Morales;
 - Simon Beaulieu-Bonneau, Adam Fahmi, Alexandra Ribon-Demars, Martin Caouette, Mathieu Garon, Sarah Pellerin.
- Les intervenants des centres de réadaptation du RSSS pour leur grande générosité à partager via un sondage et à travers une communauté d'intérêts leurs pratiques, leurs connaissances et leurs questionnements;
- La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour son souci de bien desservir les clientèles avec des besoins particuliers;
- Et finalement, au cœur du présent travail, les usagers et leurs proches pour leur confiance et leur investissement dans nos pratiques.

Table des matières

MISE EN CONTEXTE	VII
À qui s'adresse ce guide?	vii
Quel est l'objectif du guide?	vii
1. PROBLÉMATIQUE	1
2. DÉMARCHE D'ACCOMPAGNEMENT CLINIQUE INDIVIDUALISÉE DÉVELOPPÉE AU CIUSSS DE LA CAPITALE-NATIONALE	2
2.1 La clientèle	2
2.2 L'équipe.....	3
2.3 La démarche d'accompagnement clinique individualisée.....	4
3. PRATIQUES ADAPTÉES POUR LA CLIENTÈLE AYANT UNE DÉFICIENCE PHYSIQUE ET SOUHAILANT OBTENIR UN PREMIER PERMIS DE CONDUIRE	7
3.1 Avant le cours de conduite.....	7
3.1.1 Remise d'information à la clientèle en attente de service	7
3.1.2 Accueil individualisé de l'utilisateur et de ses proches.....	9
3.1.3 Évaluations cliniques préalables au cours de conduite	10
3.1.4 Remise des résultats d'évaluation en équipe	13
3.1.5 Accompagnement de l'utilisateur dans sa décision de faire ou non le cours de conduite	15
3.2 Pendant le cours de conduite	16
3.2.1 Adaptations dans l'enseignement théorique	16
3.2.2 Soutien à la préparation de l'examen théorique.....	19
3.2.3 Adaptations dans l'enseignement pratique (sorties sur route)	20
3.2.4 Interventions cliniques adaptées offertes selon les besoins des usagers	22
3.2.4.1 Interventions en éducation spécialisée.....	23
3.2.4.2 Interventions en ergothérapie.....	24
3.2.4.3 Interventions en service social	26
3.2.4.4 Interventions en neuropsychologie	27
3.2.5 Suivi interdisciplinaire et collaboration cliniciens-enseignants	27
3.2.6 Bilans des apprentissages	29
3.3 Après le cours de conduite.....	30
3.3.1 Soutien pour les examens.....	30
3.3.2 Suivi après le processus dans un but d'amélioration continue	31
CONCLUSION	33
RÉFÉRENCES	34

ANNEXE 1 – DÉMARCHE SOUS-JACENTE	37
ANNEXE 2 – ACCÈS AUX SERVICES	40
ANNEXE 3 – OUTILS DESTINÉS À LA CLIENTÈLE	41
Préparation à l'apprentissage de la conduite automobile	41
Les modes de transport alternatifs à la conduite automobile	45
Prérequis à l'apprentissage de la conduite automobile : est-ce que j'ai ce qu'il faut pour obtenir un permis de conduire?	49
Informations sur le cours de conduite – PESR (Programme d'éducation à la sécurité routière) et spécificités du cours de conduite au CIUSSS de la Capitale-Nationale	54
ANNEXE 4 – EXEMPLES D'ADAPTATIONS DU CONTENU THÉORIQUE DU PESR	61
Exemple 1 – Ajout de précisions sur des éléments présentés	61
Exemple 2 – Exemples concrets pour illustrer	62
Exemple 3 – Ajout de visuel pour faciliter la compréhension	62
Exemple 4 – Contenu complémentaire lorsque pertinent	63
ANNEXE 5 – AUTRES OUTILS CLINIQUES	64
Guide de vulgarisation des termes associés à la conduite automobile dans le contexte du PESR+	64
Gabarit de rapport de bilan des apprentissages	73

Mise en contexte

Dans le but de soutenir les personnes présentant une déficience physique qui souhaitent obtenir un premier permis de conduire, le CIUSSS de la Capitale-Nationale s'est doté d'une école de conduite reconnue par la SAAQ en 2014, offrant à cette clientèle le cours de conduite en plus d'un accompagnement spécialisé en réadaptation pour soutenir les apprentissages. Dans une optique de bonifier cette offre de service, les intervenants de l'École de conduite, soutenus par la Direction de l'enseignement et des affaires universitaires, ont développé une pratique de pointe¹ entre 2017 et 2025 intitulée *Soutien spécifique dans l'apprentissage de la conduite automobile à une clientèle présentant une déficience physique*. Les objectifs de la pratique de pointe sont d'identifier les meilleures pratiques cliniques et de soutien dans l'apprentissage de la conduite automobile pour les personnes ayant une déficience physique, présentant des besoins particuliers d'apprentissage et souhaitant obtenir un premier permis de conduire, et de formaliser une démarche d'accompagnement clinique individualisée qui comporte un ensemble de pratiques adaptées pour cette clientèle, le PESR+. Les étapes de développement de la pratique de pointe de même que la démarche sous-jacente à l'élaboration des pratiques adaptées sont abordées plus en détail dans l'[annexe 1](#).

À qui s'adresse ce guide?

Le présent guide s'adresse aux intervenants en réadaptation offrant des services à des usagers ayant une déficience physique, présentant des besoins particuliers d'apprentissage et souhaitant obtenir un premier permis de conduire. Il intéressera particulièrement les ergothérapeutes, travailleurs sociaux, éducateurs spécialisés et coordonnateurs cliniques des centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS) et CIUSSS.

Quel est l'objectif du guide?

Ce guide vise à soutenir les intervenants de la réadaptation offrant des services à la clientèle susmentionnée. Pour ce faire, différentes pratiques adaptées sont présentées dans le but d'offrir des connaissances et stratégies d'intervention aux cliniciens qui pourront être appliquées peu importe le contexte des établissements.

Le document est divisé en trois sections :

- 1) Problématique touchant la clientèle visée;
- 2) Présentation de la démarche d'accompagnement clinique individualisée développée au CIUSSS de la Capitale-Nationale, d'où sont issues les pratiques adaptées présentées;
- 3) Description des pratiques adaptées proposées pour intervenir plus efficacement auprès de la clientèle visée.

¹ Une pratique de pointe est constituée d'activités structurées qui sont développées afin de répondre à une problématique de départ, dans le but de produire des connaissances et des moyens novateurs dans le réseau de la santé et des services sociaux (CIUSSS de la Capitale-Nationale, 2023).

1. Problématique

L'obtention d'un permis de conduire, souvent synonyme de liberté et d'autonomie, représente un défi pour certaines personnes. En effet, la plupart rapportent que le processus d'obtention du permis de conduire est stressant (Breault et al., 2019). Toutefois, ce défi est d'autant plus grand pour la clientèle présentant une déficience physique. Des études relatent qu'environ 68 % à 84 % des personnes sans incapacité possèdent un permis de conduire alors que ces chiffres chutent de 34 % à 58 % chez les personnes ayant des incapacités (Chee et al., 2015; Durkin, Toseeb, Pickles, Botting, & Conti-Ramsden, 2016; Kirby, Sugden, & Edwards, 2011). Les usagers avec des incapacités auraient un sentiment d'efficacité personnelle plus faible que leurs pairs sans incapacité et éprouveraient davantage de difficultés avec l'apprentissage théorique et pratique de la conduite automobile (Breault et al., 2019). Notamment, la clientèle présentant une déficience du langage est plus susceptible d'éprouver un retard dans l'apprentissage de la conduite, par rapport à leurs pairs ayant un développement typique (Durkin et al., 2016). De leur côté, les personnes atteintes de paralysie cérébrale et de spina-bifida présentent des difficultés entre autres au niveau du traitement de l'information, de la mémoire visuelle et la capacité d'attention de même que la familiarité avec la mobilité communautaire, rendant leur apprentissage de la conduite automobile plus difficile et plus long (Lafrance, Benoit, Dahan-Oliel, & Gélinas, 2017). En somme, les usagers ayant des incapacités rencontrent de nombreux obstacles dans l'acquisition des connaissances menant au permis de conduire et ont, pour cette raison, avantage à bénéficier d'un soutien approprié (Almberg et al., 2017; Durkin et al., 2016; Gagnon-Roy, Jasmin, & Camden, 2016; Lafrance et al., 2017).

Par ailleurs, les intervenants œuvrant auprès de cette clientèle se voient souvent confrontés à un manque de connaissances en lien avec les évaluations et les interventions spécifiques nécessaires à mettre en place pour ces usagers qui sont dans un contexte d'apprentissage particulier. Concernant les évaluations, bien que la littérature indique que certains tests neuropsychologiques et cliniques puissent être de bons prédicteurs de l'habileté à conduire de ces usagers (Gouvier et al., 1989; Samuelsson, Modig-Arding, & Wressle, 2018; Simms & O'toole, 1994; Unsworth et al., 2019), les données probantes supportant l'efficacité de ces tests comme outils de dépistage fiables pour évaluer l'habileté à conduire restent limitées (Marino et al., 2013).

Malgré cela, certaines stratégies peuvent être mises en œuvre pour faciliter l'apprentissage chez cette clientèle et favoriser leur accès au permis. Selon Breault et al. (2019), l'ajout de professionnels comme l'ergothérapeute et l'éducateur spécialisé à même l'école de conduite peut aider les instructeurs à individualiser l'enseignement aux besoins des élèves (Breault et al., 2019). La littérature met également de l'avant certaines solutions prometteuses pour la clientèle présentant des difficultés d'apprentissage, telle la conduite commentée (Bruce, Unsworth, & Tay, 2014) ou l'utilisation de simulateurs de conduite (Randall, Ryan, Stierle, Walters, & Bridges, 2021) lorsque le contexte le permet.

2. Démarche d'accompagnement clinique individualisée développée au CIUSSS de la Capitale-Nationale

L'équipe de l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale reconnaît l'importance d'offrir des services adaptés et individualisés aux clientèles ayant une déficience physique, présentant des besoins particuliers d'apprentissage et souhaitant obtenir un premier permis de conduire, et ce, pour un meilleur accès au permis et pour améliorer leur participation sociale et leur qualité de vie. L'équipe a donc élaboré une **démarche d'accompagnement clinique individualisée**, nommée **PESR+**, qui représente une version adaptée du dispositif de formation Programme d'éducation à la sécurité routière (PESR) de la SAAQ. Cette démarche repose à la fois sur l'expertise de l'équipe de l'École de conduite en collaboration avec les intervenants du Programme d'évaluation et d'entraînement à la conduite automobile (PEECA) du CIUSSS de la Capitale-Nationale, et sur les données probantes issues de la recherche (voir démarche sous-jacente à l'[annexe 1](#)).

2.1 La clientèle

La clientèle visée par la présente démarche d'accompagnement est constituée de personnes âgées de 16 ans et plus ayant une déficience physique innée ou acquise, présentant des besoins particuliers d'apprentissage et souhaitant obtenir un premier permis de conduire (voir les critères d'accès aux services à l'[annexe 2](#)).

Les diagnostics présentés par la clientèle sont très variés. Par exemple, des accidents vasculaires cérébraux (AVC), des traumatismes craniocérébraux (TCC), des troubles développementaux du langage, des troubles d'acquisition de la coordination, du spina-bifida, de la paraparésie spastique, pour n'en nommer que quelques-uns. Les cohortes d'élèves bénéficiant de la démarche d'accompagnement incluent en grande partie une clientèle jeune mais aussi des usagers plus âgés n'ayant pas encore appris à conduire. Les défis d'apprentissage rencontrés peuvent être de nature très différente, qu'il s'agisse de difficultés perceptuelles, motrices ou cognitives.



Au sein de l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale, la clientèle se voit offrir le soutien approprié en fonction de trois profils différents :

- 1) Les usagers présentant uniquement des incapacités motrices;
- 2) Les usagers présentant des incapacités cognitives sans incapacité motrice;
- 3) Les usagers présentant des incapacités motrices et cognitives.

À noter que la démarche d'accompagnement s'applique aux profils 2 et 3, qui ont des besoins de soutien dans leur apprentissage.

En effet, dans le premier cas, les usagers présentent habituellement de bonnes capacités pour l'apprentissage de la théorie, et sont dans ce cas invités à suivre la portion théorique du PESR dans une école de conduite du réseau privé et la portion pratique à l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale.

Dans les deux autres cas, s'il est jugé à l'évaluation clinique que l'utilisateur bénéficierait d'un soutien adapté pour l'apprentissage de la théorie, il est invité à suivre tout le PESR (théorique et pratique) à l'école du CIUSSS de la Capitale-Nationale.

2.2 L'équipe

L'équipe derrière la démarche d'accompagnement rassemble une variété d'expertises complémentaires afin d'offrir le service le plus complet et adapté possible à l'utilisateur.

Elle est composée des intervenants suivants :

- Éducateur spécialisé;
- Ergothérapeute;
- Travailleur social;
- Neuropsychologue;
- Moniteur de conduite automobile;
- Instructeur de conduite automobile;
- Coordonnateur clinique;
- Chef de programme et responsable administratif de l'École de conduite;
- Agent administratif.



Rôle des cliniciens (ergothérapeute, travailleur social, neuropsychologue et éducateur spécialisé)

Les cliniciens sont responsables de mettre en place les évaluations cliniques et interventions en réadaptation selon les besoins propres à chacun des élèves. Ces évaluations et interventions en réadaptation sont réalisées en complémentarité avec les stratégies pédagogiques des enseignants, et cela, dans un but commun d'aider les élèves dans leur apprentissage, afin d'atteindre les compétences attendues du PESR. La [section 3](#) permet d'en savoir plus sur les rôles de chacun des cliniciens.

Rôle des enseignants (moniteurs et instructeurs)

Le moniteur de conduite automobile a la charge de l'enseignement pratique (sorties sur route) tandis que l'instructeur de conduite automobile, en plus de l'enseignement de la pratique, est qualifié pour donner les cours théoriques. Ces enseignants ont développé une expertise leur permettant de mettre en œuvre les adaptations nécessaires pour la clientèle concernée dans la présentation du contenu et dans les méthodes d'enseignement (voir [3.2.1](#) pour en savoir plus).

À travers ces différentes adaptations, le rôle de ces enseignants reste d'amener l'élève à acquérir les quatre compétences attendues du PESR de la SAAQ, soit :

- Apprendre à adopter un comportement sécuritaire, coopératif et responsable;
- Manœuvrer un véhicule de promenade (automobile);
- Partager la route;
- Utiliser le réseau routier de façon autonome et responsable.

Tel que mentionné dans le contexte, la démarche présentée se situe dans un établissement possédant une école de conduite, ce qui présente l'avantage d'avoir une équipe complète dédiée au volet école au sein de l'établissement.

2.3 La démarche d'accompagnement clinique individualisée

La démarche est composée de pratiques adaptées appliquées tout au long du cheminement de l'utilisateur dans le PESR². L'équipe de l'École de conduite désigne son programme de conduite automobile comme le **PESR+**. Ces pratiques adaptées sont de deux ordres :

- **L'adaptation de l'enseignement théorique et pratique** qui est offert par les moniteurs et instructeurs en conduite automobile, lesquels sont soutenus par une équipe d'intervenants en réadaptation;
- **Les évaluations et interventions** réalisées par l'équipe d'intervenants **en réadaptation**, qui s'intègrent au cheminement de l'utilisateur.

Les pratiques adaptées s'appliquent à trois moments-clés du cheminement de l'utilisateur :

- 1) Avant le cours de conduite;
- 2) Pendant le cours de conduite;
- 3) Après le cours de conduite.

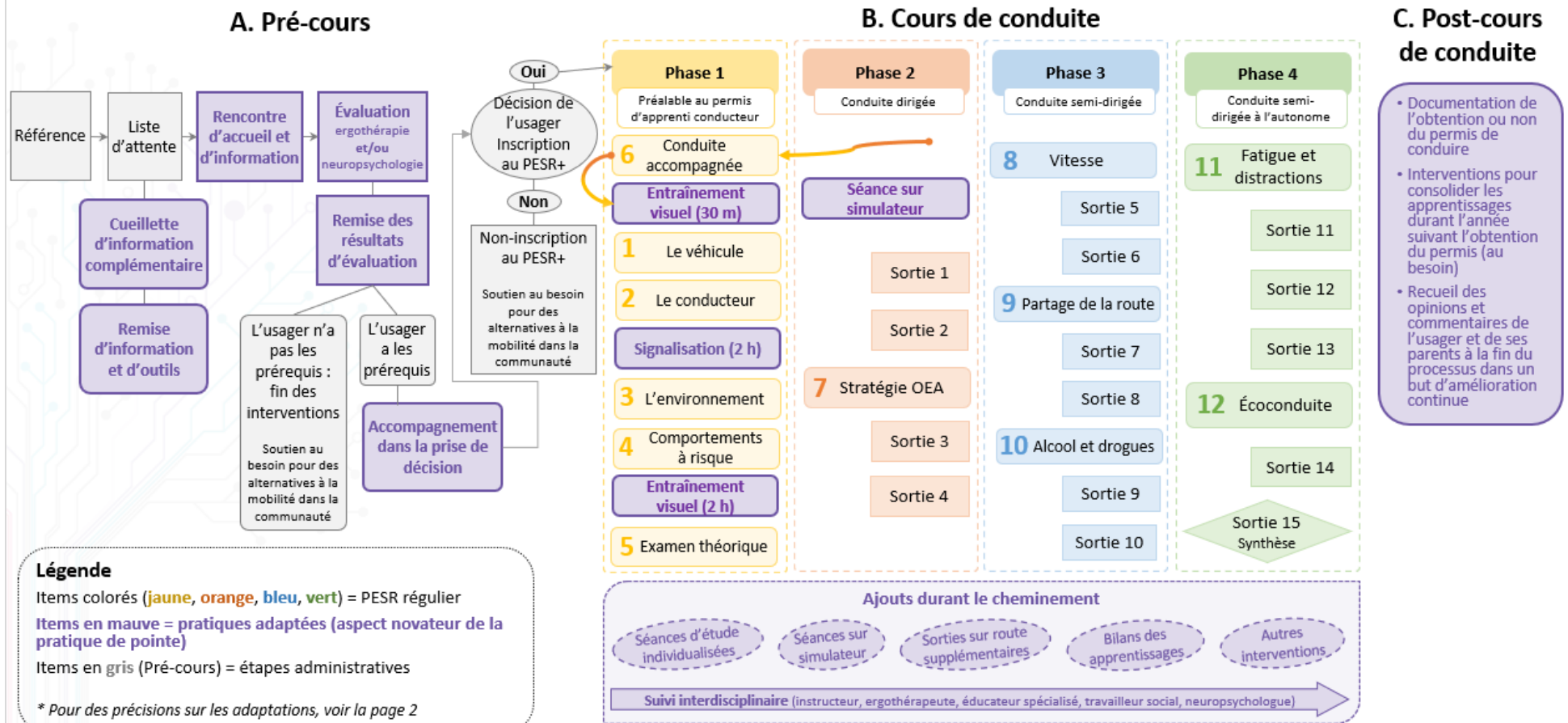
La figure 1 (page suivante) illustre le cheminement de l'utilisateur à l'intérieur du PESR+ de même que les différentes évaluations et interventions adaptées, en mauve sur la figure.

Le détail de chacune des pratiques est présenté dans la [section 3](#). Cette section se consacre aux différentes pratiques adaptées proposées pour intervenir plus efficacement auprès de la clientèle ayant une déficience physique, présentant des besoins particuliers d'apprentissage et souhaitant obtenir un premier permis de conduire, et offre des exemples concrets basés sur le PESR+.

² Le PESR de la SAAQ s'étale sur un peu plus d'un an, et comprend un ensemble de cours théoriques, de cours pratiques et d'autoapprentissage offerts en alternance. La formation est répartie en quatre phases, totalisant 24 heures de formation théorique et 15 heures de formation pratique.

Pour en savoir plus : [Automobile \(véhicule de promenade\) - SAAQ](#)

Cheminement de l'utilisateur au PESR+



Québec

Figure 1 Illustration du PESR+

Le cœur de la démarche réside d'abord et avant tout dans son **approche individualisée et adaptée à chacun des usagers**. En effet, bien que deux usagers puissent avoir le même diagnostic, ils évolueront à leur rythme et présenteront des aptitudes différentes, des environnements physique et social différents, des expériences de vie différentes dans lesquelles ils utiliseront leurs capacités et développeront des moyens uniques de compenser leurs difficultés. Il arrive régulièrement qu'ils présentent des conditions associées comme un trouble du déficit de l'attention (TDA) ou de l'anxiété. Étant donné que différents facteurs influencent la capacité d'un usager à acquérir de nouveaux apprentissages, une démarche d'accompagnement individualisée est à privilégier pour favoriser la meilleure réponse aux besoins spécifiques de chacun.

La clef : une approche individualisée.
Ce n'est pas parce que deux usagers ont le même diagnostic qu'ils auront besoin des mêmes services.

La **durée de la démarche est d'au moins un an**, intégrée dans un processus d'acquisition de nouvelles compétences pour l'élève. Pour les plus jeunes, cela inclut également une maturation encore en développement. Les habiletés de l'utilisateur évolueront grâce à l'exposition progressive à de nouvelles connaissances et à divers contextes d'apprentissage de la conduite automobile.



3. Pratiques adaptées pour la clientèle ayant une déficience physique et souhaitant obtenir un premier permis de conduire

La présente section décrit plus en détail les différentes pratiques adaptées qui permettent d'intervenir plus efficacement auprès de la clientèle ayant une déficience physique, présentant des besoins particuliers d'apprentissage et souhaitant obtenir un premier permis de conduire, qui composent la démarche d'accompagnement développée au CIUSSS de la Capitale-Nationale. Issues des travaux de recherche initiaux (voir [annexe 1](#)) et de l'expérience acquise au fil du temps par l'équipe de l'École de conduite, elles pourront être appliquées au sein d'établissements présentant des contextes différents de celui du CIUSSS de la Capitale-Nationale.

Ces pratiques sont présentées en fonction des trois moments-clés de la démarche : avant, pendant et après le cours de conduite, que le lecteur pourra consulter en fonction de ses besoins, selon son contexte d'intervention.

Les encadrés verts, présents tout au long de la section, illustrent la façon dont la pratique a été actualisée dans le cadre du PESR+ afin de partager l'expérience acquise par l'équipe de l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale.

3.1 Avant le cours de conduite

3.1.1 Remise d'information à la clientèle en attente de service

Avant de débiter un cours de conduite, l'usager se pose souvent de nombreuses questions sur ce qu'implique l'apprentissage de la conduite automobile, les aptitudes requises, la durée ou les coûts. Il a souvent peu de connaissances concernant la démarche qu'il entreprend. Il est donc pertinent de lui fournir de l'information dès que possible, alors même qu'il est en attente de service. **Les objectifs de cette pratique sont de :**

- **démystifier la démarche** que l'élève se prépare à entamer, notamment les exigences en termes de coûts, de temps et d'efforts à investir;
- **défaire certaines fausses croyances** (le cas échéant);
- **aider l'élève à débiter sa réflexion** face au cheminement à venir.

Un des moyens pour informer les usagers consiste à développer des outils simples et vulgarisés qui peuvent leur être remis lorsqu'ils sont sur la liste d'attente. Peu importe le moyen utilisé, **il est important que ces mêmes informations soient aussi partagées aux proches**. En étant ainsi informés dès le départ, l'utilisateur et ses proches entament le processus à partir des mêmes bases, ce qui facilite leur implication et ouverture face à la démarche et aux interventions proposées.

Les proches jouent un rôle déterminant dans le cheminement des élèves en facilitant et bonifiant leur apprentissage à travers leur soutien et le suivi à la maison; il est essentiel de les impliquer dès le départ et de maintenir la communication avec eux tout au long des interventions.

Au sein du PESR+

Quatre outils destinés aux usagers ont été développés dans cette perspective. Ils abordent la question de la préparation à l'apprentissage de la conduite automobile, les modes de transport alternatifs, les prérequis pour l'apprentissage de la conduite automobile et les caractéristiques du cours de conduite adapté offert, le PESR+. Il est possible de les consulter dans leur intégralité à [l'annexe 3](#), ou en sélectionnant directement un dans la liste ci-dessous :



[Préparation à l'apprentissage de la conduite automobile](#)



[Les modes de transport alternatifs à la conduite automobile](#)



[Prérequis à l'apprentissage de la conduite automobile : est-ce que j'ai ce qu'il faut pour obtenir un permis de conduire?](#)



[Informations sur le cours de conduite – PESR \(Programme d'éducation à la sécurité routière\) et spécificités du cours de conduite au CIUSSS de la Capitale-Nationale \(PESR+\)](#)

Ces outils, qui sont remis par l'éducateur spécialisé à tous les usagers sur la liste d'attente, permettent de répondre déjà à plusieurs questions des futurs élèves et leurs proches. L'évaluation d'implantation (voir [annexe 1](#) qui aborde la démarche sous-jacente) a d'ailleurs démontré que ces documents étaient appréciés et jugés pertinents par la clientèle.

3.1.2 Accueil individualisé de l'utilisateur et de ses proches

Les documents fournis, le cas échéant, à l'utilisateur et ses proches alors qu'ils sont en attente de service restent d'ordre général et de nature informative. Certaines questions peuvent subsister chez ces derniers. Afin qu'ils se sentent davantage prêts à entreprendre le cours de conduite adapté, une rencontre d'accueil représente un moment-clé du parcours. **Organiser des rencontres d'accueil individualisées pour les usagers et leurs proches permet de :**

- **valider la compréhension** qu'ont les usagers et leurs proches des informations qui leur ont été transmises au préalable (voir [section 3.1.1](#)), le cas échéant;
- **présenter le type de soutien qui sera offert** et préciser des éléments importants du processus (communiquer des informations pratiques et concrètes);
- **répondre aux questions;**
- **diminuer les appréhensions et l'anxiété**, s'il y a lieu.

Dans la mesure du possible, une rencontre individualisée avec l'utilisateur et ses proches est à privilégier plutôt qu'une rencontre de groupe. Une approche individualisée permet en effet d'ajuster l'orientation de la rencontre ainsi que l'information partagée aux besoins de la clientèle et aux informations contenues au dossier de l'utilisateur.

Un élément majeur à aborder lors de ce premier contact est celui des attentes des usagers et de leurs proches. Le plus tôt possible dans le processus, il est important d'aborder ce point avec la clientèle, et s'assurer que celle-ci a l'information la plus juste et la vision la plus réaliste possible de la démarche à venir ou déjà entreprise.

Comme c'est le cas pour la remise d'information à la clientèle en attente de service, cette rencontre favorisera l'implication de l'utilisateur et de ses proches, essentielles à la réussite du cheminement.

Un défi est de trouver le bon équilibre entre maintenir l'espoir et la motivation, tout en demeurant réaliste.



Au sein du PESR+

Au début de la démarche, tous les usagers avec leurs proches sont rencontrés par l'éducateur spécialisé et, selon le cas, le travailleur social. Afin de faciliter la compréhension, l'éducateur spécialisé utilise un document de présentation pour soutenir visuellement ses propos. Les sujets suivants sont abordés durant la rencontre :

- Retour sur les documents acheminés pendant que l'utilisateur était sur la liste d'attente;
- Motivations et attentes de l'utilisateur face au cours de conduite;
- Dispositif de formation PESR de la SAAQ;
- Particularités du PESR+; il est spécifié à l'utilisateur et ses proches que le programme s'efforce de mettre en place les meilleures conditions pour favoriser l'apprentissage et l'obtention du permis, mais que cela ne garantit pas nécessairement le succès, soit l'obtention du permis;
- Étapes pour l'obtention du permis d'apprenti après la phase 1;
- Déclaration de la condition médicale à la SAAQ;
- Condition G-01 au permis³;
- Coûts;
- Évaluation(s) clinique(s) à venir et la raison;
- Formulaire d'autorisation à communiquer des renseignements à la SAAQ;
- Date du début des cours;
- Validation du mode de communication à privilégier avec l'utilisateur;
- Validation des disponibilités de l'utilisateur;
- Questionnements et préoccupations de l'utilisateur et de ses proches.

Cette rencontre dure entre 30 et 40 minutes et inclut une visite des locaux.

Lorsque possible, la rencontre d'accueil, les évaluations cliniques (3.1.3) et la remise de résultats (3.1.4) sont réalisées dans la même demi-journée. Toutefois, selon les usagers, le déroulement des évaluations ou les questions qui sont soulevées, une seconde rencontre peut être nécessaire.

3.1.3 Évaluations cliniques préalables au cours de conduite

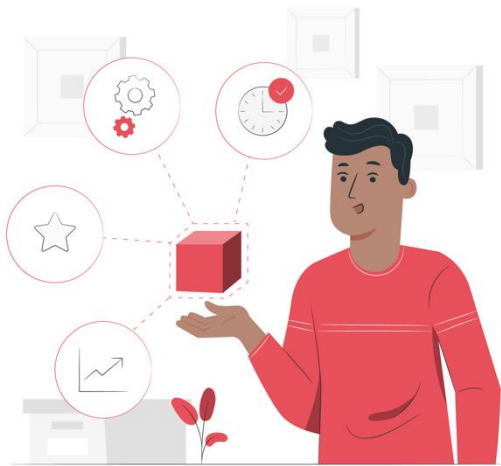
Les évaluations cliniques permettent de connaître les forces et les limites de l'utilisateur en lien avec les exigences du cours de conduite. L'équipe peut ainsi déterminer les interventions pertinentes pour soutenir ses apprentissages. Selon les contextes de pratique, ces évaluations peuvent se faire à différents moments dans le parcours de l'élève. Cependant, **il est profitable de réaliser ces évaluations avant même le début du cours de conduite**, et non pas seulement lorsque le permis d'apprenti est obtenu, après la phase 1.

Les évaluations cliniques préalables au cours de conduite sont essentielles pour mieux connaître et accompagner les élèves, et augmenter les probabilités de réussite.

³ Doit conduire en étant accompagné d'un moniteur de conduite, d'un ergothérapeute ou d'un évaluateur de la SAAQ.

Réaliser les évaluations cliniques avant le début du cours de conduite permet de :

- **connaître les forces et les défis de l'usager** face à la conduite automobile, en début de processus;
- **déterminer**, en début de processus, **les interventions pertinentes** qui favoriseront l'apprentissage de la théorie et de la pratique chez l'usager;
- **soutenir l'usager dans sa prise de décision** à savoir s'il désire entreprendre ou non le cours de conduite, car les évaluations lui permettront d'avoir une idée plus claire de son potentiel et des défis qui l'attendent avant même d'entreprendre la démarche.



Une évaluation par un ergothérapeute spécialisé en conduite automobile est suggérée pour l'ensemble de la clientèle présentant une déficience physique et souhaitant obtenir son premier permis. Par son expertise, l'ergothérapeute spécialisé en conduite automobile est en mesure d'évaluer les capacités et incapacités de l'usager et faire des liens avec les exigences fonctionnelles du cours. Plusieurs habiletés pouvant influencer la conduite sont évaluées, qu'il s'agisse de fonctions cognitives, neuro-musculosquelettiques ou sensorielles et perceptives, de mobilité, de comportement de l'usager, etc. (Ordre des ergothérapeutes du Québec, 2008). Sur la base d'un ensemble de tests, l'ergothérapeute réalise une évaluation complète qui aborde les dimensions

personnelles, les domaines occupationnels et les éléments de l'environnement de l'usager, dans le but d'identifier les facilitateurs (forces) et les obstacles (limites) potentiels à l'apprentissage de la conduite automobile. L'évaluation en ergothérapie permet également d'identifier au besoin les adaptations à apporter au véhicule-école, comme les aides à la conduite et à l'accès au véhicule.

Dans certains cas, l'expertise d'autres professionnels peut être requise pour l'évaluation des capacités de l'usager afin de mieux comprendre son fonctionnement et préciser ses besoins. Mentionnons à cet égard le neuropsychologue, qui sera en mesure d'évaluer les capacités de l'usager sur le plan cognitif, de même que le travailleur social qui pourra évaluer le volet psychosocial. En ce sens, **le travail en synergie de ces différents cliniciens est une condition gagnante afin d'offrir l'évaluation la plus complète et la plus juste pour l'usager.**

À l'issue de ces évaluations, un pronostic peut être émis, toutefois sa capacité de prédiction face à la réussite du cours de conduite reste limitée. En effet, bien que plusieurs professionnels, décideurs, usagers et proches souhaiteraient que des balises claires en termes de prérequis à l'apprentissage de la conduite automobile soient établies, l'expérience acquise au sein du PESR+ a démontré qu'il **n'est pas possible de déterminer avec certitude les capacités d'une personne à réussir le cours de conduite sur la base uniquement de l'évaluation des prérequis.** Ces évaluations ne constituent qu'une première étape dans la démarche, et leur valeur prédictive reste limitée. La littérature appuie également ce constat, et indique qu'il n'y a pas d'évaluation individuelle qui puisse être prédictive à 100 % (Ghawami et al., 2024).

Il faut rester prudent face au pronostic : les élèves du PESR+ ont démontré à de nombreuses reprises qu'ils pouvaient déjouer les pronostics initiaux.

Au sein du PESR+

À la suite de la rencontre d'accueil individualisée, tous les usagers du PESR+ sont soumis à une évaluation par un ergothérapeute spécialisé en conduite automobile. L'évaluation en ergothérapie comprend une entrevue, des observations, des tests physiques, l'utilisation du simulateur de conduite et des sorties sur route avec l'élève comme passager, au besoin. En plus de l'utilisation des outils habituels en ergothérapie, des questions spécifiques liées à la préparation à la conduite automobile sont posées à l'utilisateur et ses proches. Ces questions touchent par exemple le niveau d'autonomie dans la vie quotidienne et les expériences antérieures liées aux déplacements dans la communauté et aux activités du jeune (ex. : sports pratiqués). Les ergothérapeutes effectuent des observations du comportement libre de l'utilisateur, par exemple comment il réagit durant l'évaluation, s'il semble stressé, s'il écoute bien, s'il est capable de reproduire un mouvement, etc.

Dans les modalités d'évaluation utilisées, le simulateur de conduite est un outil de choix car il permet d'évaluer différentes capacités en simulant la réalité, par exemple voir si l'utilisateur arrive à bien coordonner les mouvements pour mobiliser le véhicule, si le contrôle musculaire est au point pour freiner ou accélérer avec précision, ou encore si les stratégies visuelles de l'utilisateur permettent de bien voir l'environnement autour. Les sorties sur route avec l'utilisateur comme passager sont parfois utilisées afin de valider certaines aptitudes tel le balayage visuel et la détection d'informations dans l'environnement. L'ergothérapeute détermine également si des adaptations sont requises au niveau du véhicule et le type de véhicule parmi ceux de l'école de conduite qui est le plus adapté à la condition de l'utilisateur pour sa formation pratique. L'évaluation dure environ 2h00-2h30⁴.

Selon les besoins, des évaluations complémentaires sont réalisées par d'autres professionnels :

- Évaluation en service social : elle est recommandée lorsque l'utilisateur présente un réseau social restreint, de l'anxiété ou autres enjeux importants de santé mentale en plus de son diagnostic de déficience physique; dans ce cas, l'utilisateur est soumis à une évaluation en service social afin d'identifier les facilitateurs et les obstacles potentiels à l'apprentissage de la conduite automobile;
- Évaluation en neuropsychologie : elle est réalisée dans le cas où l'ergothérapeute observe certaines problématiques cognitives qui ne peuvent s'expliquer par les diagnostics au dossier.

Ces évaluations préalables permettent d'établir un pronostic et d'émettre des recommandations aux usagers et leurs proches pour les soutenir dans le choix de débiter ou non le cours de conduite. Au PESR+ le pronostic ne constitue pas un critère d'exclusion; la décision de poursuivre le processus revient à l'utilisateur (pour plus de détails sur le pronostic, voir le point suivant). Ces évaluations préalables servent aussi à guider l'équipe sur les interventions à mettre en place dans le cas où l'utilisateur décide de poursuivre.

⁴ Peut être plus long si une sortie sur route est requise.

3.1.4 Remise des résultats d'évaluation en équipe

La remise des résultats des évaluations est un moment critique du cheminement de l'utilisateur, qui peut générer beaucoup d'anxiété et de réactions, à la fois positives et négatives. Pour cette raison, il est important que ce moment soit bien encadré, afin d'éviter les mauvaises interprétations ou de la confusion. Il est suggéré de réunir pour ce moment à la fois les membres de l'équipe clinique ayant participé à l'évaluation, l'utilisateur, de même que ses proches qui pourront entendre la même information et seront ainsi mieux outillés pour comprendre et soutenir le futur élève. **Cette pratique vise à informer l'utilisateur et ses proches des forces et défis du premier face à l'apprentissage de la conduite automobile, et permettre à l'utilisateur de faire un choix éclairé en lien avec l'inscription ou non au cours de conduite.**

En l'aidant à avoir une connaissance plus juste de lui-même, la rencontre de remise des résultats réalisée en équipe avec les proches favorise l'implication de l'utilisateur et son ajustement aux interventions proposées car il est plus en mesure de faire des liens avec ses forces et ses difficultés.

Au cours de cette rencontre, les intervenants pourront :

- présenter les résultats d'évaluation en termes de forces et de difficultés et établir des liens avec les exigences du cours de conduite :
 - Nommer l'impact fonctionnel anticipé des forces de l'utilisateur dans le cours de conduite;
 - Nommer les « drapeaux rouges », soient les difficultés potentielles qui feront l'objet au besoin d'interventions adaptées selon leurs impacts observés en cours d'apprentissage;
- présenter avec prudence un pronostic de réussite du cours en mettant l'emphasis sur le raisonnement clinique qui le sous-tend;
- répondre aux questions de l'utilisateur et de ses proches et aborder certaines craintes associées à la démarche, le cas échéant.

Au sein du PESR+

À la suite des évaluations cliniques, les usagers et leurs proches sont invités par le coordonnateur clinique de l'École de conduite à une rencontre de remise des résultats avec les objectifs cités plus haut. Sont présents à cette rencontre l'utilisateur, ses proches, les cliniciens impliqués dans les évaluations et l'éducateur spécialisé. La rencontre, qui dure environ 30 minutes (variable selon les usagers), se déroule de la façon suivante :

- Rappel des objectifs des évaluations cliniques;
- Présentation des résultats des évaluations :
 - Forces et défis en lien avec l'apprentissage de la conduite automobile;
 - Pronostic de réussite du cours de conduite;
- Recommandations.

En ce qui concerne le pronostic, il se base sur l'écart estimé entre les capacités de l'utilisateur et les exigences du cours de conduite. L'échelle suivante est utilisée :

Pronostic : échelle utilisée au PESR+	
Pronostic	Explications
Favorable sans besoin d'adaptation	L'utilisateur a de bonnes capacités pour suivre le cours de conduite dans n'importe quelle école de conduite, il n'a pas besoin des services adaptés de l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale.
Favorable avec adaptation	L'utilisateur a de bonnes capacités pour suivre le cours de conduite dans la mesure où l'enseignement est adapté pour lui; donc il est souhaitable qu'il fasse le cours à l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale.
Réservé	Même avec un enseignement et des interventions cliniques adaptés, les capacités de l'utilisateur ne seront peut-être pas suffisantes pour réussir le cours de conduite.
Défavorable	Même avec un enseignement et des interventions cliniques adaptés, il est peu probable que l'utilisateur réussisse le cours de conduite. Les exigences du cours sont très élevées par rapport à ses capacités.
Non possible	Dans certains cas, les incapacités physiques ne peuvent pas être compensées par les adaptations de voitures existantes au Québec, au moment de l'évaluation . Il n'y a donc malheureusement pas de possibilité de conduire une voiture.

En ce qui concerne les quatre premiers cas, l'équipe du PESR+ considère que l'utilisateur peut décider de s'inscrire ou non au cours de conduite, et cela, même lorsque le pronostic annoncé est défavorable. Il faut ici rappeler les limites de la valeur prédictive des pronostics (voir [3.1.3](#)). Le pronostic ne constitue donc pas un critère d'exclusion quant à la participation ou non de l'utilisateur au PESR+; la décision de poursuivre les démarches lui revient, et les intervenants mettront en place tous les moyens à leur disposition pour faciliter ses apprentissages.

Cela dit, dans de rares cas, les incapacités physiques ne peuvent pas être compensées par les adaptations existantes au Québec. Dans ce cas, l'équipe considère que l'utilisateur n'a pas les prérequis nécessaires, ce qui met fin aux interventions. Un accompagnement est alors offert à l'utilisateur, notamment pour identifier des alternatives à la mobilité pour lui dans la communauté (voir point suivant).

3.1.5 Accompagnement de l'utilisateur dans sa décision de faire ou non le cours de conduite

Peu importe le pronostic, sauf dans le cas où les incapacités physiques ne peuvent pas être compensées par les adaptations disponibles, le choix de débiter ou non un cours de conduite devrait revenir à l'utilisateur. Bien que plusieurs utilisateurs soient certains de leur décision dès le départ, certains d'entre eux auront besoin d'un accompagnement durant cette étape.

Pour plusieurs utilisateurs, les résultats de l'évaluation clinique n'influencent pas leur décision, qui est déjà prise.

À noter que ce besoin de soutien peut également survenir en cours de processus, par exemple dans le cas où certains élèves se voient confrontés à des difficultés ou à certains enjeux remettant en question leur désir de poursuivre.

L'objectif de cette pratique adaptée est de permettre à l'utilisateur et ses proches de bénéficier du soutien individualisé d'un intervenant afin de prendre une décision éclairée sur l'inscription au cours de conduite.
Le type d'accompagnement offert peut prendre la forme d'un soutien d'un intervenant :

- Dans la compréhension des forces et défis en lien avec l'apprentissage de la conduite automobile;
- Dans l'analyse des pour et des contre;
- Dans l'identification d'alternatives à la conduite automobile pour ses déplacements dans la communauté, dans le cas où l'utilisateur décide de ne pas s'inscrire.



Au sein du PESR+

Lorsque l'utilisateur est indécis, il est référé au travailleur social, qui assume cet accompagnement. Si l'utilisateur décide de ne pas faire le cours de conduite ou s'il n'y a pas de possibilité pour lui de conduire car les adaptations nécessaires ne sont pas disponibles, le travailleur social l'aide à identifier différentes alternatives à la conduite automobile pour ses déplacements dans la communauté.

Son rôle consiste alors à :

- explorer avec l'utilisateur des modes de déplacement disponibles dans sa communauté, qui correspondent à ses capacités et intérêts;
- identifier les modes de déplacement privilégiés par l'utilisateur;
- (Au besoin) référer l'utilisateur à une autre ressource pour l'apprentissage et l'inscription aux modes de déplacements choisis par ce dernier, par exemple :
 - Référence aux services pour l'apprentissage des déplacements avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC);
 - Référence aux services pour une demande d'inscription au transport adapté.

Selon l'approche privilégiée au PESR+, l'utilisateur a le droit non seulement de débiter le cours de conduite même si ses chances de réussite sont jugées limitées, mais d'aller aussi loin qu'il le peut dans le cheminement. Si, pour différentes raisons, le cheminement prend fin en cours de processus, l'utilisateur aura la satisfaction d'avoir tenté l'expérience et pourra être soutenu au besoin par le travailleur social.

3.2 Pendant le cours de conduite

3.2.1 Adaptations dans l'enseignement théorique

Les approches présentées dans cette section peuvent être plus difficilement applicables lorsque l'utilisateur fait son cours dans une école privée distincte de l'établissement où travaillent les cliniciens qui le soutiennent. Toutefois, il est possible d'utiliser certaines des pratiques nommées ci-dessous ou s'inspirer des pratiques illustrées dans l'encadré vert dans un autre contexte d'intervention.

Le suivi des cours théoriques en conduite automobile peut représenter un grand défi pour les personnes ayant une déficience physique et présentant des besoins particuliers d'apprentissage. En effet, le niveau de littératie employé, les concepts et les informations présentées peuvent être difficilement compréhensibles pour les personnes possédant un profil d'apprentissage particulier. Malgré cela, il importe d'offrir le même contenu théorique que pour tout autre apprenant car les mêmes connaissances théoriques sont requises pour tous, sans exception. Pour cette raison, diverses adaptations dans l'enseignement de la théorie s'avèrent essentielles. **L'objectif de ces adaptations est d'aider la clientèle à atteindre la même maîtrise des connaissances théoriques que les autres élèves au profil d'apprentissage typique.**

Les stratégies suivantes se révèlent facilitantes pour l'apprentissage auprès de cette clientèle et peuvent être appliquées par un intervenant, idéalement un éducateur spécialisé, qui peut reprendre ou revoir avec l'élève la théorie enseignée dans les cours :

- Explication de certains concepts plus difficiles ou abstraits;
- Ajout d'exemples concrets à la théorie, illustrations, démonstrations;
- Soutien à la lecture du contenu et reformulation, au besoin.

Les équipes ont également avantage à travailler en collaboration avec les proches, qui peuvent mettre en œuvre certaines des stratégies susmentionnées selon la nature de leur implication, leurs propres connaissances et leurs disponibilités.



Au sein du PESR+

Les cours théoriques sont donnés par l'instructeur accompagné de l'éducateur spécialisé, permettant ainsi un partage des savoirs. En accord avec les règles de la SAAQ, l'approche et la structure de l'enseignement ainsi que la présentation des contenus ont été modifiées et adaptées aux besoins des élèves. Des modules théoriques ont également été ajoutés dans la phase 1 afin d'élargir et d'approfondir certains savoirs. Également, un soutien individualisé est offert lors de l'examen du module 5, selon les besoins. Voici le détail des adaptations apportées.

STRUCTURE DU COURS THÉORIQUE

- Déplacement du module 6 (conduite accompagnée) de la phase 2 au début de la phase 1, ce qui permet d'impliquer les proches (puisque leur présence est requise pour ce module), sensibiliser à l'importance de développer dès le départ l'apprentissage du balayage visuel comme passerage et aborder la stratégie Observer-Évaluer-Agir (OEA);
- Théorie donnée en présentiel seulement, pour s'assurer d'une compréhension maximale, d'une rétroaction rapide aux questions des usagers et faciliter les interactions; cela permet la manipulation de certains matériels, ce qui est préférable pour cette clientèle;
- Cours donnés en groupe avec un faible ratio instructeur-élèves (cohortes entre 8 et 10 élèves maximum);
- Présence des parents encouragée;
- Moments réservés pour les questions.

APPROCHE D'ENSEIGNEMENT ET STRATÉGIES PÉDAGOGIQUES

- **Présentation modifiée du contenu (voir exemples concrets à l'[annexe 4](#)) :**
 - Ajout d'exemples concrets et de démonstrations;
 - Ajout d'illustrations et de contenu plus accessible aux diapositives de la SAAQ;
 - Explications supplémentaires pour certains concepts/vocabulaires (ajout d'un symbole « * » dans les diapositives de la SAAQ);
- **Création d'un [Guide de vulgarisation des termes associés à la conduite automobile](#) (voir [annexe 5](#));**
- Interventions d'un éducateur spécialisé dans les cours;
- Approche facilitante et encourageant la participation active des élèves dans le cours;
- Situations d'apprentissage avec les pairs.

CONTENU DES COURS THÉORIQUES

- Utilisation d'un manuel de l'élève qui facilite l'apprentissage pour les usagers de l'école par sa mise en page et la présence de plusieurs illustrations (ConduiPro, 2022);
- Ajout de modules théoriques sur l'entraînement visuel et la signalisation à la phase 1 : ces modules visent à familiariser l'utilisateur avec l'information qu'il aura à traiter sur la route et à développer son regard de conducteur.

3.2.2 Soutien à la préparation de l'examen théorique

À la fin de la phase 1, soit au module 5, les usagers sont soumis à un examen théorique à l'école de conduite à laquelle ils sont inscrits. L'examen est fourni par la SAAQ et comporte 24 questions, toutes avec des choix de réponse. Cette étape peut représenter un défi majeur pour les personnes présentant des besoins particuliers d'apprentissage, notamment au niveau de la lecture, de la compréhension des termes ou énoncés, mais également au niveau de l'anxiété que cette étape peut générer dans certains cas. **Le soutien à la préparation de l'examen théorique vise à mettre en place des stratégies qui favoriseront les chances de réussite des élèves à l'examen.**

Pour atteindre cet objectif, diverses stratégies peuvent être adoptées :

- Des séances d'étude individuelles offertes par exemple par un éducateur spécialisé pour réviser la théorie de façon adaptée au profil d'apprentissage de l'utilisateur et l'accompagner dans la réalisation des exercices en ligne proposés par la SAAQ;
- L'enseignement de stratégies d'analyse des scénarios de conduite pouvant faire l'objet de questions et de stratégies pour déterminer le choix de réponse parmi celles proposées;
- (Lorsque possible) la réalisation de l'examen en individuel avec le soutien d'un intervenant qui pourra, selon le besoin, lire et reformuler les questions et les choix de réponses à l'utilisateur et s'assurer de la compréhension des questions, par exemple en expliquant certains termes moins clairs pour lui.



Au sein du PESR+

Les différentes pratiques adaptées susmentionnées sont offertes dans le cadre du PESR+. De plus, puisque l'école prend en charge l'examen, des stratégies supplémentaires sont mises en œuvre :

- Le temps alloué pour faire l'examen n'est pas limité; l'élève peut prendre tout le temps requis pour le compléter;
- L'examen est imprimé en version papier, de sorte qu'il n'y ait qu'une question par page, ce qui permet d'avoir les images agrandies;
- L'examen est fait en présentiel.

3.2.3 Adaptations dans l'enseignement pratique (sorties sur route)

L'apprentissage en situation réelle, qui implique des sorties sur route, fait appel à des habiletés et compétences différentes de celles nécessitées pour l'apprentissage théorique. Celles-ci visent plutôt à développer une maîtrise des manœuvres dans le véhicule et des comportements attendus pour une conduite autonome et sécuritaire. Selon les incapacités des usagers, les difficultés dans l'apprentissage pratique peuvent toucher différents aspects de la conduite automobile, à différentes étapes, de sorte que l'apprentissage peut s'avérer irrégulier, ponctué d'acquis et de périodes difficiles. **Ceci requiert donc un ajustement continu de l'enseignement.**

- ➔ À titre d'exemple, un usager pourra présenter des difficultés à acquérir le maniement de base du véhicule (ex. : utilisation du frein, de l'accélérateur, du volant). Il faudra alors décortiquer les actions à faire et les pratiquer isolément (sur simulateur, sur la route en circuit restreint et sécuritaire ou autre) afin que l'utilisateur développe la maîtrise de ces techniques de base avant de progresser dans les autres apprentissages.

L'objectif derrière ces adaptations est d'aider la clientèle à atteindre la même maîtrise des techniques de conduite et comportements sur la route que les autres personnes au profil d'apprentissage typique.

Pour ajuster en continu l'enseignement en fonction de l'utilisateur, il est essentiel d'analyser les techniques de conduite de l'élève en situation réelle afin d'identifier ses forces et ce qui pose un problème, et de travailler les difficultés isolément par différents moyens avant de passer à une autre étape. L'apport de l'ergothérapeute est essentiel ici étant donné sa connaissance et sa compréhension des incapacités de l'utilisateur et de leurs impacts. En suivant étroitement les sorties sur route de l'utilisateur, c'est-à-dire en étant présent à certaines sorties dans le véhicule ou en échangeant avec le moniteur après les pratiques, il sera

Une collaboration étroite entre les moniteurs et les intervenants en réadaptation facilite grandement l'apprentissage pratique des usagers.

en mesure de cibler précisément et rapidement les difficultés, ce qui est nécessaire pour intervenir adéquatement et au bon moment.

Dans ce contexte, la collaboration étroite entre le moniteur et l'ergothérapeute est incontournable et permet de faciliter grandement l'apprentissage pratique. Également, l'intervention d'autres cliniciens contribue à faciliter

l'apprentissage pratique de l'utilisateur en misant sur ses forces. À titre d'exemple, l'éducateur spécialisé peut assurer la révision théorique d'une technique de conduite qui pose un problème à l'utilisateur avant une sortie sur route visant l'application de cette technique.

Les proches peuvent également jouer un rôle dans l'apprentissage pratique chez les usagers, en poursuivant certains enseignements à la maison, par exemple en révisant des techniques avec eux. Diverses autres stratégies peuvent contribuer à adapter efficacement l'apprentissage pratique chez cette clientèle; l'encadré suivant en donne quelques exemples.



Au sein du PESR+

L'équipe de l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale constate une variété dans les cheminements des élèves à partir de la phase 2 du PESR+. Cependant, dans la majorité des cas la durée totale du cours diffère peu. Elle observe également une difficulté accrue à la phase 4 où l'élève doit développer une conduite autonome, c'est-à-dire sans dépendre des interventions du moniteur, et où il doit être en mesure de conduire dans divers contextes, notamment sur des routes à plus grande vitesse. Pour soutenir le mieux possible les élèves dans leur apprentissage pratique, plusieurs stratégies ont été mises en place au sein du PESR+. Ces stratégies, appliquées à la structure du cours et dans l'approche d'enseignement, sont individualisées à chacun et appliquées en interdisciplinarité. À ces stratégies s'ajoute l'utilisation d'équipements spécialisés à la conduite automobile si la condition de l'usager le requiert.

STRUCTURE DU COURS

- Ajout d'une séance sur le simulateur de conduite qui précède les sorties sur route, permettant au moniteur de mieux connaître l'élève, ses capacités et ses comportements en situation routière simulée, à laquelle participe habituellement l'ergothérapeute;
- Modification des sorties 12 et 13 : alors que le PESR régulier combine les sorties 12 et 13 en réunissant deux élèves qui sont à tour de rôle observateur et conducteur, au PESR+ ces sorties sont distinctes en raison de la différence entre les profils des élèves et du fait qu'ils ont souvent besoin d'un nombre supplémentaire d'heures de pratique. Si l'élève a besoin d'observation, cela peut être réalisé en conduite commentée avec un instructeur;
- Limitation dans le jumelage des sorties : bien que la SAAQ permette de jumeler certaines sorties, cette façon de faire est peu utilisée dans le PESR+ car souvent elle s'avère non appropriée pour les élèves. À titre d'exemple, elle est à éviter en présence de fatigabilité cognitive affectant les capacités d'apprentissage;
- Ajout, selon les besoins, des interventions suivantes à travers les sorties du PESR+ :
 - Séance(s) sur simulateur de conduite;
 - Sortie(s) sur route supplémentaire(s);
 - Séance(s) sur route de conduite commentée;
 - Séance(s) de rappel de notions théoriques ciblées au besoin pour faciliter l'intégration des savoirs théoriques dans la pratique sur route.

→ Il est observé dans le PESR+ qu'habituellement peu de séances sont requises car les objectifs à travailler sont ciblés et fondés adéquatement sur les capacités et difficultés de l'élève.

APPROCHE D'ENSEIGNEMENT

- Personnalisation de l'enseignement sur la route par le moniteur sur la base des recommandations des intervenants cliniques et d'une connaissance du profil d'apprentissage de l'élève;
- Accent mis sur le développement et le maintien d'un lien de confiance entre le moniteur, les cliniciens et l'élève, à travers l'empathie, la bienveillance et le respect. Ce lien représente un levier essentiel au plein déploiement des capacités de l'élève.

(suite)

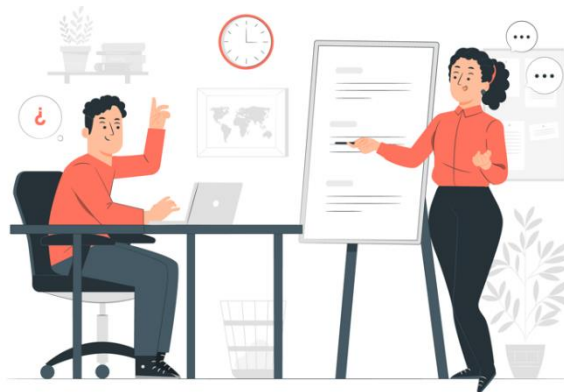
- Établissement de liens par les intervenants cliniques entre les capacités et incapacités évaluées de l'élève et ses performances sur la route, et partage des constats au fur et à mesure avec l'élève et ses proches dans le but de favoriser la connaissance de soi, essentielle pour que l'élève puisse s'ajuster aux rétroactions;
- Invitation à la participation active des proches dans l'enseignement, en accord avec l'utilisateur. Pour ce faire, l'équipe les informe sur la façon d'aider l'élève, dans des contextes et moments opportuns. Par exemple :
 - Comment faire de la conduite commentée pertinente pour l'élève lorsqu'il est passager avec eux;
 - Quoi pratiquer lorsqu'il est conducteur, de quelle façon, dans quel contexte.
- Utilisation d'équipements spécialisés : le programme utilise des équipements permettant des mises en situation pour favoriser l'apprentissage de la conduite automobile comme un simulateur de conduite ou un quadriporteur. Des équipements spécialisés et surspécialisés sont également installés dans les véhicules écoles pour compenser, au besoin, les incapacités motrices de certains élèves.

3.2.4 Interventions cliniques adaptées offertes selon les besoins des usagers

Le document a jusqu'ici mis en lumière la pluralité des défis rencontrés par la clientèle ayant une déficience physique et présentant des besoins particuliers d'apprentissage dans le projet d'obtention d'un premier permis de conduire. Pour apporter tout le soutien nécessaire à ces personnes afin de leur offrir de meilleures chances d'accéder au permis, l'apport de plusieurs expertises cliniques, en soutien à l'enseignement, est recommandé, à la fois en éducation spécialisée, en ergothérapie, en service social et en neuropsychologie. Bien qu'habituellement dans les centres de réadaptation ce sont surtout les ergothérapeutes qui sont impliqués auprès de la clientèle souhaitant obtenir un premier permis, **des études** (Bruce et al., 2014; Lafrance et al., 2017) **et l'expérience au sein du PESR+ ont démontré la force de l'interdisciplinarité pour se pencher sur les différents facteurs impactant l'apprentissage de la conduite automobile chez cette clientèle.** L'apport de chacun contribue à dénouer des problématiques qui se présentent en cours de processus. L'idée n'est pas de multiplier les professionnels autour d'un même usager, mais bien d'**offrir la gamme la plus complète de soutien, et ce, en fonction des besoins de l'utilisateur (approche individualisée).** Ce soutien est crucial dans le contexte où, en conduite automobile, il est attendu de l'utilisateur à l'issue de son parcours un même niveau de performance que celui de tout autre usager de la route n'ayant pas d'incapacité, afin de répondre aux exigences de la SAAQ établies pour assurer la sécurité de tous. Les équipes offrant un soutien à cette clientèle devront ajuster leur offre en fonction des ressources disponibles au sein de leur organisation et des collaborations possibles à l'interne comme à l'externe. **L'objectif ultime de ces diverses interventions cliniques est de soutenir individuellement l'utilisateur faisant face à des défis d'apprentissage en lien avec ses incapacités motrices, cognitives et/ou psychosociales.**

3.2.4.1 Interventions en éducation spécialisée

L'éducateur spécialisé joue un rôle primordial dans le soutien à l'apprentissage de la théorie. À travers ses interventions, il adapte et complète l'enseignement des modules théoriques et soutient l'étude des notions selon le profil d'apprentissage de chaque usager. Pour ce faire, il peut organiser avec l'usager des séances d'étude de la théorie, et cela, à toutes les phases du cours de conduite selon ses besoins. Ces séances peuvent être utiles, d'une part, pour préparer l'usager à la passation des examens de la SAAQ (module 5 : examen théorique et examen final en centre de services à la fin du cours) et, d'autre part, à reprendre certains concepts ou techniques de conduite qui sont difficiles à appliquer par l'usager dans ses pratiques. Il y a donc un lien étroit qui se fait entre la théorie et la pratique, au moment où l'usager en a besoin.



Au sein du PESR+

Dans le contexte de l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale, les interventions en éducation spécialisée sont multiples durant les quatre phases du cours de conduite. En effet, l'éducateur spécialisé œuvrant au PESR+ est impliqué tout au long du cours de conduite dans l'enseignement théorique en collaboration avec l'instructeur. Plus spécifiquement, il est appelé à jouer les rôles suivants :

- Apporter les adaptations au contenu théorique du cours de conduite (voir [3.2.1](#));
- Assumer la préparation du matériel du cours théorique et coanimer le cours avec l'instructeur;
- Offrir des séances d'étude individuelles pour réviser la théorie de façon adaptée avec les élèves qui en manifestent le besoin;
- Stimuler l'autoapprentissage et faire le suivi des exercices réalisés sur le site de la SAAQ;
- Apporter au besoin un soutien aux élèves pour l'examen théorique (voir [3.2.2](#));
- En collaboration avec le coordonnateur clinique et l'agent administratif, planifier les cours pratiques dans le respect des règles de la SAAQ;
- Au besoin, aider à développer et mettre en application des stratégies de gestion du stress en lien avec les examens et les pratiques sur route;
- Contacter la SAAQ pour les besoins particuliers des élèves lors de la passation d'examens;
- Assurer la communication avec les proches concernant les apprentissages théoriques et les procédures de la SAAQ;
- Au sein de l'équipe interdisciplinaire, faire le lien entre les pratiques et les notions théoriques enseignées;
- Contribuer à la mise en place des stratégies d'interventions en collaboration avec les autres professionnels et faire le suivi des rencontres interdisciplinaires en ajoutant les interventions convenues en équipe dans l'horaire de l'école (ex. : sorties supplémentaires, séances sur simulateur, révision individualisée, etc.).

3.2.4.2 Interventions en ergothérapie

Avant et tout au long du cours de conduite, le rôle de l'ergothérapeute est de mesurer l'impact de la condition de santé de l'utilisateur sur l'apprentissage de la conduite automobile et d'adapter les interventions en conséquence afin de faciliter cet apprentissage. À la section [3.1.3](#), nous avons vu que l'ergothérapeute procède à une première évaluation des capacités de l'utilisateur. Sur la base de cette évaluation, lorsque l'utilisateur débute les cours pratiques (à la phase 2), l'ergothérapeute observe comment ses capacités et incapacités s'actualisent sur la route. Son rôle s'avère donc essentiel à cette étape-ci du processus car dès les débuts sur la route, l'utilisateur peut présenter des difficultés dans les manœuvres et techniques à la base de la conduite automobile (par exemple, la planification et la coordination des mouvements pour contrôler le volant et les pédales, le jugement des distances, la perception et l'analyse de son environnement). Pour accompagner l'utilisateur dans ses apprentissages, l'ergothérapeute établit un plan d'intervention individuel (PII) avec des objectifs ciblés et des modalités pour aider l'utilisateur dans son apprentissage.

Dans le cas où l'utilisateur a besoin d'adaptations pour conduire le véhicule, l'ergothérapeute analyse ses besoins et formule des recommandations d'adaptation pour l'accès au véhicule et/ou pour la conduite. Selon les critères d'admissibilité, les adaptations pourront être payées par des organismes comme la SAAQ ou la CNESST, selon le cas. L'ergothérapeute expliquera à l'utilisateur et ses proches les démarches à suivre et l'accompagnera dans les procédures au besoin. De plus, selon les adaptations requises, il se peut que l'utilisateur ou ses proches aient à prévoir l'achat d'un nouveau véhicule compatible avec les adaptations recommandées, via les règlements de la [SAAQ](#).

Pour les personnes ayant reçu de la SAAQ une condition G-01⁵ à leur permis d'apprenti, l'ergothérapeute :

- procède à une évaluation sur route au moment qu'il juge opportun, le plus souvent réalisée aux phases 3 et 4 du cours de conduite;
- complète le *Rapport d'évaluation fonctionnelle sur l'aptitude physique et mentale à conduire un véhicule routier* (formulaire M57, SAAQ, 2015) et l'achemine au service de l'évaluation médicale de la SAAQ.

Mêmes en ayant plusieurs années d'expérience en conduite automobile, les ergothérapeutes peuvent se sentir non outillés adéquatement dans l'évaluation et l'intervention auprès de la clientèle premier permis car elles font appel à des connaissances et compétences nouvelles.

Le travail de l'ergothérapeute auprès d'une clientèle visant l'obtention d'un premier permis est très différent de celui en évaluation de la conduite automobile pour les personnes ayant déjà un permis. La maîtrise des interventions auprès de cette clientèle peut prendre du temps et s'acquiert au fil des expériences. L'ergothérapeute joue un rôle prépondérant dans la compréhension des conditions

sous-jacentes au fonctionnement de l'utilisateur pouvant expliquer certaines difficultés, et des moyens à privilégier pour surmonter celles-ci. Comme il est appelé à mesurer l'écart entre la performance attendue et celle de l'utilisateur, tout comme le moniteur, il doit bien connaître les exigences du cours et le niveau de performance attendu lors d'une sortie sur route donnée en fonction d'une population moyenne qui apprend à conduire. Pour cette raison, la collaboration avec le moniteur de conduite automobile est essentielle afin d'être en mesure de distinguer les parcours d'apprentissage réguliers de ceux qui présentent des difficultés.

⁵ Doit conduire en étant accompagné d'un moniteur de conduite, d'un ergothérapeute ou d'un évaluateur de la SAAQ.

Également les attentes de l'ergothérapeute doivent être différentes de celles qu'il a envers la clientèle ayant déjà un permis de conduire. En effet, la clientèle visant l'obtention d'un premier permis est en apprentissage, et ce, même après avoir complété l'ensemble du cours de conduite.

Il est important d'ajuster ses attentes face à la clientèle premiers permis et se rappeler que celle-ci est en apprentissage.

Au sein du PESR+

Pendant les quatre phases du cours de conduite, les ergothérapeutes œuvrant au PESR+ sont impliqués à certains moments-clés du parcours des usagers :

- Au début de la phase 2 du cours de conduite : pour certains usagers, dans le cas où des difficultés sont anticipées ou émergent;
- Aux sorties 5, 10 et 15, lors des bilans des apprentissages (voir [3.2.6](#)) : pour l'ensemble des usagers, ce qui leur permet de suivre l'évolution de tous les élèves, même ceux qui ne rencontrent pas de difficultés particulières lors de ces phases.

Ils peuvent également être sollicités à tout autre moment selon les besoins des usagers si des difficultés surviennent. Les interventions réalisées varient en fonction de la situation et différents moyens sont utilisés pour évaluer et intervenir notamment le simulateur, les sorties sur route, la conduite commentée, etc.

Les ergothérapeutes travaillent en étroite collaboration avec :

- l'éducateur spécialisé qui peut contribuer à cibler et appliquer des moyens d'interventions pertinentes pour faciliter les apprentissages;
- les moniteurs de conduite automobile, afin d'ajuster leurs interventions en fonction de ce qui est habituellement attendu d'un élève n'ayant pas de difficultés d'apprentissage à chaque étape du cours de conduite;
- le travailleur social, qui aide l'élève à être disposé pour faire ses apprentissages et aide à ajuster les interventions en fonction de son vécu psychosocial;
- le neuropsychologue qui contribuera également à cibler des interventions pertinentes en fonction des capacités cognitives de l'élève.

Ces collaborations sont essentielles pour partager la vision concernant la performance du jeune. Ainsi, les plans d'intervention en ergothérapie réalisés à la suite des évaluations sont basés sur des objectifs identifiés **en équipe** lors des rencontres interdisciplinaires (voir [3.2.5](#)), et sont réajustés en continu, selon l'évolution des usagers. Également, les ergothérapeutes travaillent de pair avec les proches⁶, qui deviennent de précieux alliés pour assurer le suivi des interventions auprès des élèves, et profitent des rencontres de bilan des apprentissages pour discuter avec ces derniers des objectifs des interventions et de la progression des élèves.

⁶ Avec l'accord des élèves.

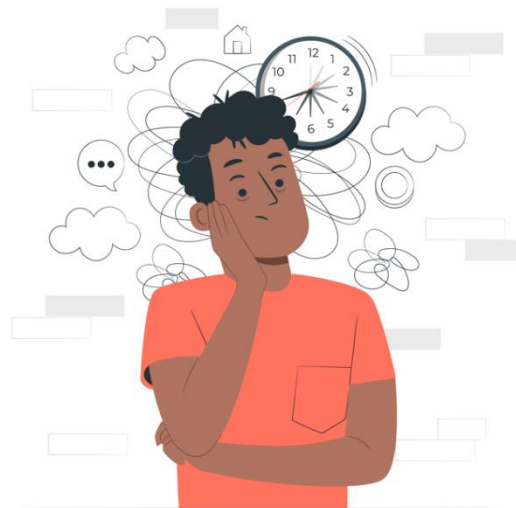
3.2.4.3 Interventions en service social

Le travailleur social peut jouer un rôle à tout moment dans le cheminement de l'utilisateur lorsque celui-ci

La majorité des élèves présente de l'anxiété; pour cette raison, l'accompagnement du travailleur social s'avère primordial à différents moments de leur cheminement.

requiert un soutien social ou présente des difficultés sur le plan de la santé mentale, par exemple dans les cas où l'utilisateur vit beaucoup d'anxiété en lien avec le cours de conduite. Le travailleur social transmet ses recommandations à l'équipe et fait le lien entre les proches et l'équipe pour mieux répondre aux besoins de l'utilisateur. Lorsqu'une demande lui est adressée, le travailleur social procède à une évaluation sommaire du fonctionnement

social et détermine un plan d'intervention. Les interventions peuvent se faire en collaboration avec certains membres de l'équipe, en individuel avec l'utilisateur et/ou son proche. À titre d'exemple, il peut intervenir lors de l'annonce de nouvelles pouvant susciter des émotions négatives en apportant son soutien. Le soutien au proche demeure essentiel puisque c'est lui qui poursuivra l'accompagnement de l'élève au retour à la maison.



Au sein du PESR+

Le travailleur social intervient auprès :

- de l'élève : aide à la connaissance de soi, à la gestion de l'anxiété, à la compréhension des recommandations, au maintien de la motivation et de la mobilisation, soutien lors de l'annonce de mauvaises nouvelles (deuil en découlant), etc.;
- des proches : aide à la connaissance et la compréhension des forces et des défis de leur jeune, au maintien d'un lien de confiance positif, recommandations aux proches sur des façons d'aider leur jeune dans son parcours d'apprentissage, aide à l'adhésion à des attentes réalistes, maintien d'un lien constant avec les proches pour faciliter le suivi, etc.;
- de l'équipe impliquée auprès de l'élève : information sur les défis sociaux de l'utilisateur et de son parent, recommandation de manières d'aider l'utilisateur à maintenir sa motivation et sa mobilisation, accompagnement (de l'équipe) dans l'annonce de mauvaises nouvelles, recommandation sur des façons de présenter les objectifs à l'utilisateur dans le but de favoriser sa compréhension, soutien du maintien du lien de confiance en l'équipe, etc.

3.2.4.4 Interventions en neuropsychologie

Le neuropsychologue joue un rôle déterminant dans l'évaluation et le soutien des usagers présentant des troubles cognitifs pouvant avoir un impact sur leur apprentissage de la conduite automobile. Son évaluation se penchera non seulement sur les fonctions nécessaires à la conduite automobile (attention, vitesse, fonctions exécutives, fonctions visuo-spatiales), mais également sur les fonctions nécessaires à l'apprentissage (mémoire à court et long terme, à la fois verbale et visuelle). Son rôle sera alors de cibler la(les) problématique(s) et de proposer à l'utilisateur et à l'équipe des stratégies adaptées tenant compte de son fonctionnement cognitif et de ses besoins.

Au sein du PESR+

Le neuropsychologue est sollicité lorsque des difficultés sur le plan cognitif ne peuvent s'expliquer par les diagnostics au dossier, dans des cas de troubles de santé mentale associés à la déficience physique et dans certains cas où les troubles cognitifs entravent le processus de l'élève. Bien que l'évaluation réalisée varie en fonction de l'objectif, certains outils sont systématiquement utilisés tels les questionnaires portant sur l'anxiété et la dépression.

À la suite de l'évaluation, le neuropsychologue, d'une part, propose des stratégies à l'utilisateur et, d'autre part, émet des recommandations à l'équipe en précisant les fondements derrière celles-ci. Ces recommandations visent à outiller l'ensemble de l'équipe afin de soutenir, selon une vision commune, l'utilisateur dans son cheminement.

Dans certaines situations, le neuropsychologue peut, en collaboration avec le travailleur social, être mis à contribution afin d'intervenir auprès de l'utilisateur en ce qui a trait à la gestion de l'anxiété, par exemple en enseignant des techniques de relaxation ou de pleine conscience adaptées aux capacités de l'élève.

3.2.5 Suivi interdisciplinaire et collaboration cliniciens-enseignants

Le suivi interdisciplinaire représente un facteur essentiel dans l'offre de service pour assurer la complémentarité des différents intervenants impliqués auprès de l'utilisateur. Les cliniciens n'étant pas tous impliqués aux mêmes moments dans le parcours de l'utilisateur et n'œuvrant pas toujours au sein du même service, il est essentiel de se doter d'une structure pour faire vivre cette interdisciplinarité, notamment des rôles clairement définis, des moments d'échanges réguliers, des rencontres statutaires et des outils de communication.

Il est important de bien définir le rôle des différents professionnels afin d'éviter la confusion.

L'objectif du suivi interdisciplinaire est de permettre à l'utilisateur de bénéficier d'un accompagnement concerté, cohérent et pertinent d'un ensemble d'intervenants de disciplines variées et complémentaires, en fonction de ses besoins.

Le suivi interdisciplinaire implique également dans la mesure du possible une étroite collaboration avec les enseignants. Le partage d'expertises entre les intervenants de la réadaptation et les enseignants (moniteurs et instructeurs) contribue à enrichir significativement les interventions des uns et des autres. Les enseignants sont en mesure d'expliquer aux cliniciens ce qui est attendu d'un élève qui a un cheminement « régulier », et ce, à chacune des étapes du cours. Quant à eux, les cliniciens peuvent partager leurs connaissances relatives à l'impact des incapacités de l'utilisateur sur ses apprentissages et aident les moniteurs et instructeurs à adapter les enseignements à chaque usager. Cela dit, les équipes devront ajuster leurs propres modalités de suivi interdisciplinaire en fonction des ressources disponibles au sein de leur organisation. Si l'implication des enseignants lors des rencontres interdisciplinaires n'est pas possible, une collaboration sous une autre forme est à tout le moins souhaitable.



Au sein du PESR+

Au CIUSSS de la Capitale-Nationale, la collaboration enseignants et cliniciens est grandement facilitée par l'intégration de l'École de conduite à même l'établissement. Il est ainsi permis aux enseignants de réaliser ou participer aux activités adaptées entourant le PESR. Plus spécifiquement, les stratégies de suivi interdisciplinaire suivantes ont été mises en place au sein du PESR+.

Rencontres hebdomadaires

- Fonctionnement : rencontres tous les lundis, d'une durée de 30 minutes;
- Participants : coordonnateur clinique (préparation et animation), moniteur de conduite automobile, ergothérapeute, éducateur spécialisé, travailleur social;
- Mandat : passer sommairement en revue la liste des élèves afin de rappeler à l'équipe où en est chaque élève dans son cheminement et identifier si des éléments problématiques doivent faire l'objet de discussions plus approfondies (le cas échéant, une discussion clinique est prévue à l'horaire).

Discussions cliniques

- Fonctionnement : rencontres inscrites à l'horaire (tableau commun) à la suite des rencontres hebdomadaires, d'une durée de 30 minutes;
- Participants : coordonnateur clinique (préparation et animation), puis : selon les intervenants impliqués auprès de l'élève que ce soit le moniteur de conduite automobile, l'ergothérapeute, l'éducateur spécialisé, le travailleur social ou le neuropsychologue;
- Mandat : identifier la ou les problématiques, mettre en commun les perspectives des différents intervenants et identifier les orientations à prendre (une note de discussion clinique est consignée dans le dossier de l'utilisateur par le coordonnateur clinique, et une copie est versée dans le dossier de l'élève de l'école de conduite pour une accessibilité au moniteur de conduite).

3.2.6 Bilans des apprentissages

Dans le contexte où l'apprentissage chez la clientèle ayant une déficience physique et présentant des besoins particuliers d'apprentissage peut s'avérer très irrégulier comptant à la fois des gains et des périodes plus ardues, il est recommandé d'organiser des moments de bilans avec l'utilisateur, ses proches (selon le cas) et, dans la mesure du possible, les différents intervenants impliqués. La préparation des bilans pourra se faire en suivi interdisciplinaire. **Ces rencontres de bilan des apprentissages visent à :**

- faire le point sur les apprentissages de l'élève dans le cadre du PESR;
- déterminer si l'ajout d'interventions spécifiques est requis;
- préciser les orientations et établir un plan d'intervention, s'il y a lieu.

De la même manière que lors de la remise des résultats des évaluations (voir section [3.1.4](#)), ce type de rencontre peut générer beaucoup d'anxiété chez l'utilisateur et engendrer des réactions à la fois positives et négatives. Il est essentiel que les intervenants soient bien à l'écoute et qu'ils s'ajustent aux réactions de l'utilisateur et de ses proches. Un des rôles des intervenants, en plus de bien souligner les forces de l'utilisateur, est de bien départager ce qui dans les difficultés rencontrées découle directement du diagnostic, afin d'être en mesure d'expliquer à l'utilisateur l'impact des incapacités reliées à ce diagnostic. Cette connaissance permet à l'utilisateur de mieux comprendre les difficultés qu'il vit sur la route. Cela lui permet aussi de comprendre que, dans certains cas, les difficultés vécues ne relèvent pas de ses efforts ou de sa volonté, mais bien du diagnostic.



Au sein du PESR+

Des rencontres de bilan des apprentissages sont généralement organisées lors des moments d'évaluation pratique formative déjà prévus dans le dispositif de formation de la SAAQ, soit aux sorties 5, 10 et 15, où le moniteur évalue la performance de l'élève et ce dernier procède à une autoévaluation. L'ergothérapeute est habituellement présent lors de ces sorties sur route. De telles rencontres peuvent aussi avoir lieu à d'autres moments dans le cheminement de l'élève, selon ce qui est jugé opportun par l'équipe.

Déroulement

Le coordonnateur clinique anime ces rencontres. L'élève est d'abord questionné sur sa perception de sa performance dans les cours et ses préoccupations. Le moniteur et l'ergothérapeute partagent ensuite leurs évaluations de la progression de l'élève en mesurant l'écart entre la performance de l'élève et la performance attendue pour le niveau de sorties complété. Les autres intervenants ajoutent les informations qu'ils jugent pertinentes. Des orientations sont déterminées soit :

- la poursuite du PESR+, tel que prévu dans le dispositif de formation;
- l'ajout d'interventions avant de poursuivre les sorties régulières (ex. : simulateur de conduite, conduite commentée, sorties supplémentaires, révision de la théorie avec l'éducateur spécialisé, etc.);
- l'arrêt du PESR+.

Le coordonnateur clinique rédige ensuite un rapport de la rencontre. L'outil clinique utilisé peut être consulté à [l'annexe 5](#), ou en le sélectionnant directement ici :



[Gabarit de rapport de bilan des apprentissages](#)

Suivant la sortie 15, l'équipe rencontre également l'élève et ses proches pour un bilan final. Il est déterminé si des interventions en éducation spécialisée sont requises pour la préparation à l'examen théorique en centre de services de la SAAQ, s'il y a lieu.

3.3 Après le cours de conduite

3.3.1 Soutien pour les examens

Le cours de conduite représente un long processus, particulièrement pour les usagers ayant une déficience physique et présentant des besoins particuliers d'apprentissage. La complétion de l'ensemble du cours de conduite représente une belle réussite pour ces personnes. Or, la fin du cours ne signifie pas nécessairement la fin du soutien dans la perspective où le but de ce soutien est de favoriser l'accès au permis de conduire, pour améliorer la participation sociale et la qualité de vie de ces personnes. Après la réussite du cours, les usagers pourraient avoir besoin d'un soutien pour passer l'étape des examens de la SAAQ. **L'objectif de cette pratique est de mettre en place des stratégies qui favoriseront les chances de réussite des usagers aux examens finaux de la SAAQ.**

Au sein du PESR+

Le soutien offert aux élèves qui en ont besoin dans le cadre du PESR+ comporte les interventions suivantes :

- Examen théorique de la SAAQ :
 - Offre de séances d'étude individuelles pour la préparation à l'examen théorique ou en cas d'échec à une ou des parties de l'examen théorique;
 - Offre de soutien à l'usager pour faire valoir ses besoins pour la passation de l'examen théorique à la SAAQ (ex. : appel au centre de services de la SAAQ pour expliquer les besoins spécifiques de l'élève, tel le besoin de reformulation des questions).
- Examen pratique de la SAAQ :
 - À la suite d'une passation d'un examen pratique à la SAAQ, si des difficultés spécifiques ont été relevées lors de celui-ci, il pourrait être possible d'offrir des pratiques supplémentaires pour réviser les techniques de conduite manquées à l'évaluation.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'examen pratique, dans le cas où l'élève utilise un véhicule de l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale, un intervenant va lui porter le véhicule au centre de services de la SAAQ pour que celui-ci passe son examen. Si le véhicule requis par l'élève est muni d'adaptations surspécialisées, l'élève se rendra d'abord à l'école de conduite et obtiendra le soutien du moniteur et de l'ergothérapeute, au besoin, pour s'installer dans le véhicule. Il se rendra en conduisant au centre de services de la SAAQ en compagnie du moniteur de conduite automobile de l'école.

3.3.2 Suivi après le processus dans un but d'amélioration continue

Dans un but d'amélioration continue des pratiques, il peut être utile de faire un suivi auprès des usagers après le processus. Cette pratique adaptée, dont **l'objectif est d'assurer l'amélioration continue de l'offre de service**, concerne plus particulièrement les intervenants apportant un soutien aux usagers pendant le cours de conduite ou à la fin du cours.

L'amélioration continue des pratiques est essentielle pour assurer la réponse la plus adaptée possible à la clientèle. Elle peut être assurée par différentes activités :

- Questionnaire de satisfaction aux usagers et à leurs proches;
- Échanges intra disciplinaires sur ses pratiques;
- Échanges interdisciplinaires sur les pratiques de l'équipe;
- Veille informationnelle.



Les intervenants œuvrant auprès de la clientèle ayant une déficience physique, présentant des besoins particuliers d'apprentissage et souhaitant obtenir un premier permis de conduire doivent faire preuve d'ouverture d'esprit à œuvrer dans un domaine d'intervention moins connu.

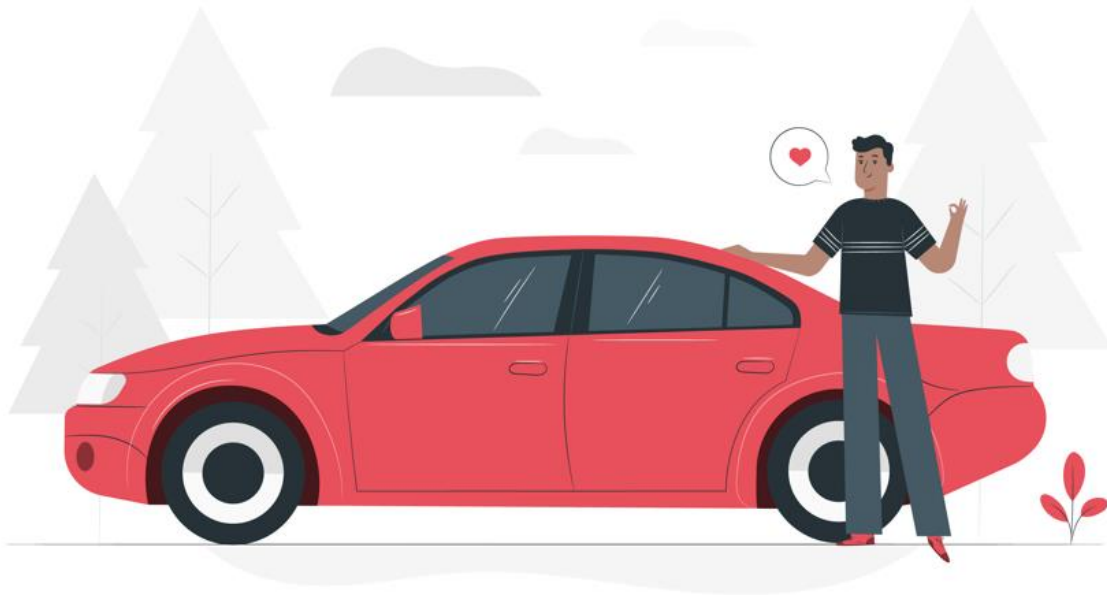
Comme intervenant, il faut être prêt à revoir ses façons de faire et s'ajuster constamment.

Au sein du PESR+

Le PESR+ prévoit un appel avec l'utilisateur et ses proches par l'agent administratif environ quatre mois après avoir complété le cours, afin de recueillir leurs avis à l'aide d'un questionnaire. Les sujets suivants sont abordés :

- l'appréciation des cours théoriques, pratiques, des interventions cliniques et des bilans des apprentissages;
- le sentiment d'être prêt à entamer les prochaines étapes (examen théorique, pratique et conduite autonome);
- la satisfaction générale face au PESR+, incluant les éléments préférés et ceux moins appréciés.

Les données sont ensuite compilées par le coordonnateur clinique et présentées de manière dénominalisées à l'équipe qui pourra revoir au besoin certaines pratiques, si jugé pertinent.



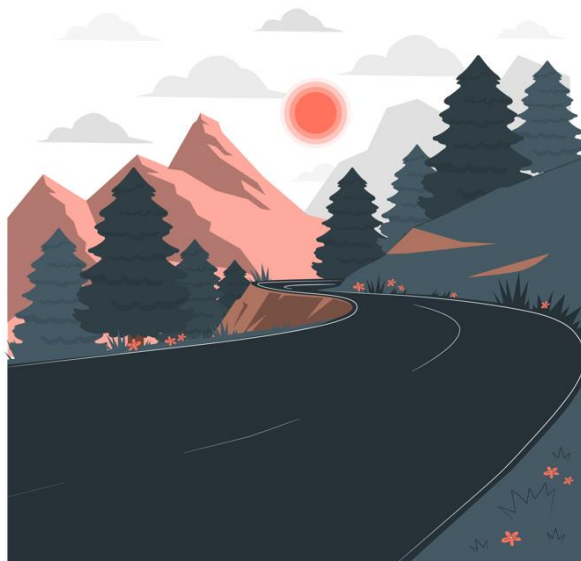
Conclusion

Ce document offre plusieurs connaissances et stratégies d'intervention qui pourront éclairer les équipes cliniques dans leur accompagnement de la clientèle ayant une déficience physique, présentant des besoins particuliers d'apprentissage et souhaitant obtenir un premier permis de conduire. Bien que les pratiques adaptées présentées s'inscrivent dans une démarche globale d'accompagnement, elles peuvent être implantées indépendamment au sein des équipes des autres établissements, en fonction de leur contexte propre et de la nature du soutien qui est offert à la clientèle.

L'expérimentation de cette pratique de pointe a mis en lumière certains éléments clés de l'approche d'accompagnement proposée, notamment l'importance de la mise en place d'une collaboration étroite et d'un partage d'expertises entre les enseignants (moniteurs et instructeurs) et les intervenants de la réadaptation pour un soutien optimal. Le partage d'expertises de part et d'autre permet d'assurer que les attentes demeurent réalistes envers l'utilisateur. L'expérience acquise au sein de l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale met en valeur la pertinence de l'interdisciplinarité pour se pencher sur les différents facteurs impactant l'apprentissage de la conduite automobile chez les apprenants. Bien qu'il n'y ait aucune garantie de succès pour les usagers qui doivent répondre aux exigences de la SAAQ, la richesse de l'expertise de chacun des professionnels permet de mettre en place des conditions facilitantes pour l'apprentissage.

De plus, l'expérience de l'équipe du CIUSSS de la Capitale-Nationale a démontré que les proches jouent un rôle déterminant dans le cheminement des personnes souhaitant obtenir leur premier permis de conduire. Il est donc essentiel de les impliquer dans le processus dès le départ et de maintenir la communication avec eux tout au long des interventions.

Les pratiques à l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale ont grandement évolué depuis sa mise en place, et continueront de se bonifier dans les prochaines années. Cette amélioration continue repose sur la grande volonté des membres de l'équipe clinique d'accompagner au mieux la clientèle ainsi que leur capacité à requestionner leurs façons de faire et se renouveler, à la fois pour répondre aux besoins évolutifs de la clientèle et aux exigences du cours de conduite de la SAAQ.



Références

- Almberg, M., Selander, H., Falkmer, M., Vaz, S., Ciccarelli, M., & Falkmer, T. (2017). Experiences of facilitators or barriers in driving education from learner and novice drivers with ADHD or ASD and their driving instructors. *Developmental neurorehabilitation*, 20(2), 59-67.
- Beaulieu-Bonneau, S., Ribon-Demars, A., Fahmi, A., Caouette, M., & Pellerin, S. (2022). *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*. CIRRS.
- Breault, C., Déry, J., Beaudry, M., Chénard, S., Gelin, I., Morales, E., & Lamontagne, M.-E. (2020). From knowledge to action : Measuring the gaps between the evidence and adapted driver education services for young adults with disabilities. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 4, 100065.
- Breault, C., Giroux, L., Gauvreau, A., Belanger, S., Lamontagne, M.-E., & Morales, E. (2019). Acceptability of the process of obtaining a driver's license by young people with and without disabilities. *Journal of Accessibility and Design for All*, 9(1), 90-117.
- Bruce, C., Unsworth, C., & Tay, R. (2014). A systematic review of the effectiveness of behavioural interventions for improving driving outcomes in novice drivers with attention deficit hyperactivity disorder (ADHD). *British Journal of Occupational Therapy*, 77(7), 348-357.
- Chee, D. Y.-T., Lee, H. C., Falkmer, M., Barnett, T., Falkmer, O., Siljevald, J., & Falkmer, T. (2015). Viewpoints on driving of individuals with and without autism spectrum disorder. *Developmental neurorehabilitation*, 18(1), 26-36.
- CIUSSS de la Capitale-Nationale. (2023). Offre de service. Service des pratiques de pointe et des mandats nationaux. Direction de l'enseignement et des affaires universitaires.
- ConduiPro. (2022). Manuel de formation auto (10e édition).
- Durkin, K., Toseeb, U., Pickles, A., Botting, N., & Conti-Ramsden, G. (2016). Learning to drive in young adults with language impairment. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 42, 195-204.
- Fahmi, A., Caouette, M., Garon, M., Ribon-Demars, A., Pellerin, S., Dubois, L., ... Beaulieu-Bonneau, S. (2022). Learning to Drive With Neurological Conditions : A Mixed-Methods Study On Cognitive Factors and Self-Determination. *Archives of Physical Medicine and Rehabilitation*, 103(12), e62-e63. <https://doi.org/10.1016/j.apmr.2022.08.589>
- Gagnon-Roy, M., Jasmin, E., & Camden, C. (2016). Social participation of teenagers and young adults with developmental co-ordination disorder and strategies that could help them : Results from a scoping review. *Child : Care, Health and Development*, 42(6), 840-851.
- Ghawami, H., Okhovvat, A., Homaei Shooa, J., Sorkhavandi, M., Yamola, M., Moazenzadeh, M., & Rahimi-Movaghar, V. (2024). Can executive functions of the brain predict official driving test success? *Applied Neuropsychology : Adult*, 31(6), 1474-1480.
- Gouvier, W. D., Maxfield, M., Schweitzer, J., Horton, C., Shipp, M., Neilson, K., & Hale, P. N. (1989). Psychometric prediction of driving performance among the disabled. *Archives of physical medicine and rehabilitation*, 70 10, 745-50.

- Kirby, A., Sugden, D., & Edwards, L. (2011). Driving behaviour in young adults with developmental co-ordination disorder. *Journal of adult development*, 18, 122-129.
- Lafrance, M.-E., Benoit, D., Dahan-Oliel, N., & Gélinas, I. (2017). Development of a driving readiness program for adolescents and young adults with cerebral palsy and spina bifida. *British Journal of Occupational Therapy*, 80(3), 173-182.
- Marino, M., Belvis, A. G. de, Basso, D., Avolio, M. V., Pelone, F., Tanzariello, M. G., & Ricciardi, W. (2013). Interventions to evaluate fitness to drive among people with chronic conditions : Systematic review of literature. *Accident; analysis and prevention*, 50, 377-96.
- Ordre des ergothérapeutes du Québec. (2008). Interventions relatives à l'utilisation d'un véhicule routier. Guide de l'ergothérapeute.
- Randall, K. N., Ryan, J. B., Stierle, J. N., Walters, S. E., & Bridges, W. C. (2021). Evaluating and Enhancing Driving Skills for Individuals With Intellectual Disabilities Through Simulator Training. *Focus on Autism and Other Developmental Disabilities*, 36, 191-200.
- Samuelsson, K., Modig-Arding, I., & Wressle, E. (2018). Driving after an injury or disease affecting the brain : An analysis of clinical data. *British Journal of Occupational Therapy*, 81, 376-383.
- Simms, B., & O'toole, L. (1994). The contribution of cognitive and visual assessment to the prediction of driving performance. Repéré à <https://api.semanticscholar.org/CorpusID:142212975>
- Unsworth, C. A., Baker, A., Lannin, N., Harries, P., Strahan, J., & Browne, M. (2019). Predicting fitness-to-drive following stroke using the occupational therapy–driver off road assessment battery. *Disability and rehabilitation*, 41(15), 1797-1802.

Toutes les images ont été tirées de [Freepik | Create great designs, faster](#), sous licence Premium

Références utilisées pour les quatre outils destinés aux usagers

- Association québécoise des neuropsychologues. (2025). Les fonctions cognitives. Association québécoise des neuropsychologues. Repéré à <https://aqnp.ca/la-neuropsychologie/les-fonctions-cognitives/>
- Carrier, L. (2023, 13 mai). L'auto en 2023 : Pas le paradis pour les jeunes. La Presse. Repéré à <https://www.lapresse.ca/societe/2023-05-13/l-auto-en-2023/pas-le-paradis-pour-les-jeunes.php>
- Cellard, C. (n.d.). Jeunes adultes | CompréhEnsion et pRéVEntion des Atteintes neUropsychologiques. Cerveau. Repéré à <https://www.cerveau.psy.ulaval.ca/jeunes-adultes>
- Hunt, L. A., & Arbesman, M. (2008). Evidence-based and occupational perspective of effective interventions for older clients that remediate or support improved driving performance. *The American Journal of Occupational Therapy*, 62(2), 136-148.
- Lafrance, M.-E., Benoit, D., Dahan-Oliel, N., & Gélinas, I. (2017). Development of a driving readiness program for adolescents and young adults with cerebral palsy and spina bifida. *British Journal of Occupational Therapy*, 80(3), 173-182.
- Mazer, B., Gelinas, I., & Benoit, D. (2004). Evaluating and retraining driving performance in clients with disabilities. *Critical ReviewsTM in Physical and Rehabilitation Medicine*, 16(4).
- Peter, L., & Cuervo-Lombard, C. (2014). Troubles cognitifs et conduite automobile (chap. 16). Dans *Neuropsychologie et santé : Identification, évaluation et prise en charge des troubles cognitifs* (pp. 411-448). (S.l.): Dunod.
- Piersma, D., Fuermaier, A. B., De Waard, D., Davidse, R. J., de Groot, J., Doumen, M. J., ... Vermeeren, A. (2016). Prediction of fitness to drive in patients with Alzheimer's dementia. *PloS one*, 11(2), e0149566.
- Société de l'assurance automobile du Québec. (2023). Données et statistiques 2022. Direction générale des communications et des relations publiques. Repéré à <https://saag.gouv.qc.ca/blob/saag/documents/publications/donnees-statistiques-2022.pdf>

Annexe 1 – Démarche sous-jacente

Projet de recherche initial

En 2017, l'équipe clinique du Programme d'évaluation et d'entraînement à la conduite automobile (PEECA) du CIUSSS de la Capitale-Nationale a, dans un souci d'offrir les meilleurs services basés sur des données probantes, fait appel au Centre interdisciplinaire de recherche en réadaptation et intégration sociale (CIRRIS) du même établissement pour réaliser le projet de recherche *De la connaissance à l'action : mesurer l'écart entre les évidences et l'offre de service actuelle en matière d'apprentissage de la conduite* (Breault et al., 2020). Ce projet avait pour but d'évaluer les écarts entre les évidences scientifiques, les évidences expérientielles et les besoins et préférences des usagers et les services offerts par le programme d'entraînement à la sécurité routière du CIUSSS de la Capitale-Nationale. La recherche a combiné les preuves scientifiques, expérientielles et liées aux points de vue et préférences des usagers, afin de développer une série d'indicateurs de qualité applicables avant, pendant et après le cours de conduite. Ces indicateurs de qualité, qui concernaient notamment l'évaluation clinique préalable, la structure du cours dans son ensemble, les stratégies d'enseignement et le soutien offert à l'utilisateur pendant le cheminement sont à l'origine d'une majorité des pratiques adaptées développées dans la démarche d'accompagnement actuelle.

Émergence d'une pratique de pointe

En parallèle à cette démarche, une demande a été adressée la même année à la Direction de l'enseignement et des affaires universitaires (DEAU) du CIUSSS de la Capitale-Nationale pour le développement d'une pratique de pointe portant sur le *Soutien spécifique dans l'apprentissage de la conduite automobile à une clientèle présentant une déficience physique*. Les résultats de la recherche précédente ont permis d'orienter le développement de la pratique de pointe, dont l'objectif ultime était de **formaliser une démarche d'accompagnement clinique individualisée pour la clientèle ayant déficience physique (DP) présentant des besoins particuliers d'apprentissage, et voulant obtenir un premier permis de conduire**. Pour ce faire, la pratique de pointe proposait quatre objectifs spécifiques :

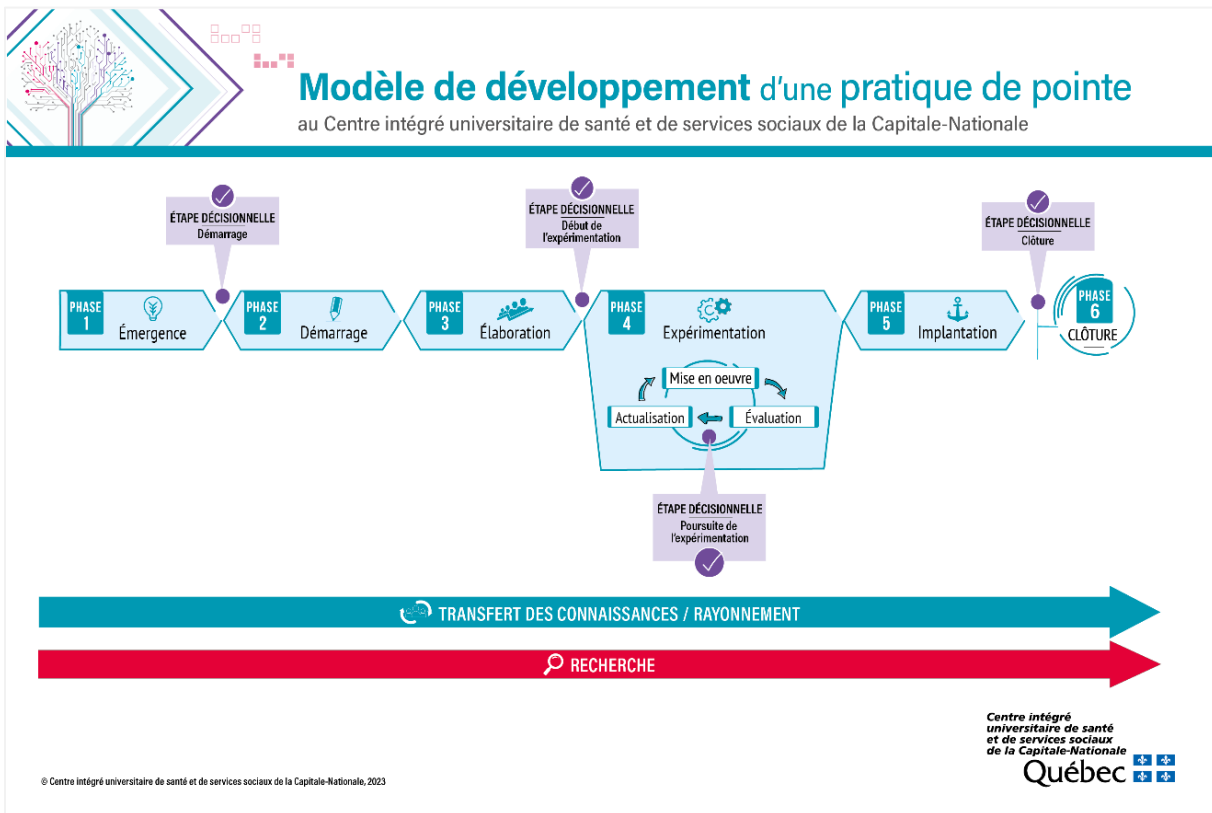
1. Identifier les meilleures pratiques cliniques et de soutien (interventions adaptées) dans l'apprentissage de la conduite automobile pour les personnes ayant une déficience physique;
2. Identifier les prérequis à l'apprentissage de la conduite automobile spécifiques selon la clientèle et instaurer un processus d'évaluation interdisciplinaire de ces prérequis;
3. Sur la base des objectifs 1 et 2, définir et formaliser une démarche globale d'accompagnement clinique individualisée qui comporte des évaluations et d'interventions adaptées pour la clientèle DP présentant des besoins particuliers d'apprentissage;
4. Développer un livrable autoportant dans une optique de transfert de la pratique de pointe auprès d'autres établissements du réseau de la santé et des services sociaux.

Second projet de recherche et développement de la pratique de pointe

Au cours du développement de la pratique de pointe, un deuxième projet de recherche a été réalisé en parallèle et s'intitulait *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* (Beaulieu-Bonneau, Ribon-Demars, Fahmi, Caouette, & Pellerin, 2022; Fahmi et al., 2022). Ce second projet a permis entre autres de décrire le profil et le parcours des usagers ayant participé au programme de formation de l'école de conduite et de documenter le lien entre le fonctionnement cognitif et la réussite du programme de l'école de conduite.

Cette étude a notamment mis en évidence qu’une simplification des apprentissages théoriques et une multiplication des opportunités de pratique de la conduite peuvent être efficaces, tant en termes de réussite de l’obtention du permis que de satisfaction des clients.

Ces deux projets de recherche ont été intégrés à la pratique de pointe qui s’est développée entre 2017 et 2025, selon les étapes du modèle de développement des pratiques de pointe développé au CIUSSS de la Capitale-Nationale illustré à la figure suivante :



Voici les actions réalisées selon les phases de développement de la pratique de pointe :

ÉMERGENCE 2017-2022 (inclut une période d'arrêt importante- contexte pandémique et absence temporaire de ressources)	- Projet de recherche #1 du CIRRS <i>De la connaissance à l'action : mesurer l'écart entre les évidences et l'offre de service actuelle en matière d'apprentissage de la conduite</i>; - Demande adressée à la Direction de l'enseignement et des affaires universitaires (DEAU); - Recensions des pratiques auprès des autres établissements (2019; 2022); - Recherche documentaire; - Projet de recherche #2 <i>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</i>; - Pertinence et potentiel novateur reconnus (déc. 2022).
DEMARRAGE 2023	- Mise en place du projet (charte de projet, structure de gouvernance, etc.); - Plan de transfert de connaissances.

ÉLABORATION 2023-2024	• Développement des paramètres de la pratique de pointe; • Création/finalisation des outils cliniques; • Bonification du contenu du matériel d'enseignement (PPT); • Développement d'une communauté d'intérêts (juin 2024), réunissant plusieurs établissements de la province.
EXPERIMENTATION 2023-2025	• Expérimentation de la pratique au sein de l'équipe; • Évaluation d'implantation (voir ci-bas); • Rédaction des livrables de la pratique de pointe : 1) Document de présentation de la démarche d'accompagnement (présent document) 2) Brochure à l'intention des usagers.
IMPLANTATION 2024-2025	• Implantation des outils et procédures cliniques au sein de l'équipe; • Finalisation des livrables; • Stratégies de pérennisation de la pratique de pointe.
CLOTURE 2025	• Webinaire de présentation de la pratique de pointe et lancement des livrables (sept. 2025) • Fin du projet de pratique de pointe.
Poursuite de la pratique	• Poursuite des activités de transfert de connaissance et d'amélioration de la pratique au sein de l'équipe clinique.

Le modèle de développement des pratiques de pointe du CIUSSS de la Capitale-Nationale prévoit une évaluation d'implantation de la pratique. L'évaluation s'est déroulée de mai 2023 à janvier 2025. Celle-ci a permis de mettre en lumière la pertinence des pratiques adaptées du PESR+. Les retombées anticipées lors du démarrage ont été confirmées en grande partie par l'évaluation, démontrant : 1) Pour la clientèle : un processus et un suivi bien adaptés à sa condition qui facilite l'apprentissage, en plus d'un sentiment d'être rassurée, bien encadrée et soutenue; 2) Pour les intervenants : une meilleure connaissance de la clientèle à la suite de l'expérimentation, connaissance qui pourra se bonifier au fil du temps et un sentiment de compétence accru pour intervenir auprès d'elle. Également, les pistes d'amélioration et les leçons apprises identifiées dans le cadre de l'évaluation d'implantation serviront à l'équipe clinique à bonifier la pratique, assurer sa pérennité et optimiser son implantation.

Annexe 2 – Accès aux services

Critères d'accès aux services

- Être une personne présentant une déficience physique désirant obtenir un premier permis de conduire;
- Avoir sa résidence principale au Québec;
- Avoir la citoyenneté canadienne ou un droit de séjour au Canada de plus de 6 mois;
- Avoir 16 ans et plus;
- Pour les moins de 18 ans : avoir le consentement du parent ou du tuteur.

Origine des demandes

- Mécanisme d'accès;
- Référence interne de la direction.

Annexe 3 – Outils destinés à la clientèle

Préparation à l'apprentissage de la conduite automobile



Avoir un permis de conduire est souvent synonyme d'indépendance et de liberté. À l'approche de l'âge adulte, on pense habituellement à s'inscrire à un cours de conduite.

Bien qu'il puisse paraître simple de faire avancer une voiture et contrôler un volant, conduire une automobile est une activité très complexe.

En plus des habiletés motrices, la conduite automobile fait appel aux capacités d'une personne à percevoir tout ce qui se trouve dans son environnement. La personne qui conduit doit aussi analyser ce qu'elle voit et prendre des décisions de façon continue. Tout ça doit souvent être fait à grande vitesse, comme sur un boulevard ou une autoroute, et dans un environnement imprévisible qui est en continuel changement.

Pour s'y préparer, **voici quelques suggestions** de notre équipe :

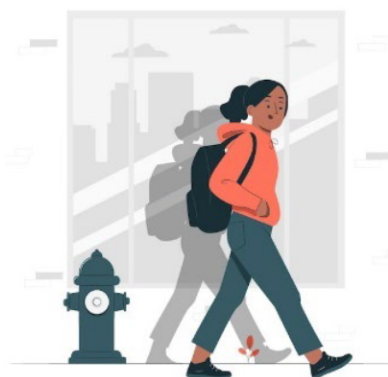
❖ Se déplacer dans la communauté

▪ À pied, à vélo, en fauteuil roulant, on peut :

- développer sa coordination motrice, soit :
 - o la capacité de notre système nerveux à contrôler nos mouvements de manière fluide et précise
 - o la synchronisation des muscles, des articulations et des nerfs pour réaliser les mouvements complexes
- développer ses habiletés visuo-spatiales, soit :
 - o la capacité à percevoir correctement les objets dans l'espace, tout en déterminant leur orientation, la distance à laquelle ils se trouvent ou la direction dans laquelle ils se déplacent (par exemple : juger s'il y a assez d'espace entre deux voitures pour se stationner)
 - o la possibilité de s'orienter grâce à une représentation mentale qu'on se fait de l'environnement qui nous entoure
 - o la capacité d'imaginer un endroit
- développer le jugement des vitesses, comme la sienne et celles des autres utilisateurs des trottoirs et rues
- anticiper les dangers
- développer les temps de réaction appropriés en fonction du trafic environnant

▪ En transport en commun, on peut :

- apprendre des trajets routiers
- planifier ses déplacements
- stimuler la capacité de prise de décision



Se déplacer dans la communauté aide à pratiquer différentes habiletés essentielles à la conduite sécuritaire d'une voiture, comme :

- la prise de décision
- l'anticipation
- la planification
- le jugement
- la capacité d'adaptation
- la résolution de problème
- la confiance en soi
- et plus encore!

❖ Faire seul ses tâches quotidiennes

- Organiser et gérer son horaire de tous les jours, comme l'heure du lever, du déjeuner, etc.
- Gérer ses rendez-vous
- Planifier ses déplacements à pied, à vélo, en fauteuil roulant, ou en autobus
- Réserver son transport adapté, si cette situation s'applique à vous
- Planifier et préparer son lunch, etc.

❖ Dans la voiture, être un passager actif

- Prendre place sur le siège passager avant pendant qu'un parent ou autre proche conduit. Porter attention à l'environnement routier, comme :
 - o les éléments statiques : les panneaux de signalisation, les voies de circulation, les lumières aux intersections, les passages de piétons, etc.
 - o les éléments en mouvement : les autres véhicules, les piétons, les cyclistes, etc.
 - o les dangers potentiels : un piéton qui traverse une rue, un automobiliste qui ne fait pas son arrêt à une intersection, etc.
- Demander à la personne qui conduit de commenter ce qu'elle fait :
 - o « Je vois un panneau qui indique une limite de vitesse à 30 km/h. Je réduis ma vitesse. »
 - o « Un piéton s'apprête à traverser. Je ralentis et le laisse passer. »
 - o « Je vais tourner à gauche à la prochaine rue. Je mets mon clignotant. »
 - o « La chaussée est glissante. Je vais augmenter la distance avec le véhicule devant moi. »
 - o « Je vérifie mes rétroviseurs et mon angle mort avant de changer de voie. »



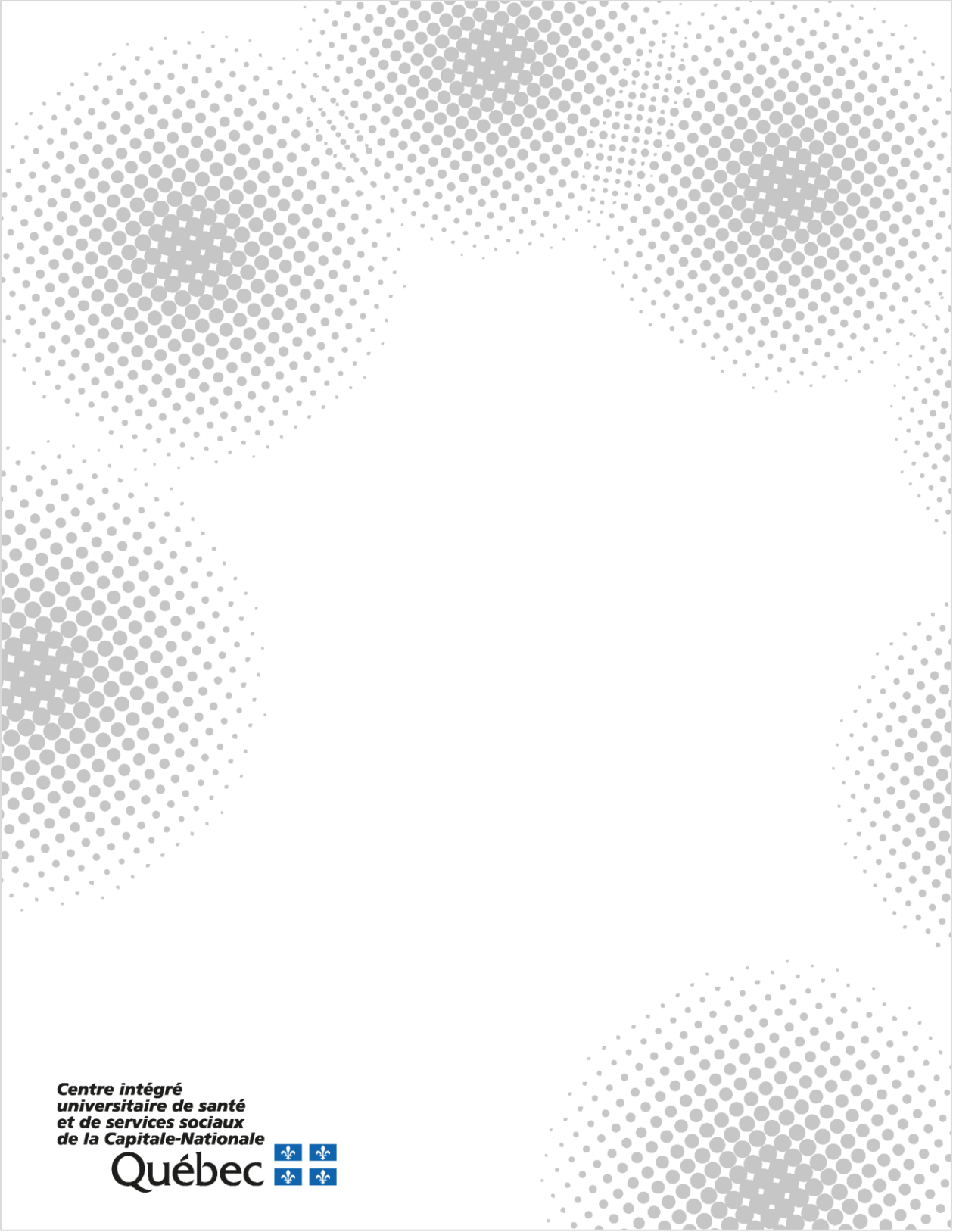
La conduite commentée permet au passager de développer :

- le **balayage visuel**, qui sert à :
 - o explorer son environnement
 - o détecter et reconnaître les éléments pertinents autour de soi
- l'**attention**, qui sert à :
 - o être alerte face à l'environnement
 - o maintenir son attention sur la route
 - o partager son attention entre plusieurs éléments de la route
- la **vitesse de traitement de l'information**, c'est-à-dire :
 - o la vitesse à laquelle son cerveau traite les informations perçues ou la vitesse à laquelle il réfléchit

La conduite commentée aide aussi à diminuer le stress qu'on peut vivre face à l'apprentissage de la conduite automobile.

L'équipe de l'École de conduite du Centre intégré universitaire de santé et de service sociaux (CIUSSS) de la Capitale-Nationale vous souhaite une bonne préparation au cours de conduite et a hâte de vous rencontrer.





**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
de la Capitale-Nationale**

Québec 

Les modes de transport alternatifs à la conduite automobile



Différents moyens existent pour se déplacer même si on ne possède pas de permis de conduire, ni de voiture.

Dans une ville comme Québec, il y a plusieurs moyens pour se déplacer autres qu'en voiture.

Voici quelques suggestions :

▪ **Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) :**

- **Transport en commun régulier** : <https://www.rtcquebec.ca>
- **RTC Flexibus** (transport à la demande pour les secteurs non desservis par le transport régulier) : <https://www.rtcquebec.ca/flexibus>
- **Service de transport adapté de la Capitale (STAC)** (transport adapté pour les personnes à mobilité réduite) : <https://www.rtcquebec.ca/transport-adapte-stac>

▪ **Le taxi régulier**

On hésite souvent à utiliser le taxi car on le trouve cher, mais quand on y pense, posséder une voiture c'est aussi très cher :

- Coût de l'achat ou de la location d'une voiture
- Essence
- Assurances
- Frais d'entretien
- Frais de stationnement



▪ **Les taxis de type Uber**

▪ **Le covoiturage**

▪ **Le vélo**, avec son propre vélo ou un vélo en location : <https://aveloquebec.ca/>

▪ **La marche ou le déplacement en fauteuil roulant**, quand c'est possible

Service 211

Le Service 211 est un service gratuit d'information et de référence sur les services communautaires, publics et parapublics, comme les transports. N'hésitez pas à les contacter! Vous pourriez être surpris de découvrir les services dans votre région.

SI TU NE CONDUIS PAS ENCORE, TU N'ES PAS SEUL!

Quelques données sur le permis de conduire

Selon les données statistiques publiées par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) en 2023, il y a moins en moins de nouvelles personnes qui obtiennent leur permis de conduire depuis une dizaine d'années :

- « Depuis 1978, le nombre de titulaires de permis de conduire augmente en moyenne de 1,4 % par année. Au cours des 10 dernières années, cette croissance a ralenti et l'augmentation a été de 1,0 % par année en moyenne »¹.

Dans un article de La Presse publié le 13 mai 2023², il est précisé que, selon les données de la SAAQ, le taux de possession d'un permis de conduire ou d'un permis probatoire chez les hommes de 16 à 24 ans en 2022 est de 54 %, alors qu'il était de 61 % en 1992. Selon l'auteur de l'article :

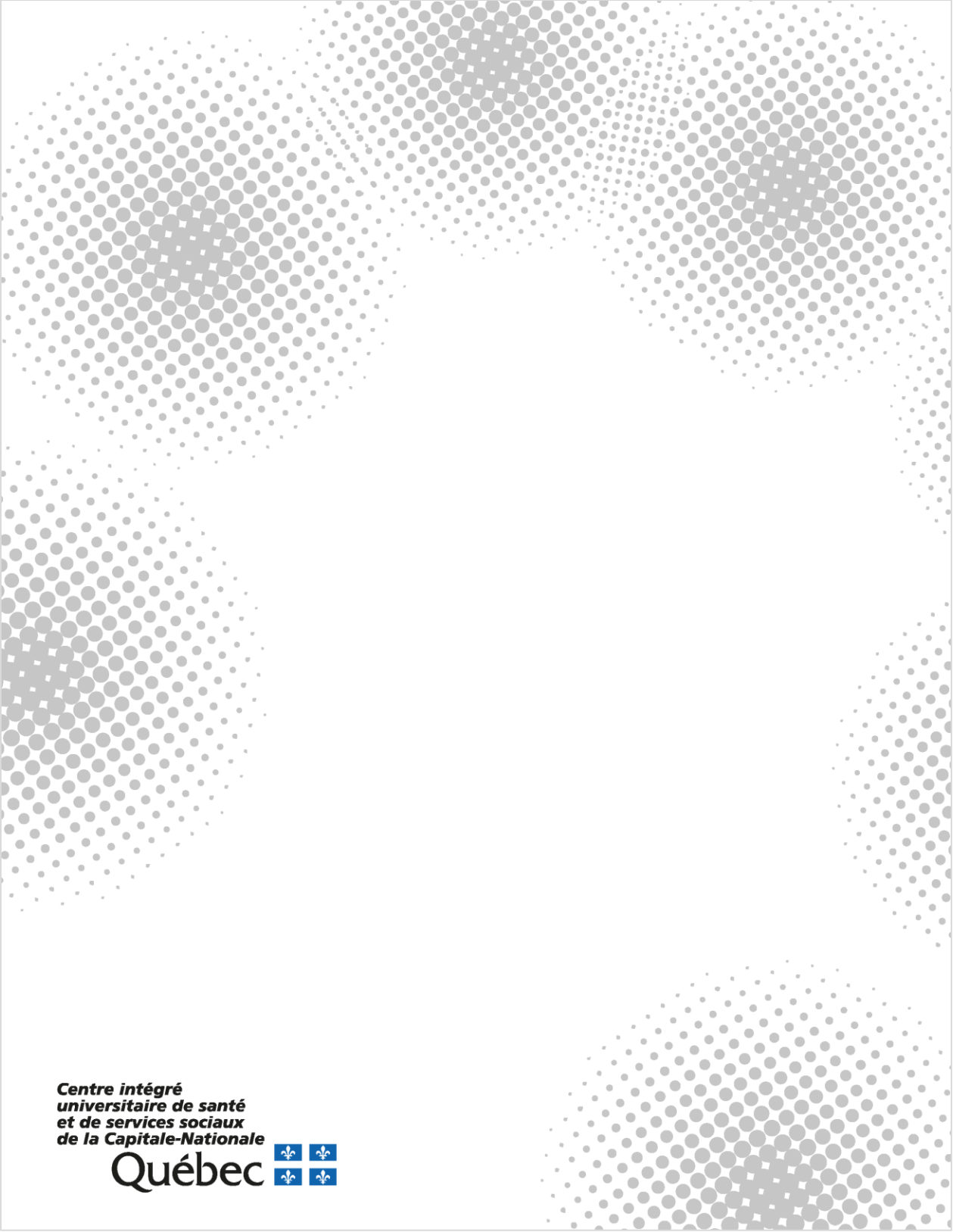
- « Depuis 30 ans, le taux de possession du permis de conduire a reculé chez les 16 à 24 ans au Québec, comme un peu partout dans le monde occidental. »
- « Les millénariaux (nés entre 1984 et 1996) et maintenant les membres de la génération Z (nés entre 1997 et 2012) sont moins nombreux que leurs aînés à obtenir leur permis de conduire. »

Ces données nous indiquent qu'au Québec, plusieurs jeunes de 16 à 24 ans utilisent d'autres moyens que la voiture pour se déplacer.



¹ Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). (2023). *Données et statistiques 2022* Direction générale des communications et des relations publiques, p. 5.

² Carrier, L. (2023, 13 mai). *L'auto en 2023. Pas le paradis pour les jeunes* La Presse.



**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
de la Capitale-Nationale**

Québec 

Prérequis à l'apprentissage de la conduite automobile : est-ce que j'ai ce qu'il faut pour obtenir un permis de conduire?



Conduire une voiture est une activité qui repose sur la capacité d'une personne à continuellement percevoir et analyser son environnement et prendre des décisions.

On dit que c'est une activité complexe. Elle fait appel à plusieurs habiletés à la fois. Le conducteur doit exécuter un grand nombre de tâches en même temps.

L'activité de conduite nécessite le contrôle et la maîtrise du véhicule. Elle demande aussi un ajustement continu à l'environnement qui change constamment.

Le conducteur doit gérer les différentes commandes du véhicule, mais aussi suivre ce qui se passe sur la route, s'orienter dans l'environnement de conduite, maintenir son positionnement dans sa voie et réagir de façon rapide et adéquate à tout événement qui représente un danger.

Ainsi, conduire une voiture requiert l'intégration de multiples compétences, particulièrement motrices, sensorielles et cognitives.

Conduire requiert des compétences motrices, sensorielles et cognitives :

- Attention
- Mémoire
- Fonctions exécutives
- Planification motrice
- Jugement
- Vitesse de traitement de l'information
- Temps de réaction
- Prise de décision, etc.



Ce qui est **particulier** et **spécifique** à la conduite automobile c'est qu'elle se produit dans un environnement qui est en **perpétuel changement** (personnes, véhicules, infrastructures). Sans oublier que le conducteur est aussi **en mouvement** dans cet environnement (parfois à haute vitesse, comme sur une autoroute).

Avant de débiter le cours de conduite à l'École de conduite du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) de la Capitale-Nationale, vous serez évalué par un ergothérapeute spécialisé en conduite automobile. Selon votre situation, vous pourriez aussi être évalué par d'autres professionnels de la réadaptation, comme un neuropsychologue ou un travailleur social.

Lors de ces évaluations, les professionnels vous demanderont de faire différentes tâches. Ces tâches nécessiteront certaines capacités en lien avec l'apprentissage de la conduite automobile. En analysant les résultats, les intervenants identifieront vos forces et les défis qui vous attendent dans le cours de conduite. Ainsi, l'équipe pourra adapter ses interventions pour vous aider dans vos apprentissages.

Les intervenants émettront également une estimation du potentiel de réussite du cours de conduite, aussi appelé un pronostic. Le résultat du pronostic pourrait être l'un des suivants :

▪ **Favorable sans besoin d'adaptation**

- L'équipe juge que vous avez de bonnes capacités pour suivre le cours de conduite dans n'importe quelle école de conduite. Vous n'avez pas besoin des services adaptés de notre école.

▪ **Favorable avec adaptation**

- L'équipe juge que vous avez de bonnes capacités pour suivre le cours de conduite, dans la mesure où l'enseignement est adapté pour vous. Il est souhaitable que vous fassiez le cours à notre école.

▪ **Réservé**

- Même avec un enseignement adapté, vos forces ne seront peut-être pas suffisantes pour réussir le cours. Notre équipe fera tout ce qu'elle peut pour vous aider. Pour plusieurs élèves ayant aussi reçu ce pronostic, ça fonctionne et ils réussissent!

▪ **Défavorable**

- L'équipe juge que même avec nos enseignements adaptés, il est peu probable que vous réussissiez le cours. Les exigences du cours sont élevées et malgré toute votre motivation et votre bonne volonté, les défis seront très grands pour vous.

▪ **Non possible**

- Dans certains cas, les incapacités physiques ne peuvent pas être compensées par les adaptations de voitures existantes au Québec. Il n'y a donc malheureusement pas de possibilité de conduire une voiture.

La seule véritable façon de savoir si une personne a les capacités pour conduire est d'aller sur la route, mais il faut avoir le permis d'apprenti. Le pronostic avant le cours de conduite donne une idée, mais n'est pas infaillible. Ce n'est qu'aux phases 2 et 3 du cours de conduite que les intervenants pourront évaluer plus précisément le potentiel de réussite.

Selon les recherches et les observations de notre équipe, ce qui aide aussi à réussir le cours de conduite est :

- L'engagement et la réelle motivation de l'élève, pas juste celle des parents
- Être conscient de ses forces et de ses difficultés
- Être capable de comprendre et reconnaître ses erreurs
- L'implication de ses parents ou d'un proche

La pratique : son importance et ses limites

La pratique est essentielle pour les apprentissages. Plusieurs des élèves de notre école de conduite n'ont pas l'opportunité de pratiquer avec un parent ou un proche, par exemple s'ils ont besoin d'un véhicule adapté, d'une condition G-01¹ au permis, etc. Notre expérience démontre que ces élèves peuvent tout aussi bien réussir le cours de conduite que les autres.

Selon l'évolution de l'élève, il se peut que l'équipe lui recommande de faire quelques sorties supplémentaires avec nos moniteurs pour travailler certains objectifs.

Cependant, il arrive parfois que certaines capacités ne s'améliorent pas, même en pratiquant. Par exemple, pour une personne qui a toujours rencontré des difficultés à se concentrer sur plusieurs choses à la fois, il ne faut pas s'attendre à ce que la conduite automobile règle cette difficulté.

**Plus mon enfant va
pratiquer, plus il va y
arriver :**

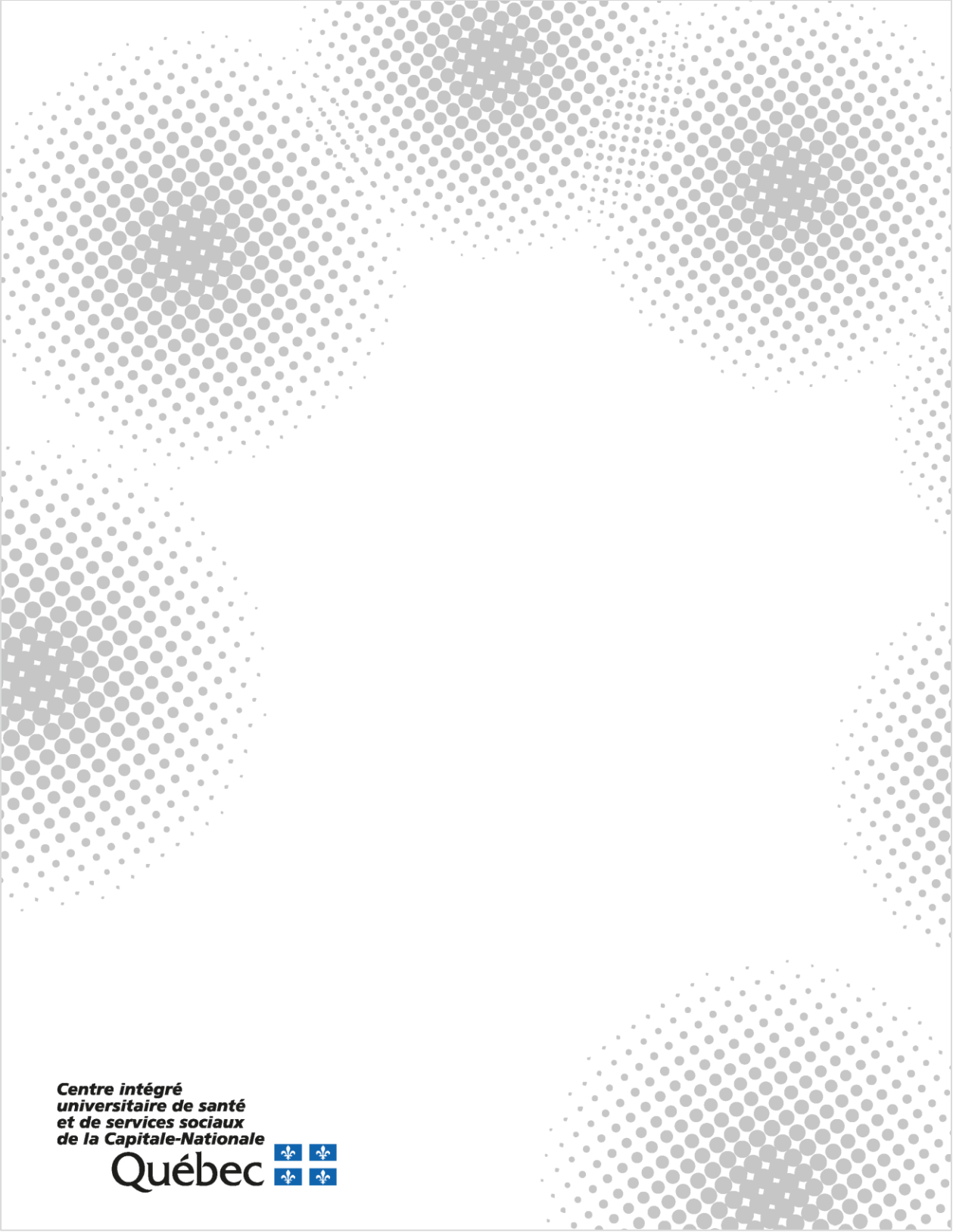
**Pas toujours vrai
lorsqu'une personne a des
atteintes neurologiques**



¹ L'élève doit conduire accompagné.

Toutes les images ont été tirées de Freepik | Create great designs, faster, sous licence Premium

© Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, 2025



**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
de la Capitale-Nationale**

Québec 

Informations sur le cours de conduite – PESR (Programme d'éducation à la sécurité routière) et spécificités du cours de conduite au CIUSSS de la Capitale-Nationale



Exigences pour l'obtention d'un premier permis de conduire au Québec

Pour obtenir un premier permis de conduire au Québec, pour véhicule de promenade – classe 5, vous devez avoir :

- Votre résidence principale au Québec
- La citoyenneté canadienne ou un droit de séjour au Canada de plus de 6 mois
- Au moins 16 ans
- Le consentement écrit de votre père, de votre mère ou de votre tuteur, si vous avez moins de 18 ans
- Satisfaire aux exigences liées à l'état de santé et à la vision énoncées par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
- Il faut aussi obligatoirement suivre un cours de conduite dans une école reconnue par la SAAQ

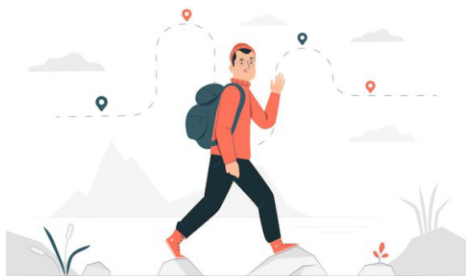
Pour plus d'informations, visiter le site de la SAAQ : <https://saaq.gouv.qc.ca/permis-de-conduire/obtenir-permis/>.

Le programme d'éducation à la sécurité routière (PESR)

Compétences à acquérir

Le PESR cible quatre compétences :

- Être un conducteur au comportement sécuritaire, coopératif et responsable
- Manœuvrer un véhicule de promenade
- Partager la route
- Utiliser le réseau routier de façon autonome et responsable



Description du PESR

Le programme est d'une durée d'environ un an. Pendant la période d'apprentissage, l'acquisition des connaissances et des compétences se déroule en alternance : des modules de formation en classe, des sorties sur la route et de l'autoapprentissage. Cette formule permet à l'élève de mettre graduellement en pratique les connaissances et les compétences acquises en classe et par l'autoapprentissage.

La formation est répartie en quatre phases. Ces phases sont composées de cours théoriques (modules numérotés de 1 à 12) et de cours pratiques (sorties 1 à 15). Au total, il y a 24 heures de formation théorique et 15 heures de formation pratique.

© Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, 2025

Phase 1 : Préalable à l'obtention du permis d'apprenti conducteur (théorie seulement)

- Modules théoriques 1 à 5
- Examen théorique à la fin de cette phase qui se déroule en classe
- La réussite de cet examen permet la délivrance du permis d'apprenti conducteur par la SAAQ

Phase 2 : Conduite dirigée (théorie et pratique)

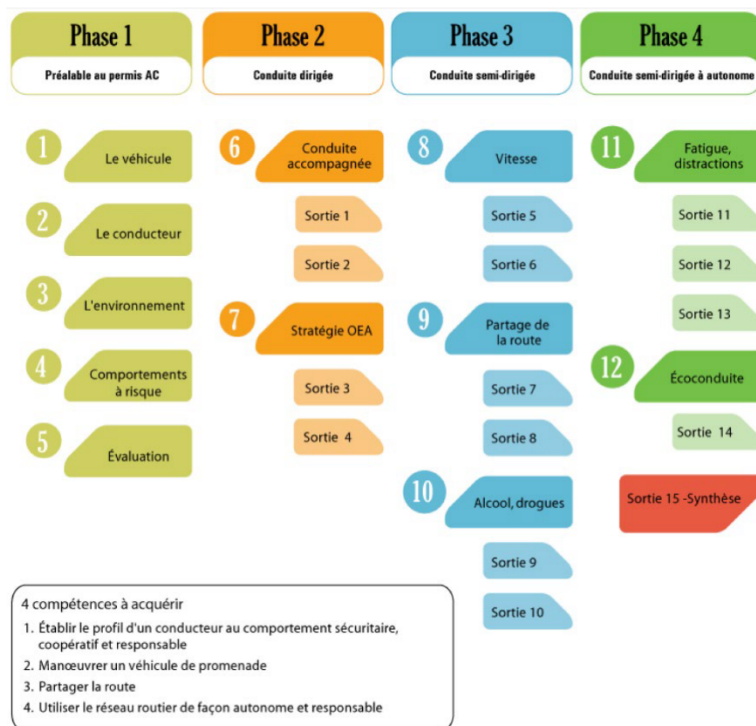
- Modules théoriques 6 et 7
- Sorties sur route 1 à 4

Phase 3 : Conduite semi-dirigée (théorie et pratique)

- Modules théoriques 8 à 10
- Sorties sur route 5 à 10

Phase 4 : Conduite semi-dirigée à autonome (théorie et pratique)

- Modules théoriques 11 et 12
- Sorties sur route 11 à 15



Source : Société de l'assurance automobile du Québec. (2025).
Automobile (véhicule de promenade). <https://saaq.gouv.qc.ca/cours-conduite/automobile>

© Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, 2025

Le cours de conduite au CIUSSS de la Capitale-Nationale : le PESR+

Le CIUSSS de la Capitale-Nationale offre une version adaptée du PESR pour répondre aux besoins spécifiques de sa clientèle désirant obtenir un premier permis de conduire : le PESR+.

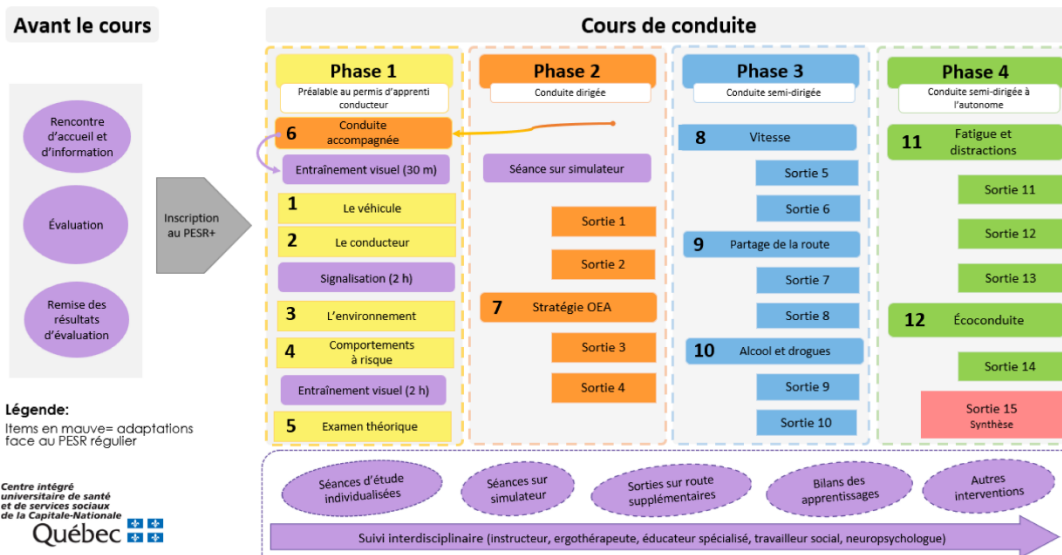
Le CIUSSS de la Capitale-Nationale propose un enseignement adapté et une démarche d'accompagnement clinique individualisée préalable et intégrée au PESR.

Les moniteurs et instructeurs de l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale-Nationale travaillent avec des intervenants de la réadaptation pour optimiser les chances de succès des élèves :

- Ergothérapeute
- Éducateur spécialisé
- Travailleur social
- Neuropsychologue

Notre école est unique au Québec! Elle est la seule qui soit gérée par un centre de réadaptation. Le cours de conduite est entièrement intégré aux services d'une équipe de réadaptation en conduite automobile.

Le PESR+ à l'École de conduite du CIUSSS de la Capitale Nationale



© Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, 2025

Voici un peu plus d'informations sur le déroulement du PESR+ avant et pendant le cours de conduite.

Avant le cours de conduite

1. Contact téléphonique

Alors que vous êtes en attente sur notre liste, vous serez contacté par téléphone. Cet appel nous permettra d'obtenir plus de renseignements concernant votre demande de service. Cette prise d'information a pour but de déterminer le type de service requis et préciser le délai de prise en charge.

2. Remise d'informations et d'outils

Vous recevrez, par courriel ou par courrier, des documents sur :

- le cours de conduite
- la préparation à l'apprentissage de la conduite automobile
- les prérequis à l'apprentissage de la conduite automobile
- les modes de transport alternatifs

3. Rencontre d'accueil et d'information

Quelques semaines avant le début du cours, vous serez contacté pour une rencontre d'accueil et d'information. Les activités suivantes sont prévues lors de cette rencontre :

- Présentation des exigences de la SAAQ pour l'obtention d'un premier permis en lien avec la réalité de nos usagers
- Présentation du programme de formation PESR+
- Explication des objectifs des évaluations cliniques
- Présentation du rôle de chaque intervenant dans la formation
- Visite des locaux de l'École de conduite

4. Évaluation clinique des prérequis à l'apprentissage de la conduite automobile

Les intervenants procèdent à une évaluation des capacités du futur élève en lien avec l'apprentissage de la conduite automobile, comme l'aspect moteur, perceptivo-cognitif, sensoriel et affectif. Selon les besoins, le futur élève sera évalué par un ergothérapeute ou un neuropsychologue.

Pour plus d'informations, consulter le document d'information sur les prérequis à l'apprentissage de la conduite automobile.

5. Présentation des résultats de l'évaluation

Les intervenants présenteront les résultats des évaluations en précisant :

- les forces et défis du futur élève en lien avec les exigences du cours de conduite
- l'estimation du potentiel de réussite, aussi appelé un pronostic

6. Décision de s'inscrire ou non au cours de conduite

Selon les recommandations des intervenants et avec leur soutien, vous pourrez prendre votre décision quant à l'inscription ou non au cours de conduite.

Inscription au cours de conduite

L'inscription se fera lors du premier cours. Vous aurez également à signer un contrat.

Pendant le cours de conduite

Les élèves sont amenés à suivre les quatre phases du cours de conduite, présentées à la page 4. Voici les adaptations dont ils bénéficient.

Adaptations de l'enseignement théorique :

- Cours en présentiel
- Ajout de cours portant sur :
 - l'entraînement visuel
 - la signalisation
- Groupe restreint d'environ 8 élèves par classe
- Présence d'un parent ou d'un proche, si souhaitée par l'élève
- Utilisation de matériel visuel adapté pour faciliter la compréhension
- Soutien d'un éducateur spécialisé pendant les cours
- Contexte respectueux des capacités de chacun, permettant à tous de poser ses questions sans crainte de jugement
- Possibilité de séances d'étude individualisées avec l'éducateur spécialisé
- Possibilité de faire l'examen théorique final de la phase 1 seul
 - Favorise la concentration
 - L'intervenant peut rephraser les questions pour une meilleure compréhension par l'élève

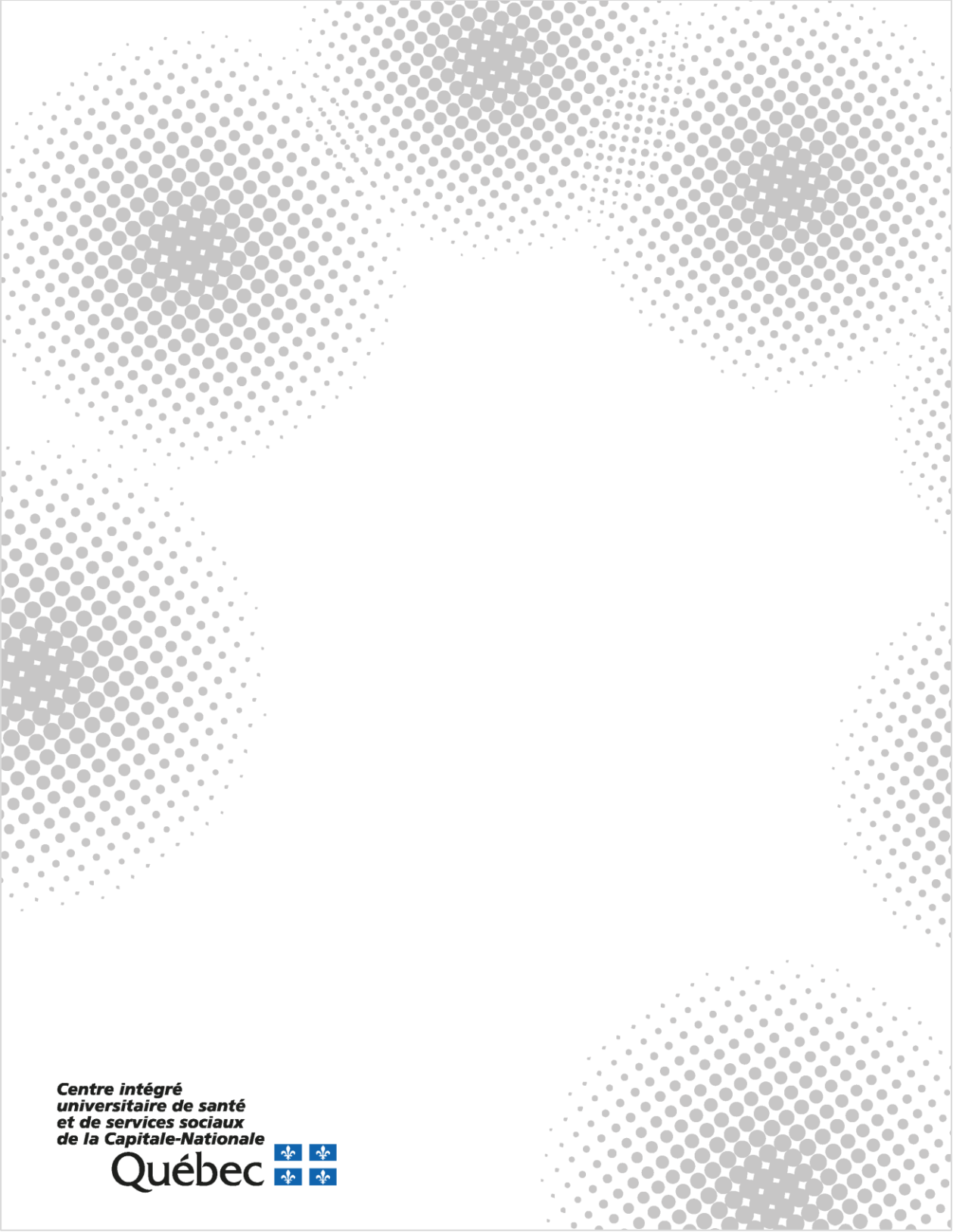


Adaptations de l'enseignement pratique :

- Enseignement adapté aux besoins de chaque élève et rétroactions individualisées
- Séances de pratique sur simulateur de conduite
- Séances de pratique concentrées sur certaines compétences dans le véhicule comme passager
- Utilisation de véhicules adaptés, selon le cas
- Recommandations individualisées pour les pratiques avec les parents ou proches de l'élève
- Enseignement avec logiciel spécialisé en conduite auto, comme *Drive Focus*
- Sorties sur route supplémentaires, au besoin
- Toute autre façon jugée pertinente par les intervenants

Suivi interdisciplinaire :

- Rencontres bilans avec l'élève et ses proches aux phases 2, 3 et 4 ou au besoin



**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
de la Capitale-Nationale**

Québec 

Annexe 4 – Exemples d’adaptations du contenu théorique du PESR

Exemple 1 – Ajout de précisions sur des éléments présentés

Contexte	Contenu original de la SAAQ	Modifications PESR+
Module 1, Section Connaître son véhicule	Diapositive sur la position de conduite identifiant les éléments suivants (sans visuel) : • Les pédales • Le siège • Le volant • L'appuie-tête • Les rétroviseurs	Création de quelques diapositives pour illustrer les éléments mentionnés à gauche, dont : > Une diapositive sur les pédales, avec appui photo; > Une diapositive sur la bonne position de l'appuie-tête, avec appui photo.



Connaître son véhicule

La position de conduite

Guide p. 42

Les pédales

- Combien de pédales?




- Laquelle est la pédale d'accélération (accélérateur). Laquelle est la pédale de frein?
- Peut-il y avoir d'autres pédales?

Mise en situation

Module 1- Le véhicule

9

© Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, 2025



Connaître son véhicule

La position de conduite

- Le siège
- L'appuie-tête



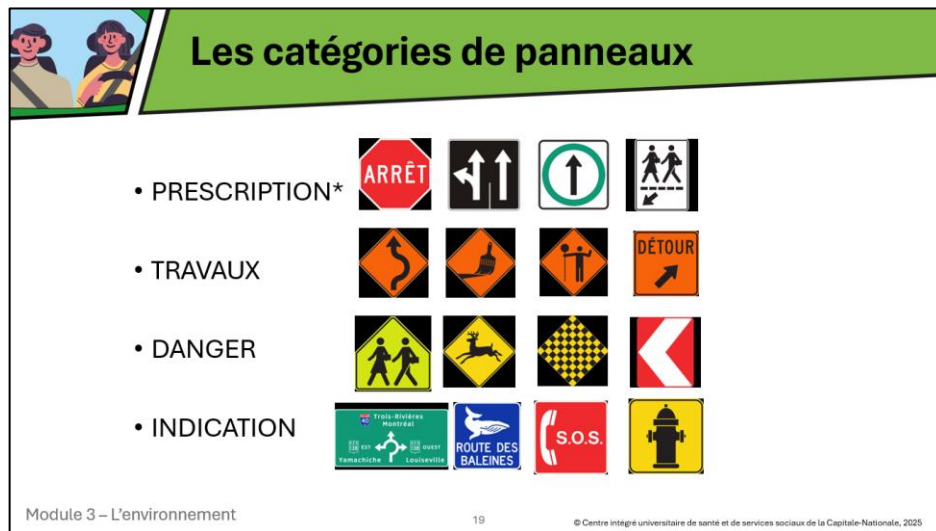
Module 1- Le véhicule

11

© Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, 2025

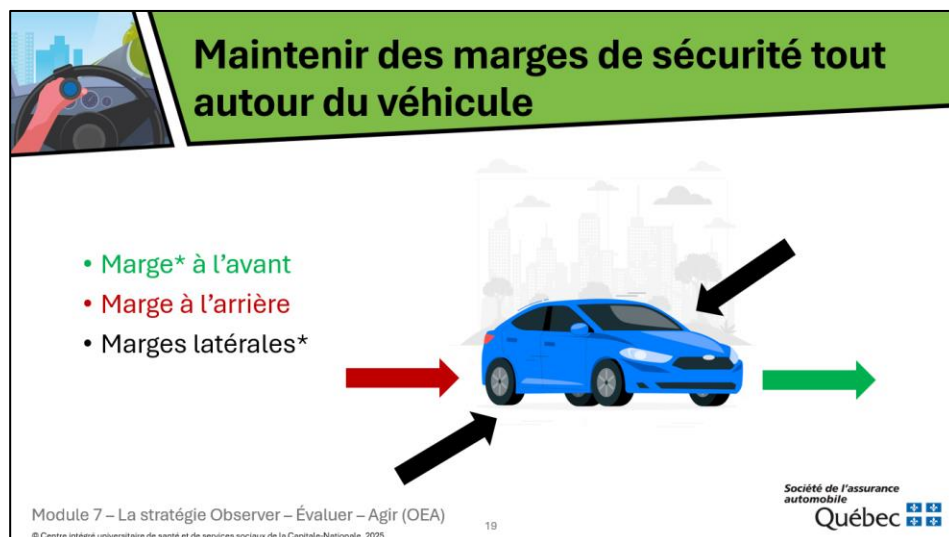
Exemple 2 – Exemples concrets pour illustrer

Contexte	Contenu original de la SAAQ	Modifications PESR+
Module 3, Section Règles de la circulation et de la signalisation	Diapositive introduisant les règles de la circulation et de la signalisation et leurs objectifs (sans visuel)	> Création de plusieurs diapositives sur la signalisation pour illustrer, dont une sur les catégories de panneaux avec des exemples concrets en fonction des différents types de panneaux (prescription, travaux, danger, etc.)



Exemple 3 – Ajout de visuel pour faciliter la compréhension

Contexte	Contenu original de la SAAQ	Modifications PESR+
Module 7, Section Maintenir des marges de sécurité tout autour du véhicule	Diapositive indiquant les 3 types de marges (sans visuel) : • Marge à l'avant • Marge à l'arrière • Marges latérales	> Ajout sur la diapositive de la SAAQ d'une image illustrant l'emplacement des différents types de marges – identification à l'aide de couleurs



Exemple 4 – Contenu complémentaire lorsque pertinent

Contexte	Contenu original de la SAAQ	Modifications PESR+
Module 9, Section portant sur les Cyclistes	Diapositives sur les cyclistes : caractéristiques, ce qu'il faut observer, penser et faire (agir)	Création d'une diapositive abordant le Sas cyclable, qui décrit ce que c'est et quel comportement adopter, avec appui photo



Sas cyclable (marquage vert au sol)

- C'est un aménagement cyclable implanté aux intersections et qui est strictement réservé aux cyclistes.
- Lorsque le feu est rouge, les cyclistes s'avancent et s'immobilisent devant les voitures, c'est-à-dire dans la section délimitée du sas cyclable, de façon à se rendre visibles et à pouvoir partir les premiers lorsque le feu devient vert.



Module 9 – Partage de la route

20

© Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, 2025

Annexe 5 – Autres outils cliniques

Guide de vulgarisation des termes associés à la conduite automobile dans le contexte du PESR+



Guide de vulgarisation des termes associés à la conduite automobile dans le contexte du PESR+⁷

A		
accès	voie, passage, entrée permettant d'arriver à un lieu	
accotement	espace entre la route et le fossé	Voir images 1 et 2
achalandé	très fréquenté, passant, avec beaucoup de monde	Voir image 2
actionner	faire fonctionner	
agent de la paix	policier	
ajuster	arranger, adapter, placer, régler	
alcootest	test qui sert à mesurer le taux d'alcool à partir d'un échantillon d'haleine	
angle mort	parties de la route autour du véhicule impossible de voir dans les miroirs ou en regardant loin et large	Voir image 3
anticiper	prévoir, penser à ce qui peut ou pourrait arriver, trouver des solutions d'avance	
apprenti	personne qui apprend	
assurance	contrat que l'on paie, qui nous protège financièrement en cas d'accident (remboursement)	
attestation	document qui sert de preuve	

B		
barre oblique	diagonale, trait qui traverse de côté /	
balayage visuel	action d'explorer l'environnement du regard pour être capable de tout voir	
baudrier	partie de la ceinture de sécurité qui passe par-dessus l'épaule	Voir image 4
bénéfique	qui est bon, qui fait du bien	
bitume	asphalte, ce qui recouvre la route	
boucler une ceinture	attacher la ceinture de sécurité	Voir image 4

⁷ La vulgarisation proposée s'applique uniquement à ce document

C		
carrefour giratoire	aménagement d'une ou plusieurs voies entourant un îlot central, remplace les feux de circulation	Voir image 5
casier judiciaire	dossier d'une personne contenant les actes (commis par cette personne) défendus par la loi et punis par la justice	
catégorie	sorte	
céder le passage	laisser la priorité de passage aux autres	Voir forme triangle
certificat	document officiel qui prouve l'authenticité (le vrai)	
chaussée	partie d'une route réservée à la circulation des véhicules	Voir images 1 et 2
circulation	déplacement de véhicules sur la route, trafic	
clignotant	avertisseur lumineux intermittent ("flash")	
Code criminel	ensemble de lois fédérales (Canada)	
Code de la Sécurité Routière (CSR)	ensemble de lois provinciales pour les routes (Québec)	
consentement	permission	
constat (d'infraction)	formulaire (contravention)	
contact (clé)	démarreur	
continue (ligne)	sans interruption	Voir image 1
contrevenir	agir contre une loi, un règlement, un ordre	
contrôle	vérification	
corporel (dommage)	qui concerne les personnes (blessure)	
courtoisie	politesse, respect envers les autres usagers de la route	
croisement (intersection)	endroit où deux routes se croisent	

D		
décélération	réduction de la vitesse, ralentissement	
défectueux	ne fonctionne pas bien, brisé	
délimiter	définir, fixer des limites (points que l'on ne peut dépasser)	
délit de fuite (commettre un)	fuir les lieux d'un accident	
détenteur	qui appartient à	
diagonale	oblique, de biais, de côté, de travers / \	
direction	orientation, aller vers un point donné (flèche)	
discontinue (ligne)	pointillée, interrompue	Voir image 2
dispositif	appareil, mécanisme	
droits	permissions	

E		
échantillon	petite quantité	
écoconduite	conduite sécuritaire, économique et respectueuse de l'environnement	
éliminer	faire disparaître	
enregistrement	inscription sur des registres officiels (ex. plaque d'immatriculation enregistrée dans les fichiers de la SAAQ)	
entraver	nuire à	
excès	surplus	
exclusif	unique	
exclusion	exception (sauf)	
exécution	application	
exigé	obligatoire	

F		
faculté	capacité	
fédéral	qui relève du pays (Canada)	
feux de croisement	« les basses », phares utilisés lorsqu'on croise quelqu'un	
feux de route	« les hautes », phares utilisés lorsqu'on est seul sur la route, éclairent loin devant	
feux de circulation	lumières (verte, jaune, rouge) qui dirigent les usagers de la route	
franchir	traverser	
frein de stationnement	frein à main (« brake à bras ») ou frein de secours	
Fuite (de liquide)	perte de liquide (ex. essence, lave-glace)	

G		
glaces latérales	vitres de côté	

H		
----------	--	--

I		
identifier	reconnaître	
immatriculation	enregistrement (papier) du véhicule auprès de la SAAQ payé tous les ans ("plaque")	
immobiliser	arrêter	
inaptitude	incapacité (ex., conduire après avoir bu de l'alcool)	
indemnisation	argent remis par les assurances suite à un accident	
inférieur à	plus petit que	
influer	agir, avoir une influence sur quelque chose ou quelqu'un	
infraction	ne pas respecter la loi, contravention	
intention	but	
intermittent	qui cesse et reprend par moments	
intersection	croisement, carrefour	
intervenir	agir, aider	
itinéraire	trajet	

J		
juridiction	avoir la responsabilité de faire une loi (ex. la ville décide la limite de vitesse de la zone scolaire)	

K		
----------	--	--

L		
lésion	blessure	
limite (de vitesse)	que l'on ne peut pas dépasser (maximum ou minimum)	
lunette arrière	vitre arrière	Voir image 2

M		
manœuvrer	contrôler, diriger le véhicule	
marche arrière (faire)	reculer	
matériel (dommage)	qui concerne les objets (ex. véhicule accidenté)	
maximum (vitesse)	la plus élevée	
minimum (vitesse)	la moins élevée	
mineure (personne)	âgée de moins de 18 ans	
municipal	qui relève d'une municipalité, d'une ville	

N		
néfaste	qui peut faire du mal, qui peut avoir des conséquences négatives	
négligence	insouciance, manque de soin, imprudence, inattention	

O		
obligations	engagements, on doit respecter	
obstruée (voie)	bouchée, bloquée	
occupants (d'un véhicule)	conducteur et passagers	
omission	manque, oubli	
OEA	Stratégie OEA = Observer- Évaluer -Agir	
Observer	détecter des indices utiles	
Évaluer	reconnaître les dangers, trouver des solutions possibles, choisir la plus sécuritaire	
Agir	exécuter les manœuvres les plus sécuritaires pour soi et pour autrui	

P		
parallèle	un à côté de l'autre (ex. lignes qui ne se touchent pas)	
parcours	itinéraire, trajet	
passible de	peut être accusé de (ex. un acte criminel peut être passible de prison)	
passage à niveau	croisement d'une route et d'un chemin de fer	
permis	document, papier, qui autorise la conduite automobile :	
permis d'apprenti conducteur	pour apprendre avec un moniteur (et accompagnateur)	
permis probatoire	qui permet d'apprendre seul après avoir réussi son cours de conduite et ses examens de la SAAQ	
permis de conduire	2 ans après le début du permis probatoire	
phares	lumières, à l'avant	
piéton	personne qui marche	
points d'inaptitude	points que tout conducteur ou passager d'un véhicule accumule lorsqu'il est déclaré coupable de certaines infractions.	
pratique (examen)	sur la route	
précéder	être devant ou avant	
prescription	ordre formel, obligations	
prévenir	prendre les mesures nécessaires pour éviter un danger, avertir	
priorité	importance, droit de passer	
privé	qui n'est pas ouvert à tout public	
proactif	qui anticipe et prend l'initiative, qui voit les situations arriver d'avance	
provincial	qui relève de la province (le Québec)	
public	qui concerne la collectivité dans son ensemble	

Q

R

renouveler (permis)	il faut payer pour garder le privilège de l'avoir encore	
réservée (voie)	exclusif, à l'usage de, seulement pour	
restriction	limite	
rétroviseurs	miroirs	
révocation (d'un permis)	annulation, coupable après un jugement de la cour, perte du privilège de conduire	
risque potentiel	situation dangereuse qui pourrait arriver	
risque réel	situation où il y a un danger présent	
rural	qui concerne la campagne	Voir image 1

S

SAAQ	Société de l'Assurance Automobile du Québec (gouvernement provincial)	
sanctionner (un permis)	limiter, soumettre à une mesure punitive	
signaler (son intention)	annoncer (mettre les clignotants)	
signalisation	utilisation de signaux pour donner des renseignements (panneaux, feux de circulation, lignes)	
sobre	qui ne boit pas de boissons alcoolisées	
sous-estimer	ne pas donner assez d'importance à quelque chose, s'en foutre	
supérieur à	plus grand que	
surestimer	donner trop d'importance à quelque chose (ex. se penser meilleur qu'en réalité)	
sur-le-champ	tout de suite, immédiatement	
suspension (d'un permis)	retrait temporaire	
symbole	représentation, signe exprimant un message, dessin	

T

taux	pourcentage	
terre-plein	espace surélevé qui sépare les deux chaussées d'une route (béton, terre, gazon)	Voir image 2
théorique (examen)	écrit	
titulaire	possesseur, détenteur	
transports en commun	autobus, taxis, métro	

U

usager	utilisateur	
---------------	-------------	--

V		
valide	autorisé, effectif, en vigueur	
verrouiller	barrer, fermée à clé	
vertical	de haut en bas	
vigilance	surveillance attentive	
vignette	autocollant, carte avec dessin	
virage	courbe, changement de direction	
voie	route ou partie de route permettant la circulation	Voir image 2
voie publique	chemin où le public peut circuler (comprend la chaussée, le trottoir et les accotements)	
vulnérable (usager)	qui peut être plus facilement blessé (piéton, cycliste, motocycliste)	

W X Y

Z		
zigzag	ligne brisée, sinuosité,  (ex. interdit de zigzaguer entre les véhicules)	

Document inspiré du lexique inclus dans *Le p'tit code de la route 2000*, produit par l'organisme **La cité des mots**, avec leur aimable autorisation.

Image 1 Milieu rural (sur l'image 1 voie dans chaque direction)

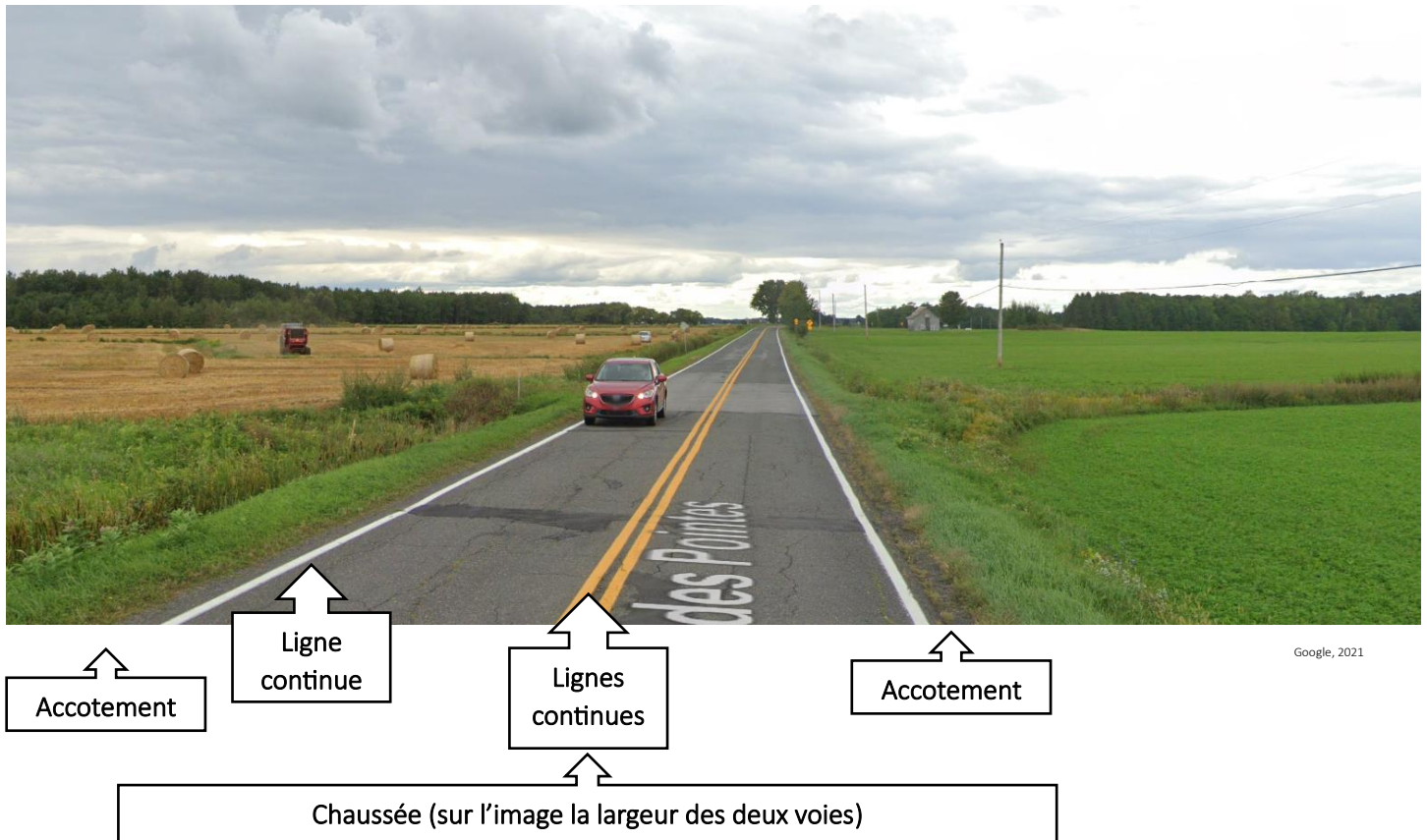


Image 2 Milieu urbain (sur l'image 3 voies dans chaque direction, plusieurs voitures = achalandé)

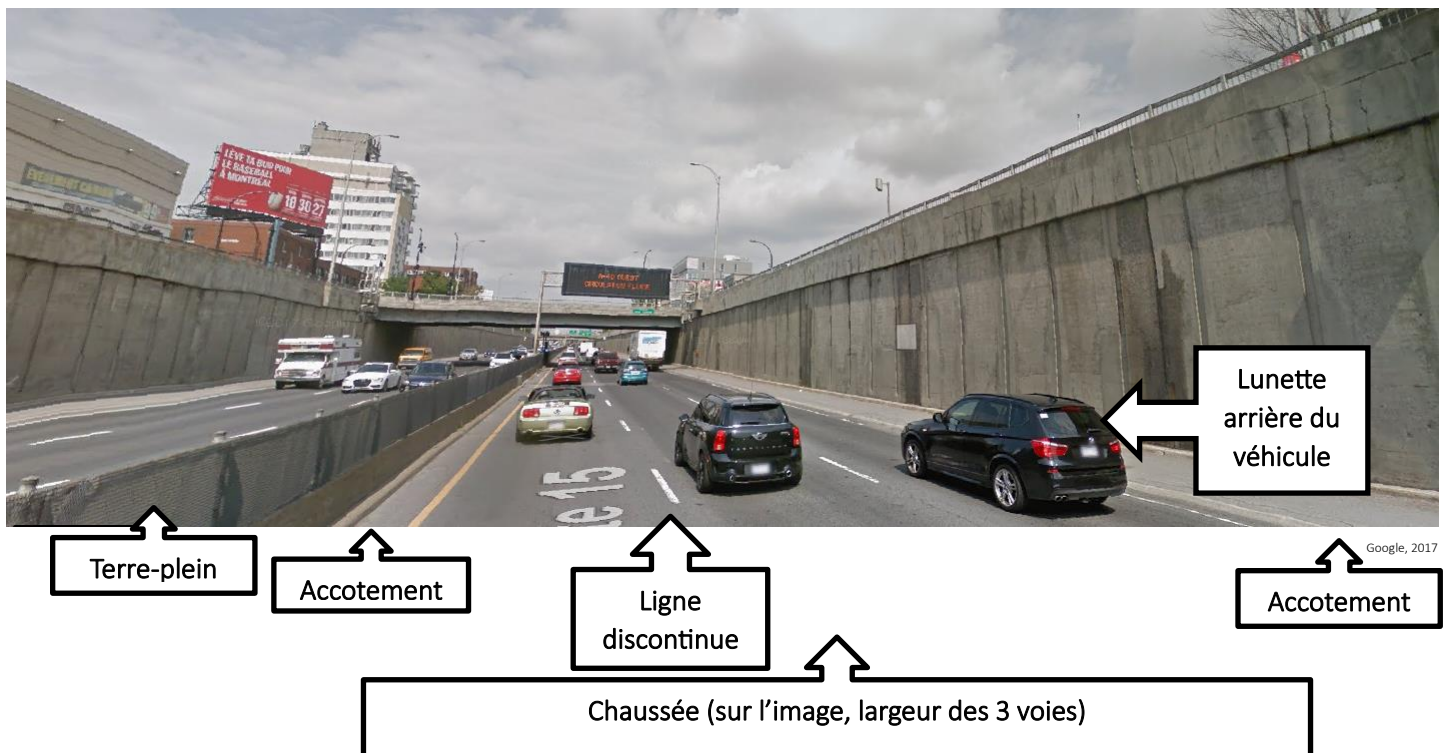
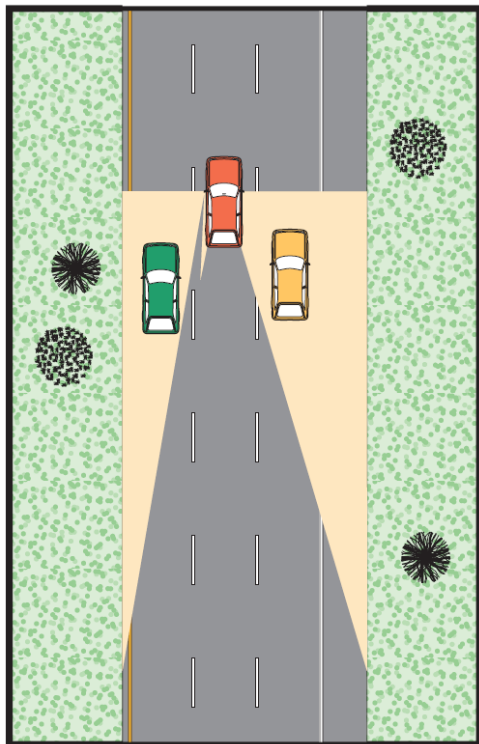


Image 3 Angles morts = zone beige



Tiré de *Carnet de bord* (10^e Édition, p. 186), par ConduiPro, 2022, SAAQ. Reproduit avec permission.

Image 4 Façon adéquate de boucler sa ceinture



Tiré de *Manuel de formation auto* (10^e Édition, p. 39), par ConduiPro, 2022, SAAQ. Reproduit avec permission.

Image 5 Carrefour giratoire



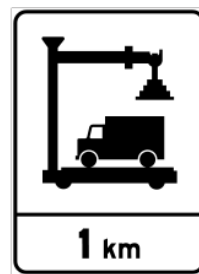
Google 2025

Formes

Losange



Rectangle



Carré et Cercle



Triangle



Octogone



Pentagone



CIUSSS Capitale Nationale, DITSADP, Programme d'évaluation et d'entraînement à conduite automobile / école de conduite (2019). Isabelle Blais, éducatrice spécialisée, Sonia Gagnon, instructrice en conduite automobile, et Ulysse Hubert, orthophoniste. Document inspiré du lexique inclus dans *Le p'tit code de la route 2000*, produit par l'organisme **La cité des mots**, avec leur autorisation.

Gabarit de rapport de bilan des apprentissages

 École de conduite	Dossier : Cliquez ici pour entrer du texte. Nom : Cliquez ici pour entrer du texte. Prénom : Cliquez ici pour entrer du texte. Date de naissance : Cliquez ici pour entrer du texte.
RENCONTRE BILAN DES APPRENTISSAGES, ORIENTATIONS ET PLAN D'INTERVENTION	
Présents à la rencontre : Cliquez ici pour entrer du texte.	
Date de la rencontre : Cliquez ici pour entrer une date.	

Objectifs de la rencontre:

- Faire un bilan des apprentissages de l'élève dans le cadre du Programme d'éducation à la sécurité routière (PESR)
- Déterminer si l'ajout d'interventions spécifiques est requis
- Préciser les orientations et établir un plan d'intervention s'il y a lieu

Il est rappelé où l'élève est rendu dans le PESR+. L'équipe note les forces et les difficultés suivantes :

Il est mentionné que l'élève progresse dans le cours tel qu'attendu OU l'élève présente un léger retard dans ses apprentissages OU l'élève présente des difficultés importantes dans ses apprentissages.

Il lui est recommandé de :

- Poursuivre son cheminement tel que prévu au PESR+.

OU

- L'ajout d'interventions spécifiques est requis pour corriger l'écart entre la performance actuelle de l'élève et ce qui est attendu au PESR. L'équipe recommande :
____ sortie(s) de perfectionnement
____ séance(s) sur le simulateur
____ séance(s) de conduite commentée
Autres interventions _____

L'élève est d'accord avec le plan d'intervention

Signature : _____

Coordonnatrice clinique

Date de signature : Cliquez ici pour entrer une date.

**Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
de la Capitale-Nationale**

Québec

