



Évaluation d'un **programme de formation** à l'utilisation des transports en commun pour les personnes présentant une déficience intellectuelle

Rapport final
de recherche
2019-2024

UQÀM Chaire de déficience intellectuelle
et troubles du comportement

Université du Québec à Montréal

Personnes autrices du rapport

Alexandrine Martineau-Gagné, coordonnatrice de la recherche et étudiante au doctorat en psychologie, Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement, Université du Québec à Montréal

Diane Morin, C.M., Ph. D., FAAIDD, chercheuse principale; professeure titulaire, Département de psychologie, Université du Québec à Montréal; titulaire, Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement, Université du Québec à Montréal

Marc Lanovaz, Ph. D., ps. éd., professeur titulaire, École de psychoéducation, Université de Montréal

Philippe Archambault, erg., Ph. D., professeur titulaire, École de physiothérapie et d'ergothérapie, Université McGill; directeur scientifique, Vers une société québécoise plus inclusive; directeur scientifique, Centre de recherche interdisciplinaire en réadaptation du Montréal métropolitain

Représentante du partenaire

Mathilde Le Bouëdec, cheffe de section, Accessibilité universelle et Mobilité inclusive

Assistants et assistantes de recherche

Josquin Duchaine, étudiant au baccalauréat en psychologie, Université du Québec à Montréal

Marpessa Gibus, étudiante au doctorat en psychologie, Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement, Université du Québec à Montréal

Roxanne Girard, étudiante au doctorat en psychologie, Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement, Université du Québec à Montréal

Audrey Anne Labelle, étudiante au doctorat en psychologie, Labotsa, Université du Québec à Montréal

Andrée-Anne Lachapelle, étudiante au D.E.S.S en intervention comportementale auprès des personnes présentant un trouble du spectre de l'autisme, Université du Québec à Montréal

Sarrah Thomas-Persechino, étudiante au doctorat en psychologie, Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement, Université du Québec à Montréal

Amélie Terroux, étudiante au doctorat en psychologie, Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement, Université du Québec à Montréal

Pour citer ce rapport

Martineau-Gagné, A., Morin, D., Lanovaz, M. et Archambault, P. (2024). Évaluation d'un programme de formation à l'utilisation des transports en commun pour les personnes présentant une déficience intellectuelle. Rapport final de recherche 2019-2024. Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement, UQAM.

Dépôt légal, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024.

ISBN 978-2-923871-33-2

Remerciements

Ce projet est né de l'initiative de Mathilde Le Bouëdec, cheffe de section, Accessibilité universelle et Mobilité inclusive à la Société de transport de Montréal (STM). Il a ensuite été rendu possible grâce au soutien financier de l'Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ) et grâce à l'implication de la STM. L'équipe de recherche tient à remercier chaudement madame Le Bouëdec, la STM ainsi que monsieur Olivier Clément-Sainte-Marie et madame Agathe Richard-Dallaire de l'OPHQ pour leur engagement et leur soutien tout au long du projet. Elle tient également à souligner l'implication de la Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement à toutes les étapes de la réalisation du projet.

La mise en œuvre de ce projet a nécessité la contribution de plusieurs membres du personnel de la STM dont monsieur André Porlier, directeur planification stratégique et responsabilité sociale ainsi que madame Julie Cadieux, conseillère corporative Accessibilité universelle. L'équipe de recherche souhaite remercier toutes les personnes qui s'y sont impliquées, notamment celles ayant contribué à développer et à offrir les différents volets du programme, soit la formation, l'entraînement et l'inspection.

Enfin, l'implication des personnes participantes, soit celles qui ont pris part au programme de formation et leurs proches, a également été essentielle à la réalisation de cette recherche. L'équipe de recherche les remercie chaleureusement pour leur engagement et leur générosité.

Financement

Ce projet de recherche est financé par le Programme de subventions à l'expérimentation de l'Office des personnes handicapées du Québec N/D2231.

Résumé exécutif

Problématique et cadre théorique

Même si l'ensemble de la société bénéficierait de leur inclusion (Simplican, Leader, Kosciulek et Leahy, 2015), les personnes qui présentent une déficience intellectuelle continuent de rencontrer des difficultés sur le plan de l'inclusion sociale (Merrells, Buchanan et Water, 2019). Plusieurs éléments contribuent à l'inclusion sociale des personnes qui présentent une déficience intellectuelle, dont leur intégration dans les milieux que fréquente l'ensemble de la population (Wilton, Fudge Schormans et Marquis, 2018). L'autonomie dans les déplacements contribue à l'inclusion sociale (Bascom et Christensen, 2017; Wormald, McCallion et McCarron, 2019), qui favorise de son côté l'autodétermination (Walker et al., 2011). Les modes de déplacement plus fréquemment utilisés impliquent que les personnes présentant une déficience intellectuelle dépendent des autres pour se déplacer : être conduit par du personnel de soutien (90,7 %) ou par la famille (39,5 %), utiliser le taxi (47 %) (McCausland et al., 2019). De plus, plusieurs doivent renoncer à effectuer un déplacement qu'elles souhaiteraient faire, faute d'un moyen pour se déplacer où elles veulent et au moment désiré (Wasfi, Steinmetz-Wood et Levinson, 2017).

Le modèle de développement humain - processus de production du handicap (Fougerollas et al., 2020) conçoit le handicap comme le résultat de l'interaction entre des facteurs personnels et des facteurs environnementaux, lesquels incluent l'environnement social. Ce modèle s'applique à l'utilisation des transports en commun. En effet, la capacité à réaliser ses déplacements dépend à la fois de facteurs personnels et de facteurs environnementaux (Tessier et al., 2024). Les facteurs personnels impliquent par exemple les difficultés que rencontrent les personnes qui présentent une déficience intellectuelle lorsqu'elles doivent planifier un nouveau trajet ou gérer un imprévu (Mengue-Topio et Courbois, 2011). Mengue-Topio et Courbois (2011) indiquent également que les craintes des personnes qui présentent une déficience intellectuelle (peur de se perdre, sentiment d'insécurité durant le déplacement) contribuent à limiter leurs déplacements. Les facteurs environnementaux incluent notamment le manque d'options dans le quartier de résidence, la fiabilité et la fréquence du service, les horaires (difficulté à les comprendre) (Wasfi et al., 2017), ainsi que la complexité et le nombre de transferts durant le trajet (Maisel et al., 2021). De plus, les proches jouent un rôle important pour les personnes qui présentent une déficience intellectuelle, notamment dans le soutien aux déplacements (Bross et al., 2023).

Mise en contexte

Les personnes qui présentent une déficience intellectuelle représentent une grande proportion des personnes utilisatrices du transport adapté à Montréal, alors que certaines d'entre elles pourraient développer les habiletés nécessaires à l'utilisation des transports en commun. La Société de transport de Montréal (STM) a souhaité leur permettre de développer ces habiletés en mettant en place un programme de formation à l'utilisation de l'autobus et du métro qui leur est spécifiquement consacré. La STM a souhaité valider scientifiquement ce programme.

La présente recherche visait à connaître les effets de la participation au programme de formation chez les personnes apprenantes. Elle visait également à décrire la validité sociale du programme de formation développé par la STM.

Objectifs du projet de recherche associé au programme de formation

- › **Évaluer les effets du programme** (formation théorique et entraînements individuels) sur l'apprentissage des transports en commun et sur les habitudes d'utilisation des transports en commun (mesure de suivi trois mois après la fin du programme de formation).
 - › **Évaluer les effets de la participation au programme de formation** sur l'autodétermination des personnes apprenantes.
 - › **Évaluer la validité sociale de la formation** en identifiant les obstacles et les facilitateurs du programme de formation selon les personnes présentant une déficience intellectuelle, leurs proches (parents, fratrie) et les personnes formatrices et entraîneuses.
-

Effets de la pandémie

Le projet de recherche a commencé en février 2020. Toutefois, les mesures sanitaires liées à la pandémie de la COVID-19 l'ont interrompu le 16 mars 2020. L'équipe de recherche a dû attendre que le contexte en permette la reprise avant de planifier un nouveau calendrier de formation. La méthode a dû être modifiée en raison des diverses interruptions du projet et des contraintes liées à la pandémie de la COVID-19.

Méthode

Les données ont été recueillies en suivant une méthode mixte avec un devis préexpérimental. Un échantillon de convenance a été utilisé. Les personnes apprenantes qui ont participé au programme de formation offert par la STM et un ou une de leurs proches ont formé les dyades participantes. Les données ont été recueillies à trois temps de mesures : une mesure prétest, une mesure post-test et une mesure de suivi, trois mois après la fin du programme de formation.

Participants

Les données permettant de répondre aux objectifs 1 et 2 ont été recueillies auprès de dix personnes apprenantes qui ont complété le programme de formation (femme : 9, homme : 1; 18 à 26 ans) et de dix proches (père : 1, mère : 7, famille élargie : 1, ami de la famille : 1; 40-70 ans). Les données préliminaires présentées à l'objectif 3 ont été récoltées auprès de huit personnes apprenantes (femme : 5, hommes : 3; 18-21 ans : 7, plus de 21 ans : 1) qui avaient débuté le programme de formation avant la pandémie de la COVID-19, mais dont la participation a été interrompue par la pandémie.

Description du programme

Le programme de formation à l'utilisation des transports en commun incluait quatre demi-journées de formations de groupe comprenant de l'enseignement magistral et un exercice en situation réelle. Le programme incluait également des entraînements pratiques (d'un à cinq, selon les besoins) à la suite des séances en groupe.

Séance 1	› Théorie - autobus › Visite d'un autobus
Séance 2	› Théorie - métro › Pratique de planification
Séance 3	› Comportements et sécurité › Validation du titre de transport › Gestion des imprévus
Séance 4	› Rallye en groupe dans le métro

Instruments de mesure

OBJECTIFS	1	› La capacité à utiliser les transports en commun a été mesurée à partir d'une analyse de tâche. › Les connaissances théoriques au sujet de l'utilisation des transports en commun ont été mesurées à partir d'un questionnaire de connaissances. › Les habitudes de transport ont été mesurées à partir d'un journal de bord des déplacements.
	2	› L'autodétermination des personnes apprenantes a été mesurée à partir de l'Inventaire d'autodétermination – autorapporté (IA-A; Shogren et al., 2018).
	3	› Les données permettant de répondre à l'objectif 3 ont été recueillies à partir de groupes d'entretien, qui se sont tenus à la fin de chaque séance théorique, et de courtes fiches d'évaluation. Ces fiches ont été remplies par les personnes apprenantes tout de suite après le groupe d'entretien.

Résultats

OBJECTIFS	1	› Les résultats indiquent que le programme de formation est efficace pour améliorer les connaissances théoriques des personnes apprenantes, et que ces connaissances se maintiennent dans le temps. Toutefois, en raison d'un problème de validité de la mesure, les résultats ne permettent pas de tirer de conclusion quant à l'effet du programme de formation sur les habiletés des personnes participantes à se déplacer en autobus ou en métro. De plus, la petite taille de l'échantillon ne permet pas de tirer de conclusion sur l'effet de la participation au programme de formation sur la fréquence d'utilisation de l'autobus ou du métro.
	2	› La petite taille de l'échantillon ne permet pas de tirer de conclusion au sujet de l'effet de la participation au programme de formation sur l'autodétermination des personnes apprenantes. En effet, le résultat des analyses statistiques n'est pas significatif. Les analyses présentent toutefois différentes tailles d'effet, qui varient de petites à grandes.
	3	› Des résultats préliminaires indiquent que les personnes apprenantes ont majoritairement apprécié le programme de formation et les exercices, le lieu et le moment où ils ont été offerts ainsi que les apprentissages qu'elles ont faits. L'ambiance du groupe a été l'aspect le moins apprécié, entre autres parce que certains ne respectaient pas le tour de parole. Parmi les aspects les plus appréciés figurent les exercices pratiques ainsi que la possibilité de démontrer une habileté ou une connaissance. En ce qui a trait aux aspects les moins appréciés, les personnes participantes ont mentionné le sujet des imprévus lors de l'utilisation des transports en commun ainsi que le fait de ne pas se sentir compétentes relativement au sujet abordé.

Recommandations

Les résultats soutiennent partiellement l'utilité du programme de formation, notamment pour améliorer les connaissances théoriques au sujet de l'utilisation des transports en commun.

Sur la base de résultats préliminaires, quelques recommandations sont formulées relativement au programme de formation :

- › Comme cela a été suggéré à la STM à la suite des résultats préliminaires tirés des groupes d'entretien menés en 2020 avec des personnes apprenantes (voir annexe 5), le programme de formation devrait renforcer le sentiment de compétence des personnes apprenantes à toutes les étapes. En effet, les résultats indiquent que ces dernières ont aimé les sujets où elles se sentaient compétentes, et qu'elles n'ont pas aimé ceux où elles ne se sentaient pas compétentes.
- › Le programme de formation devrait accorder une attention particulière à la gestion des imprévus, puisque ce thème a été le plus difficile pour une personne et le moins aimé par quelques autres, alors qu'il revêt une grande importance pour la sécurité durant les déplacements. Ce thème pourrait par exemple être présenté de façon ludique afin de le rendre plus agréable pour les personnes participantes.
- › Enfin, les résultats préliminaires présentés dans les affiches scientifiques figurant à l'annexe 6 suggèrent qu'en raison du rôle qu'ils jouent, l'inclusion des proches dans le développement de l'autonomie dans les déplacements pourrait favoriser son actualisation.

Les difficultés rencontrées en cours de projet permettent également de dégager des recommandations pour les recherches visant l'évaluation d'un programme de formation à l'utilisation des transports en commun.

- › Pour mesurer les habiletés à utiliser les transports en commun, la même personne devrait faire l'évaluation au prétest et au post-test. Lorsque cela n'est pas possible, un mécanisme devrait être mis en place pour s'assurer de la fidélité interjuges.
- › L'implication des personnes de la communauté (p. ex. : les parents, les enseignants, les organismes communautaires) dans un programme de formation à l'utilisation des transports en commun pour les personnes qui présentent une déficience intellectuelle devrait favoriser leur apprentissage. Pour faciliter la recherche, un mécanisme pourrait être prévu pour documenter l'ampleur de cette implication.

Table des matières

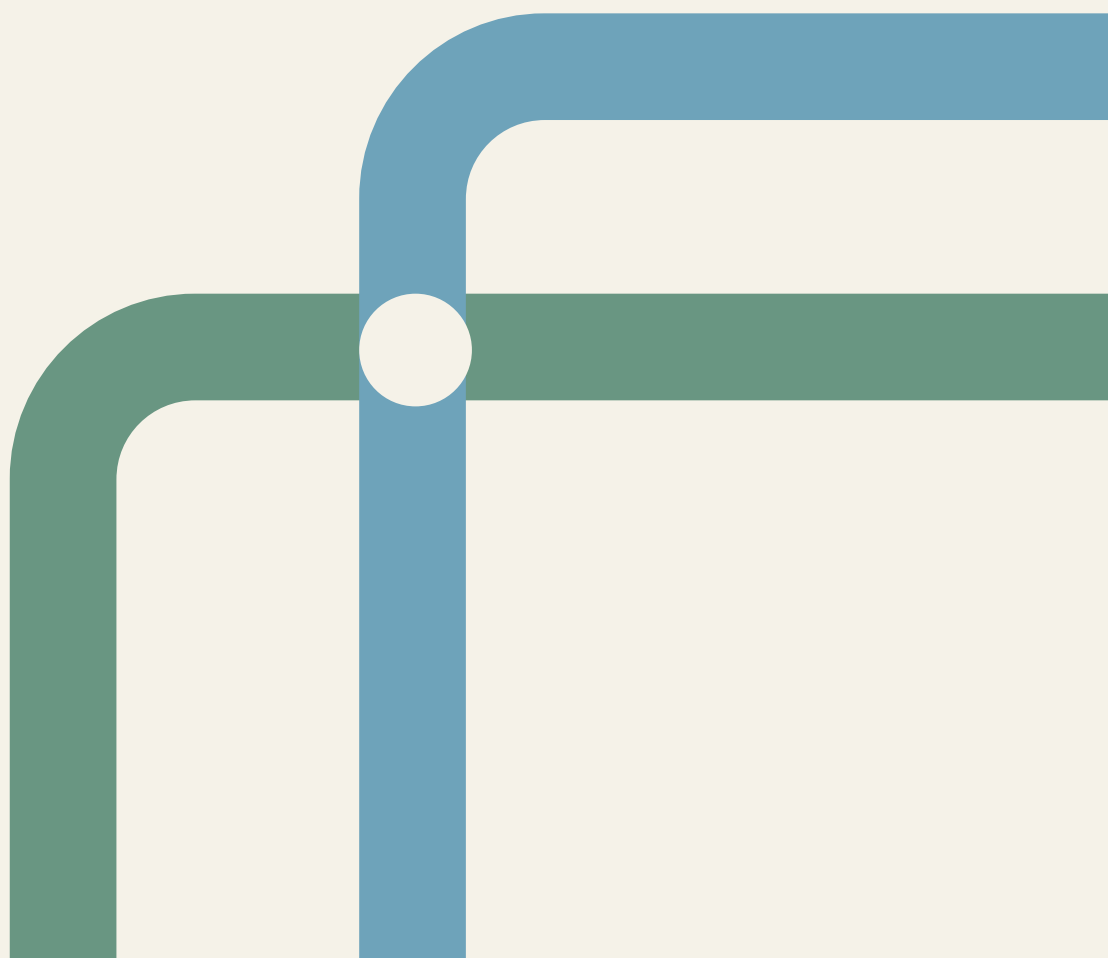
L'importance de l'autonomie dans les déplacements et le contexte de la recherche	12
Problématique et cadre théorique	13
La déficience intellectuelle	13
Inclusion sociale	13
Moyens de transport et autonomie dans les déplacements	14
Enjeux liés à l'autonomie dans les déplacements dans les transports en commun	15
Interventions pour soutenir l'utilisation autonome des transports en commun	17
Origine du projet à la STM	18
Objectifs	18
Évaluation des effets du programme de formation et de sa validité sociale	19
Éthique	20
Effets de la pandémie	20
Méthode	21
Devis	21
Personnes participantes	21
Procédure	22
Instruments de mesure	23
Calendriers des formations et des temps de mesure	27
Analyse	29
Résultats	30
Description des personnes participantes (objectifs 1 et 2)	30
Objectif 1	31
Objectif 2	34
Description des personnes participantes (objectif 3)	35
Objectif 3	36
Autres résultats	38
Discussion	39
Recommandations et conclusion	42
Recommandations	43
Faisabilité de la recherche	43
Programme de formation	43
Retombées pour les partenaires	44
Conclusion	45
Références	46

Liste des tableaux

Tableau 1 : Temps de mesure complétés avant l'arrêt dû à la pandémie (hiver 2020)	27
Tableau 2 : Calendrier des formations	27
Tableau 3 : Détails des temps de mesure pour les personnes apprenantes et leurs proches, avant et après la formation	28
Tableau 4 : Mesures prises auprès des personnes apprenantes durant les formations	28
Tableau 5 : Mesures prises auprès des personnes dispensant les formations et les entraînements	29
Tableau 6 : Caractéristiques des personnes apprenantes (objectifs 1 et 2)	30
Tableau 7 : Variables descriptives des personnes apprenantes (objectifs 1 et 2)	30
Tableau 8 : Caractéristiques des proches (objectifs 1 et 2)	31
Tableau 9 : Variable descriptive des proches (objectifs 1 et 2)	31
Tableau 10 : Comparaison des résultats aux tests de connaissances aux différents temps de mesure	32
Tableau 11 : Différences entre les nombres de déplacements moyens en transport en commun et en transport adapté au prétest et à la mesure de suivi	33
Tableau 12 : Nombre de déplacements - statistiques descriptives	33
Tableau 13 : Nombre de déplacements et leurs modalités pour chaque personne participante	34
Tableau 14 : Différences dans l'autodétermination aux différents temps de mesure	34
Tableau 15 : Caractéristiques des personnes apprenantes (objectif 3)	35
Tableau 16 : Variables descriptives des personnes apprenantes (objectif 3)	35
Tableau 17 : Caractéristiques des proches (objectif 3)	36
Tableau 18 : Variable descriptive (objectif 3)	36
Tableau 19 : Faits saillants présentés à la STM, tirés d'entretiens de groupe avec des personnes apprenantes à l'hiver 2020	37
Tableau 20 : Appréciation de différents aspects des trois premières séances de formations théoriques (2020) combinées	38
Tableau A1 : Calendrier des formations initialement prévues	77
Tableau A2 : Première révision (automne 2020)	77
Tableau A3 : Deuxième révision (printemps 2021)	77
Tableau A4 : Activités de recherche prévues aux différents temps de mesure pour le groupe expérimental	78
Tableau A5 : Activités de recherche prévues aux différents temps de mesure pour le groupe liste d'attente	79
Tableau A6 : Mesures prises lors des formations théoriques et pratiques	80

Liste des annexes

Annexe 1 : Éthique	50
Annexe 2 : Méthode initialement prévue	76
Annexe 3 : Recrutement	81
Annexe 4 : Instruments de mesure	84
Annexe 5 : Résultats présentés à la STM en mai 2020	116
Annexe 6 : Diffusion des résultats – affiches scientifiques	122



L'importance de l'autonomie dans les déplacements et le contexte de la recherche

Problématique et cadre théorique

La déficience intellectuelle

La déficience intellectuelle, selon l'American Association on Intellectual and Developmental Disabilities, « ... est caractérisée par des limitations significatives du fonctionnement intellectuel et du comportement adaptatif lequel se manifeste dans les habiletés conceptuelles, sociales et pratiques » (Schalock et al. 2021, p.1). Ces limites surviennent avant l'âge de 22 ans (Schalock et al., 2021). Un important postulat associé à cette définition est que « généralement, le fonctionnement de la personne présentant une DI devrait s'améliorer si un soutien personnalisé et approprié lui est offert sur une période prolongée » (Schalock et al., 2021, p.1).

Inclusion sociale

Même si l'ensemble de la société bénéficierait de leur inclusion (Simplican, Leader, Kosciulek et Leahy, 2015), les personnes qui présentent une déficience intellectuelle continuent de rencontrer des difficultés sur le plan de l'inclusion sociale (Merrells, Buchanan et Water, 2019). Simplican et al. (2015) définissent l'inclusion sociale comme l'interaction entre les relations interpersonnelles et la participation communautaire (Simplican et al., 2015). Plusieurs éléments contribuent à l'inclusion sociale des personnes qui présentent une déficience intellectuelle, dont leur intégration dans les milieux que fréquente l'ensemble de la population (Wilton, Fudge Schormans et Marquis, 2018). Simplican et al. (2015) proposent un modèle écologique qui inclut différentes conditions pouvant faciliter l'inclusion sociale ou lui nuire. L'accès à un moyen de transport fait partie de ces conditions et des chercheurs considèrent que son influence sur l'inclusion sociale est importante (Simplican et al., 2015). Une revue systématique de la littérature réalisée par Verdonshot, de Witte, Reichrath, Buntinx et Curfs en 2009 abonde dans le même sens : le manque d'accès au transport influence la participation sociale des personnes qui présentent une déficience



Le fait d'être inclus socialement influence les possibilités de rencontrer des occasions d'agir de façon autodéterminée.

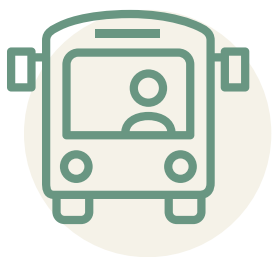
intellectuelle. D'autres auteurs abordent également les effets de l'autonomie dans les déplacements, qui contribue notamment à l'inclusion sociale (Bascom et Christensen, 2017; Wormald, McCallion et McCarron, 2019).

L'inclusion sociale favorise à son tour l'autodétermination. Cette dernière est définie par Shogren et al. (2015) comme une caractéristique des personnes qui agissent en fonction des buts qu'elles ont choisis, lorsque ces choix ont été faits librement. Le fait d'être inclus socialement influence les possibilités de rencontrer des occasions d'agir de façon autodéterminée (Walker et al., 2011).

Moyens de transport et autonomie dans les déplacements

Les personnes qui présentent une déficience intellectuelle se déplacent à pied, à vélo, en automobile en tant que passagères, en transport en commun et en transport adapté (Wasfi, Steinmetz-Wood et Levinson, 2017). Parmi les personnes qui présentent une déficience intellectuelle âgées de plus de 40 ans et résidant en Irlande interrogées par McCausland et al. (2019), 21,2 % ont indiqué avoir utilisé l'autobus en milieu urbain durant la dernière année. Trois ans plus tard, c'est 19,8 % qui ont indiqué avoir utilisé ce mode de transport. La proportion de personnes ayant utilisé d'autres modes de transport (par exemple : le train ou l'autobus interurbain) est moindre (13 % ou moins). Les modes de déplacement plus fréquemment utilisés impliquent que les personnes présentant une déficience intellectuelle dépendent des autres pour se déplacer : être conduites par du personnel de soutien (90,7 %) ou par la famille (39,5 %), utiliser le taxi (47 %) (McCausland et al., 2019). De plus, plusieurs doivent renoncer à effectuer un déplacement qu'elles souhaiteraient faire, faute d'un moyen pour se déplacer où elles veulent et au moment désiré (Wasfi, 2017).

Le transport adapté est souvent utilisé par les personnes qui ne sont pas en mesure d'utiliser les transports en commun. Ce mode de transport a l'avantage d'être un service porte à porte. Toutefois, plusieurs inconvénients liés à son utilisation



sont documentés dans la littérature, dont les délais d'attente (Bross et al., 2023), les temps de trajets longs et imprévisibles et le manque de flexibilité (Tessier et al., 2024). De plus, la planification d'un déplacement doit se faire plusieurs heures à l'avance, ce qui ne permet pas de faire des déplacements non planifiés.

Une étude de Wasfi et al. (2017) indique que moins de la moitié (48 %) des personnes présentant un trouble du développement (incluant la déficience intellectuelle) interrogées rapportent se sentir autonomes dans leurs déplacements. De plus, 68 % d'entre elles perçoivent que l'utilisation des transports en commun les rendrait plus indépendantes. Il importe donc de comprendre les enjeux et les obstacles liés à l'utilisation des transports en commun ainsi que les pratiques pouvant faciliter les déplacements autonomes.

Enjeux liés à l'autonomie dans les déplacements dans les transports en commun

Les personnes qui présentent une déficience intellectuelle peuvent se retrouver en situation de handicap lorsqu'elles utilisent les transports en commun. Le modèle de développement humain - processus de production du handicap (Fougeyrollas et al., 2020) conçoit le handicap comme le résultat de l'interaction entre des facteurs personnels et des facteurs environnementaux, lesquels incluent l'environnement social. Ce modèle s'applique à l'utilisation des transports en commun. En effet, la capacité à réaliser ses déplacements dépend à la fois de facteurs personnels et de facteurs environnementaux (Tessier et al., 2024).

Facteurs personnels

La planification de nouveaux trajets et la gestion des imprévus figurent parmi les difficultés rencontrées par les personnes présentant une déficience intellectuelle (Mengue-Topio et Courbois, 2011). La capacité à identifier et à décrire les repères visuels dans des quartiers qui ne leur sont pas familiers est aussi un enjeu (Courbois, Blades, Farran et Sockeel, 2013; Courbois, Mengue-Topio, Blades, Farran et Sockeel, 2019).

Mengue-Topio et Courbois (2011) indiquent que les craintes des personnes qui présentent une déficience intellectuelle (peur de se perdre, sentiment d'insécurité durant le déplacement) contribuent à limiter leurs déplacements. De plus, Smith Hill et al. (2024) soulignent que le stress lié à l'utilisation des transports en commun dépasse parfois les difficultés de compréhension du système de transport. L'anxiété peut être définie comme «... une réaction affective provoquée par l'appréhension d'événements pénibles» (Marchand et Letartre, 2004, p. 27). Les taux de prévalence de troubles anxieux chez les personnes présentant une déficience intellectuelle (de 11,5 % à 15 %, selon les études) sont plus élevés que dans la population géné-

rale (Morin et Méryneau-Côté, septembre 2015; Crocker, Prokić, Morin et Reyes, 2014; Buckles, Luckasson et Keefe, 2013). Une étude avance que le degré d'anxiété ressentie influence le type de stratégie de résolution de problème privilégiée par les personnes qui présentent une déficience intellectuelle moyenne lorsqu'elles décrivent la réaction qu'elles auraient dans diverses situations hypothétiques (Kurtek, 2016). Plus précisément, les participants moins anxieux de cette étude ont plus souvent identifié des stratégies axées sur la tâche, alors que les participants plus anxieux ont plus fréquemment sélectionné des stratégies d'évitement ou guidées par les émotions. L'anxiété ressentie par les personnes qui présentent une déficience intellectuelle pourrait donc influencer les stratégies qu'elles utilisent lorsqu'elles se déplacent en transport en commun ou rencontrent des imprévus dans ce contexte.

Facteurs environnementaux

Les personnes qui présentent un trouble du développement rencontrent plusieurs barrières environnementales pouvant limiter leur utilisation des transports en commun, notamment le manque d'options dans le quartier de résidence, la fiabilité et la fréquence du service, les horaires (difficulté à les comprendre), (Wasfi et al., 2017) ainsi que la complexité et le nombre de transferts durant le trajet (Maisel et al., 2021).

Les proches jouent un rôle important pour les personnes qui présentent une déficience intellectuelle, notamment dans le soutien aux déplacements (Bross et al., 2023). Les résultats d'une étude menée par Power (2008) indiquent toutefois que les proches doivent se positionner entre la réponse au besoin d'autonomie de la personne présentant une déficience intellectuelle et la réponse à son besoin de protection. Cet auteur souligne également que les parents des jeunes adultes qui présentent une déficience intellectuelle se perçoivent fréquemment comme surprotecteurs malgré leurs efforts pour ne pas l'être. De leur côté, Mengue-Topio et Courbois (2011) indiquent que les craintes des proches peuvent entraîner les personnes qui présentent une déficience intellectuelle à limiter leurs déplacements.



Les proches jouent un rôle important pour les personnes qui présentent une déficience intellectuelle.

Interventions pour soutenir l'utilisation autonome des transports en commun

Plusieurs études récentes ont examiné les effets de différentes interventions pour favoriser l'utilisation autonome des transports en commun par les personnes qui présentent une déficience intellectuelle. Quelques-unes portent sur l'utilisation de la technologie (Cano et al., 2018; Capallera et al., 2023; McDonnell et al., 2021; Morash-MacNeil, 2022; Price et al., 2018). Par exemple, Capallera et al. (2023) concluent que la réalité virtuelle pourrait contribuer à l'apprentissage des habiletés nécessaires à l'autonomie dans les déplacements. De leur côté, McDonnell et al. (2021) ont évalué un programme de formation qui comportait huit séances individuelles en situation réelle. Le programme incluait l'intégration de diverses assistances technologiques. Cette étude conclut que le programme a permis de diminuer les interventions de l'entraîneur durant les déplacements. Une autre étude menée en 2018 par Cano, Fernández-Manjón et García-Tejedor indique qu'une intervention a permis à des personnes qui présentent une déficience intellectuelle d'améliorer leur performance à un jeu d'ordinateur qui reproduit l'environnement du métro de Madrid, ce qui pourrait contribuer à l'apprentissage de l'utilisation du transport en commun. Dans une étude, trois des quatre participants, des adultes qui présentent une déficience intellectuelle, ont appris à utiliser « Google Map » (Price, Marsh et Fisher, 2018). Deux autres études ont comparé l'efficacité d'outils technologiques comparativement à une carte en papier pour améliorer les déplacements. Selon la première, réalisée par Davies, Stock, Holloway et Wehmeyer (2010), parmi les personnes participantes, 73 % de celles utilisant un système de GPS avec des indices visuels et auditifs lors des déplacements sont descendues de l'autobus au bon arrêt, comparativement à 8 % pour le groupe contrôle, qui utilisait une carte et des indications verbales. La seconde étude, réalisée par Morash-MacNeil (2022), rapporte une amélioration des performances de cinq personnes qui présentent une déficience intellectuelle lorsqu'elles utilisent une application de navigation conçue spécifiquement pour les personnes qui présentent une déficience intellectuelle, comparativement à une carte en papier. Les résultats de Pfeiffer et al. (2020) indiquent quant à eux qu'un programme d'entraînement individuel (2 à 29 séances) adapté aux besoins des personnes a permis à l'ensemble des participants d'améliorer leurs compétences requises pour utiliser de façon indépendante les transports en commun. De leur côté, Haveman, Tillmann, Stöppler, Kvas et Monninger (2013) ont constaté que 65,3 % des élèves présentant une déficience intellectuelle participant à leur projet de recherche ont réalisé de façon autonome le trajet entre l'école et la maison, trois ans après le début du projet. Ce projet incluait diverses interventions, notamment l'évaluation des compétences liées à la mobilité, l'enseignement individualisé, l'information aux parents et au personnel enseignant, les formations aux chauffeurs et chauffeuses d'autobus, les séances d'entraînement en situation réelle, l'aide par des entraîneurs et entraîneuses, l'adaptation de l'environnement physique (changements dans les rues et les autobus) et l'enseignement d'habiletés de gestion des incidents (p. ex. par l'utilisation d'un système de positionnement GPS).

Origine du projet à la STM

Selon les données fournies par la STM, 4000 personnes présentant une déficience intellectuelle utilisent leur service de transport adapté, ce qui représente 10 % de l'ensemble des personnes utilisatrices. En 2016, les personnes présentant une déficience intellectuelle ont utilisé 30 % des déplacements offerts par le transport adapté, ce qui représente 230000 déplacements d'une distance variant de 400 mètres à 6,6 km (M. Le Bouëdec, communication personnelle, 17 décembre 2018). Pour la STM, ces chiffres démontrent l'intérêt de mettre en place des options pour améliorer l'accès au transport régulier. La STM avait d'ailleurs adopté un plan de développement d'accessibilité universelle dans le cadre de sa politique sur l'accessibilité universelle de 2009. Dans ce contexte, la STM a développé un programme de formation destiné aux personnes présentant une déficience intellectuelle. Pour ce faire, elle a travaillé en partenariat avec le Centre François-Michelle, une école spécialisée ayant de l'expérience dans l'entraînement d'élèves présentant une déficience intellectuelle à l'utilisation des transports en commun, pour développer un programme de formation à l'utilisation du réseau de transports en commun. La STM souhaitait valider scientifiquement ce programme et a approché Dre Morin pour développer un projet de recherche en partenariat à cet effet.

La présente recherche visait à connaître les effets de la participation au programme de formation chez les personnes apprenantes. Elle visait également à décrire la validité sociale du programme de formation développé par la STM. La validité sociale comporte trois aspects, soit l'importance des buts pour la société, l'acceptabilité de l'intervention ainsi que son utilité (Wolf, 1978).

Objectifs

- 1.** Évaluer les effets du programme (formation théorique et entraînements individuels) sur l'apprentissage des transports en commun et sur les habitudes d'utilisation des transports en commun (mesure de suivi trois mois après la fin du programme de formation).
- 2.** Évaluer les effets de la participation au programme de formation sur l'autodétermination des personnes apprenantes.
- 3.** Évaluer la validité sociale de la formation en identifiant les obstacles et les facilitateurs du programme de formation selon les personnes présentant une déficience intellectuelle, leurs proches (parents, fratrie) et les personnes formatrices et entraîneuses.

Évaluation des effets du programme de formation et de sa validité sociale

Éthique

Les comités responsables pour les institutions participantes ont approuvé ce projet de recherche, soit le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) de l'UQAM (approbation initiale le 21 octobre 2019), le Comité d'éthique de la recherche en dépendances, inégalités sociales et santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal (approbation initiale le 9 mars 2020), et la Commission scolaire de Montréal (CDSM; approbation par courriel le 6 janvier 2020). Le dépôt de demandes de renouvellement annuel et de demandes de modifications au besoin a permis le maintien de la validité des certificats d'éthique. Les documents initiaux attestant l'approbation éthique figurent à l'annexe 1.

Effets de la pandémie

Le projet de recherche a commencé en février 2020. Toutefois, les mesures sanitaires liées à la pandémie de la COVID-19 l'ont interrompu le 16 mars 2020. L'équipe de recherche a dû attendre que le contexte en permette la reprise avant de planifier un nouveau calendrier de formation. Le projet a finalement pu être mené à terme après trois révisions du calendrier. Le contexte de la pandémie a toutefois nui au recrutement et a contribué à la diminution de la taille de l'échantillon, comparative-ment à ce qui avait été initialement prévu. La méthode a dû être modifiée en raison des diverses interruptions du projet et des contraintes liées à la pandémie de la COVID-19. Les sections suivantes présentent la méthode utilisée. La méthode initialement prévue se retrouve à l'annexe 2. Le principal changement est lié au devis de recherche. En effet, il était prévu d'avoir un groupe expérimental et un groupe liste d'attente. Celui-ci devait jouer le rôle de groupe contrôle. Les personnes participantes du groupe liste d'attente devaient participer au programme de formation un peu plus tard, devenant alors un groupe expérimental. Le groupe liste d'attente n'a finalement pas pu être constitué, ce qui a ainsi modifié le devis initialement prévu.



***La méthode a dû être
modifiée en raison des diverses
interruptions du projet et des
contraintes liées à la pandémie
de la COVID-19.***

Méthode

Devis

Les données ont été recueillies à partir d'un échantillon de convenance. Les personnes apprenantes qui ont participé au programme de formation offert par la STM et un ou une de leurs proches ont formé les dyades participantes. Les données ont été recueillies à trois temps de mesure : une mesure prétest, une mesure post-test et une mesure de suivi, trois mois après la fin du programme de formation.

Pour les deux premiers objectifs de la recherche, un devis de recherche préexpérimental a été utilisé. Les données ont été recueillies auprès de dix dyades, réparties dans trois cohortes ayant participé au programme de formation en 2021 et en 2022.

En ce qui concerne le troisième objectif de la recherche, un devis mixte a été réalisé. Les résultats préliminaires pour ce troisième objectif sont tirés de données recueillies auprès de huit personnes participantes en 2020, avant la mise en place des mesures sanitaires liées à la pandémie de la COVID-19.

Personnes participantes

Les **critères d'inclusion** retenus étaient les suivants : 1) être âgé de 18 ans ou plus; 2) vouloir apprendre à utiliser l'autobus ou le métro; 3) présenter une déficience intellectuelle; 4) habiter à distance de marche d'un arrêt d'autobus ou d'une station de métro; 5) être en mesure de consentir de façon éclairée à participer à la recherche; 6) être capable de traverser la rue sans aide et de s'orienter dans un lieu connu; 7) avoir un proche qui accepte de participer à la recherche. À partir de l'automne 2021, les critères d'inclusion ont été élargis pour permettre aux personnes âgées de 16 ans et plus de participer à l'étude, afin d'augmenter le nombre de participants potentiels.

Les **critères d'exclusion** étaient les suivants : 1) présenter un trouble du spectre de l'autisme; 2) se déplacer en fauteuil roulant; 3) prévoir suivre une autre formation sur le transport dans les mois suivant le début de la participation à la recherche.

Les analyses pour les objectifs 1 et 2 incluent les résultats des dix dyades ayant complété l'ensemble des temps de mesure prévus à l'étude. La personne apprenante de l'une d'entre elles présente aussi un trouble du spectre de l'autisme. Considérant la petite taille de l'échantillon, cette dyade a été incluse dans les analyses.

En ce qui a trait aux analyses des données préliminaires présentées à l'objectif 3, elles sont issues d'un groupe de huit personnes apprenantes.

Procédure

Phase préparatoire - développement du programme

La Société de transport de Montréal (STM) a d'abord développé un programme d'entraînement aux transports en commun destiné aux personnes qui ont des limitations motrices (Filiatrault et al., 2021). À partir de celui-ci, et en collaboration avec une école spécialisée ayant de l'expérience dans l'entraînement à l'utilisation des transports en commun d'élèves présentant une déficience intellectuelle (Centre François-Michelle), la STM a ensuite élaboré un programme d'entraînement à l'utilisation des transports en commun destiné aux personnes qui présentent une déficience intellectuelle. Onze étudiantes au doctorat en psychologie et une à la maîtrise en psychoéducation, toutes spécialisées en déficience intellectuelle, huit organismes communautaires et trois chercheuses et chercheurs spécialisés dans le champ du handicap ont commenté le programme. La STM a recueilli ces commentaires et a apporté des modifications au programme dans le but de l'améliorer.

Description du programme

Le programme de formation à l'utilisation des transports en commun incluait quatre demi-journées de formations de groupe comprenant de l'enseignement magistral et un exercice en situation réelle. Cette formation en groupe abordait l'utilisation de l'autobus (planifier un trajet, acheter un titre de transport, se rendre à l'arrêt, valider son titre de transport, adopter les comportements attendus, sortir de l'autobus) et du métro (se repérer dans une station, suivre les étapes pour voyager en métro, adopter les comportements attendus), la planification des trajets ainsi que la gestion des imprévus durant les déplacements en transport en commun. Les outils proposés incluaient des cartes simplifiées du métro ainsi que des outils de planification. Le programme de formation incluait également d'un à cinq entraînements individuels, selon les besoins. Ces entraînements avaient lieu en situation réelle et visaient à pratiquer un trajet utile pour la personne apprenante. De plus, les personnes apprenantes recevaient une carte de transport mensuelle pour les trois mois qui suivaient la fin du programme de formation.

Recrutement

La STM était responsable du recrutement, car elle voulait tester ses processus de prise de contact avec les personnes souhaitant participer au programme de formation, dans le cadre de la mise en œuvre du programme. La STM visait également à consolider ses partenariats avec les acteurs du milieu à travers le recrutement pour le projet de recherche. Dans ce contexte, elle a sollicité des organismes communautaires interpellés par le projet (Rêvanous, Association de Montréal pour la déficience intellectuelle, Regroupement pour la Trisomie 21, Sans oublier le sourire), ainsi que deux CIUSSS de Montréal, soit le CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal et le CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal. La STM a également établi des partenariats avec des écoles (Centre de ressources éducatives et pédagogiques, Centre François-Michelle). La STM a communiqué directement avec les personnes qui répondaient aux critères d'inclusion pour savoir si elles souhaitaient participer à la recherche. Avec leur accord, la STM a transmis le nom des personnes intéressées à la coordinatrice de recherche. Les documents de recrutement figurent à l'annexe 3.

Instruments de mesure

Des mesures ont été prises auprès des personnes apprenantes, des proches et des personnes ayant dispensé les formations théoriques et les entraînements individuels. Les membres de l'équipe de recherche ont rempli l'ensemble des instruments de mesure directement avec les personnes participantes, à l'exception des journaux de bord, remplis par les personnes apprenantes, et d'un questionnaire destiné aux personnes ayant dispensé les formations et les entraînements. Les instruments développés pour ce projet de recherche se retrouvent à l'annexe 4.

En guise de compensation pour leur participation à l'étude, les personnes apprenantes ont reçu une carte-cadeau d'un montant de 10 \$ pour chaque activité de recherche complétée (rencontres et retour des journaux de bord). À partir de l'automne 2021, l'équipe de recherche a également offert une carte-cadeau du même montant en guise de compensation aux proches pour chaque activité de recherche complétée. Les personnes participantes avaient la possibilité de recevoir jusqu'à six cartes-cadeaux, et les proches avaient la possibilité d'en recevoir trois.

Personnes apprenantes

Objectif 1

Une **analyse de tâche** visait à mesurer la capacité des personnes apprenantes à utiliser les transports en commun dans un trajet utile pour elles. Elle a été construite à partir de la liste des comportements nécessaires à l'utilisation autonome et sécuritaire des transports en commun que la STM utilise pour établir les objectifs individualisés des entraînements, à laquelle des modifications mineures ont été apportées. Cette mesure donne un score en pourcentage, qui représente la proportion des items réussis dans l'ensemble des items observés par l'examineur durant la passation. Les commentaires de l'équipe de recherche ont entraîné quelques modifications mineures. Les entraîneurs et les entraîneuses de la STM ont rempli la grille au début du premier entraînement et un membre de recherche l'a remplie après la fin des entraînements.

L'équipe de recherche a développé un **questionnaire de connaissances sur les transports en commun** dans le but de mesurer l'évolution des connaissances aux trois temps de mesure. Ce questionnaire comporte deux sections et permet l'obtention d'un score sur 38. La première section inclut 17 questions au sujet des déplacements sécuritaires en autobus et en métro (p. ex. : Comment fait-on pour traverser une rue de façon prudente/sécuritaire? Que fait-on lorsque des personnes veulent descendre de l'autobus et que l'on veut monter dans l'autobus?). La seconde section comporte six images associées à une question (p. ex. : Qu'est-ce qu'on doit faire quand on voit [un panneau d'arrêt]? Qu'est-ce que c'est? [image d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus]).

Un **journal de bord quotidien** rempli par les personnes apprenantes a permis de documenter leur utilisation des transports en commun (nombre de déplacements, modalité de transport et appréciation du déplacement) pendant une période de deux semaines. Les proches et les membres de l'équipe de recherche ont offert un soutien au besoin. Cette mesure a été prise au prétest ainsi que trois mois après la fin du programme de formation.

L'anxiété ressentie par les personnes apprenantes a été mesurée au début et à la fin de chaque entraînement, à l'aide d'un **thermomètre de l'anxiété**. Pour ce faire, les entraîneurs et les entraîneuses les invitaient à situer leur niveau d'anxiété sur une échelle de 1 à 5 (1 étant le niveau d'anxiété le plus faible et 5 étant le niveau le plus élevé).

2.

Objectif 2

L'**Inventaire d'autodétermination – autorapporté** (IA_A; Shogren et al., 2018), version francophone en cours de validation du Self-Determination Inventory – Student Report (SDI-SR; version courte) a permis de mesurer l'autodétermination avant la participation au programme de formation (prétest), tout de suite après (post-test) ainsi qu'à la mesure de suivi trois mois après la fin du programme de formation. Une marque tracée par les apprenants et les apprenantes sur une droite indique leur degré d'accord avec chacun des 21 énoncés de l'outil. L'outil permet l'obtention d'un score en pourcentage. Les propriétés psychométriques de la version longue (50 items) sans la sous-échelle d'autorégulation sont adéquates. Plus précisément, pour les personnes en situation de handicap, les coefficients alpha et oméga varient entre 0,71 et 0,87 (Shogren et al., 2017).

3.

Objectif 3

Un **entretien de groupe** d'une durée de 2 à 10 minutes avait lieu à la fin de chacune des séances de formation théorique. Cet entretien visait à permettre à chaque personne d'aborder son appréciation de la séance de formation. Ces informations servaient à documenter la validité sociale du programme. De plus, à la fin de chacun de ces entretiens, les personnes apprenantes remplissaient une courte **fiche d'évaluation** afin de donner leur opinion concernant quelques aspects précis de la formation. Cette fiche a été développée par l'équipe de recherche dans le but de compléter le contenu des discussions. Une assistante de recherche lisait les questions et les personnes participantes encerclaient leur réponse sur une échelle de 1 (je n'ai pas du tout aimé) à 5 (j'ai beaucoup aimé), sur la fiche conçue à cet effet.

Les personnes apprenantes ont participé à trois **entretiens semi-structurés**, l'un avant de participer au programme de formation, le second après avoir terminé les entraînements pratiques et le troisième à la mesure de suivi. Le premier entretien a notamment permis de connaître leur perception et leur utilisation des transports en commun. Il a également permis de découvrir leur perception des apprentissages liés à l'utilisation des transports en commun qu'ils avaient déjà faits avant de débiter le programme de formation, ainsi que leur utilisation au quotidien. Cet entretien a aussi permis de connaître leurs motivations à participer au programme de forma-

tion; leurs souhaits relativement à l'utilisation future des transports en commun; les effets anticipés de l'utilisation autonome des transports en commun dans leur vie; la réaction de leurs proches en lien avec le développement de l'autonomie dans les déplacements. Le canevas a été révisé à partir des commentaires des assistantes de recherche et de l'analyse des entretiens réalisés en 2020. Les deux autres entrevues ont permis d'obtenir des informations sur la validité sociale du programme.

Les mesures suivantes ont été prises dans le but de décrire les personnes participantes.

Un **questionnaire sociodémographique** a permis d'obtenir les informations suivantes : le genre, l'âge, le type de résidence, le temps de résidence à Montréal, l'occupation de jour, la communauté culturelle d'appartenance, les moyens de transport utilisés, etc. Un membre de l'équipe de recherche a écrit les réponses des personnes participantes dans le questionnaire, au premier temps de mesure.

Les capacités adaptatives des personnes apprenantes ont été évaluées avec l'**Adaptive Behavior Assessment System-II (ABAS-II)** (Harrison et Oakland, 2008). Cet outil permet d'obtenir un score global normalisé ainsi que des scores normalisés pour trois échelles. Ces scores ont une moyenne de 100 et un écart-type de 15. Les échelles évaluent les trois sphères des comportements adaptatifs, soit la sphère conceptuelle, la sphère sociale et la sphère pratique. Le score pour chacune de ces sphères est composé des résultats de sous-échelles (de deux à quatre, selon la sphère). Les coefficients de test-retest du score global de comportement adaptatif sont de 0,90 ou plus. Les coefficients de test-retest des 10 domaines d'habileté se situent entre 0,80 et 0,90 (Harrison et Oakland, 2008). Un membre de l'équipe de recherche a rempli le questionnaire lors d'un entretien avec les proches, au premier temps de mesure.

Le besoin de soutien des personnes apprenantes a été évalué avec la première partie de l'**Échelle d'intensité de soutien (SIS-F)** (Thompson et al, 2004/2006), par un membre de l'équipe de recherche au premier temps de mesure, lors d'un entretien avec le proche. Cet outil mesure la fréquence, la durée quotidienne ainsi que le type de soutien qu'offre le proche dans six catégories d'activités (vie quotidienne, vie communautaire, apprentissage, travail, santé et sécurité, vie sociale). Les sous-échelles pour ces six activités comportent de huit à neuf items et les résultats permettent l'obtention d'un score d'équivalence normalisé (moyenne de 10; écart-type de 3). L'outil permet également l'obtention d'un score global normalisé (moyenne de 100; écart-type de 15). Pour la version francophone, les coefficients de Pearson se situent entre 0,79 et 0,92 pour la fiabilité interintervieweurs et inter-répondants (Morin et Cobigo, 2009), et les coefficients de fiabilité test-retest varient de bons à excellents (de 0,68 à 0,85) (Morin et Cobigo, 2008).

Le **Glasgow Anxiety Scale for People with an Intellectual Disability (GAS-ID)**, (Mindham et Espie, 2003) a été utilisé pour mesurer l'anxiété des personnes apprenantes avant leur participation au programme de formation. L'équipe de recherche l'a traduit en français en suivant la méthode par comité de Tassé et Craig (1999), avec l'approbation des auteurs. Cet outil de 27 items présente de bonnes qualités

psychométriques. Il permet d'identifier les personnes anxieuses (validité discriminante : $F = 51,99$; d.d. l. = 2; $p < 0,001$), avec un seuil clinique proposé de 13 à 15. Sa fiabilité test-retest est très satisfaisante ($r = 0,953$; $p < 0,0001$). Les coefficients alpha de Cronbach totaux et pour les sections «inquiétudes» et «symptômes physiologiques» sont de 0,90 ou plus, alors que celui pour la section «peurs spécifiques» est de 0,80. Ces trois sections comportent de 7 à 10 items (Mindham et Espie, 2003).

Proches

L'anxiété des proches a été mesurée avec l'**Inventaire d'anxiété situationnelle et de trait d'anxiété** (IASTA-Y; Spielberg 1970/1993) au premier temps de mesure. Le IASTA a un coefficient alpha de Cronbach de 0,91 (Gauthier et Bouchard, 1993) et des normes québécoises sont disponibles. Les normes québécoises permettent la conversion des résultats en score T (moyenne de 50, écart-type de 10).

Les proches ont aussi rempli un **questionnaire sociodémographique**, qui a permis d'obtenir des informations incluant notamment le lien avec la personne apprenante, l'âge, la communauté culturelle d'appartenance, le revenu et l'utilisation des transports.

Les proches ont également participé à deux **entretiens semi-structurés**, un avant la participation de la personne apprenante au programme de formation, et l'autre trois mois suivant la fin du programme. Le premier entretien a permis de connaître le point de vue du proche au sujet de l'autonomie dans les déplacements des personnes qui présentent une déficience intellectuelle ainsi que sur l'utilisation des transports en commun de la personne apprenante. Le second a permis de récolter des informations sur la validité sociale du programme.

Personnes dispensant les formations et les entraînements

Les personnes dispensant les formations et les entraînements ont rempli un **questionnaire** pour chacune des quatre séances de formation théorique et un pour les entraînements pratiques. Ils ont également participé à un **entretien semi-structuré** au sujet de leur expérience après la fin du programme. Ces informations servaient à documenter la validité sociale du programme de formation.

Calendriers des formations et des temps de mesure

Avant l'arrêt du projet dû aux mesures sanitaires, le premier temps de mesure de trois des groupes a pu être réalisé à l'hiver 2020, en tout ou en partie, comme l'illustre le tableau 1. Les personnes apprenantes du premier groupe expérimental ont également pu compléter trois séances de formation en groupe. Les mesures visant à recueillir leur appréciation de cette partie du programme ont donc pu être recueillies. Les dyades auprès de qui des données ont été recueillies en 2020 forment le groupe 2020 (G2020). Un tableau des mesures prévues à chaque temps, dans le devis initial, figure à l'annexe 2.

Tableau 1

Temps de mesure complétés avant l'arrêt dû à la pandémie (hiver 2020)

	T1	Formation	Entraînements individuels	T2	T3	T4
Groupe expérimental 1						
Groupe liste d'attente 1						
Groupe expérimental 2						
Groupe liste d'attente 2						

**Les cases partiellement colorées indiquent que la collecte de données pour ce temps a été partiellement réalisée.*

Tableau 2

Calendrier des formations

Groupe	Début de la formation	Fin de la formation
Cohorte 1 (C1)	2021-11-01	2022-02-24
Cohorte 2 (C2)	2022-06-02	2022-11-07
Cohorte 3 (C3)	2022-06-28	2022-09-22

Le tableau 2 indique les moments lors desquels les formations se sont tenues à la suite de la reprise du projet. Les mois où se sont déroulées les différentes activités de recherche pour chacune des cohortes formées se trouvent à l'annexe 2. Les tableaux 3 à 5 détaillent quant à eux les activités réalisées à chaque temps de mesure (prétest, post-test et mesure de suivi). Lors de la première rencontre, les membres de l'équipe de recherche expliquaient le formulaire de consentement aux personnes participantes, et celles-ci le signaient. Elles répondaient également à quelques questions au sujet de la participation à la recherche dans le but que l'équipe s'assure que leur compréhension leur permettait de donner un consentement éclairé. Les personnes dispensant le programme qui souhaitaient participer au projet signaient également un formulaire de consentement. Les formulaires de consentement se trouvent à l'annexe 1.

Tableau 3

Détails des temps de mesure pour les personnes apprenantes et leurs proches, avant et après la formation

	Prétest			Post-test	Mesure de suivi (trois mois après la fin de la formation)	
Visite 1	Personnes apprenantes	Proches	Formation	Personnes apprenantes	Personnes apprenantes	Proches
	› Consentement › Questionnaire sociodémographique › Test de connaissances › GAS-ID › Remise du journal de bord Durée de la rencontre : 50 minutes	› Consentement › Questionnaire sociodémographique › IASTA-Y › Entretien semi-structuré Durée de la rencontre : 60 minutes		› Questions individuelles sur la formation pratique › Test de connaissances › IA-A › Analyse de tâche Durée de la rencontre : 70 à 80 minutes	› Entretien semi-structuré › Remise du journal de bord › Test de connaissances › IA-A Durée de la rencontre : 65 à 75 minutes	› Entretien semi-structuré Durée de la rencontre : 30 minutes
Visite 2	› Entretien semi-structuré › IA-A Durée de la rencontre : 50 à 60 minutes	› SIS-F › ABAS-II Durée de la rencontre : 75 minutes				

GAS-ID: Glasgow Anxiety Scale for People with an Intellectual Disability; IASTA-Y : Inventaire d'anxiété situationnelle et de trait d'anxiété; IA-A : Inventaire d'autodétermination – autorapporté; SIS-F : Échelle d'intensité de soutien; ABAS-II : Adaptative Behavior Assessment System-II.

Tableau 4

Mesures prises auprès des personnes apprenantes durant les formations

	Mesures prises auprès des personnes apprenantes
Formation théorique (mesure prise par un membre de l'équipe de recherche)	› Questions écrites et orales sur la formation théorique (15 minutes)
Formation pratique (mesure prise par l'entraîneur ou l'entraîneuse)	› Mesures d'anxiété avant et après chaque exercice pratique (2 minutes) › Analyse de tâche avec l'entraîneur ou l'entraîneuse au début de la formation pratique (30 minutes)

Tableau 5

Mesures prises auprès des personnes dispensant les formations et les entraînements

	Durant les formations	À la fin des trois cohortes
Formations théoriques et pratiques	› Questions écrites après la dernière formation théorique (10 minutes)	› Entretiens semi-structurés (45 minutes) › Questions écrites sur les entraînements (10 minutes)

Analyse

Les analyses statistiques ont toutes été réalisées avec le programme IBM SPSS statistics, version 29. Les résultats aux objectifs 1 et 2 ont été obtenus à partir de tests de rangs signés de Wilcoxon. Les résultats de certaines analyses sont statistiquement significatifs, ce qui indique qu'ils peuvent être généralisés aux personnes ayant des caractéristiques similaires à celles de l'échantillon. D'autres résultats ne sont toutefois pas statistiquement significatifs.

La taille d'effet indique l'ampleur de l'association entre deux variables, que cette association soit statistiquement significative ou non. Plus la valeur est élevée, plus l'association entre les deux variables est forte. Ainsi, deux variables peuvent être associées dans un échantillon sans atteindre la signification statistique. Les tailles d'effet méritent néanmoins d'être relevées même lorsqu'une association n'est pas statistiquement significative, car elles peuvent indiquer des pistes intéressantes pour des recherches futures.

Résultats

Description des personnes participantes (objectifs 1 et 2)

Les tableaux 6 et 7 présentent les variables descriptives des personnes apprenantes et les tableaux 8 et 9 celles de leur proche. Les données de ces quatre tableaux correspondent aux dyades dont les personnes apprenantes ont complété en tout ou en partie les mesures du deuxième ou du troisième temps de mesure. C'est à partir des données recueillies auprès de ces personnes participantes que les analyses des objectifs 1 et 2 ont été réalisées.

Tableau 6

Caractéristiques des personnes apprenantes (objectifs 1 et 2)

Culture d'origine	n	Genre	n	Âge	n	Utilisation des transports en commun sans accompagnement avant la participation au programme de formation	n
Québécoise	7	Féminin	9	18-21 ans	5	Oui	6
Autre	3	Masculin	1	22-26 ans	5	Non	4
Total	10	Total	10	Total	10	Total	10

Tableau 7

Variables descriptives des personnes apprenantes (objectifs 1 et 2)

Variables	n	Étendue	Moyenne	Écart-type
Comportements adaptatifs (ABAS)	10	64-93	75,70	10,74
Anxiété (GAS-ID)	10	8-40	27,10	11,38
Besoin de soutien des personnes apprenantes (échelle globale) (SIS-F)	10	52-90	71,90	12,07
Besoin de soutien des personnes apprenantes (sous-échelle <i>vie communautaire</i>) (SIS-F, sous-échelle B)	10	3-10	5,80	2,20

Tableau 8

Caractéristiques des proches (objectifs 1 et 2)

Relation avec la personne apprenante	<i>n</i>	Âge	<i>n</i>
Père	1	40-49 ans	1
Mère	7	50-59 ans	6
Famille élargie	1	60-70 ans	3
Ami de la famille	1	Total	10
Total	10		

Tableau 9

Variable descriptive des proches (objectifs 1 et 2)

Variable	<i>n</i>	Étendue	Moyenne	Écart-type
Trait d'anxiété des proches (IASTA-Y)	10	32-57	44,40	8,42



Objectif 1

Évaluer les effets du programme (formation théorique et entraînements individuels) sur l'apprentissage des transports en commun et sur les habitudes d'utilisation des transports en commun (mesure de suivi trois mois après la fin du programme de formation).

Capacité à utiliser les transports en commun

L'analyse de tâche visait l'évaluation de l'effet du programme sur la **capacité à utiliser les transports en commun**. Les entraîneurs et les entraîneuses de la STM ont effectué cette mesure au début du premier entraînement et un membre de l'équipe de recherche l'a effectuée après la fin du programme de formation. Une analyse non paramétrique a permis de comparer les résultats à l'analyse de tâche avant et après la participation au programme (test des rangs signés de Wilcoxon, $n = 7$). Le résultat n'est pas statistiquement significatif ($p = 0,11$, $z = -1,57$), mais la taille d'effet est de moyenne à grande ($r = 0,42$). Le résultat à la mesure post-test (moyenne : 91,73) est toutefois moins élevé qu'à la mesure prétest (moyenne : 93,16), alors que la médiane est similaire (médiane post-test : 94,52; médiane prétest : 94,05).

Effets sur les connaissances théoriques

Une analyse non paramétrique (test des rangs signés de Wilcoxon) a permis de comparer les résultats aux tests de connaissances administrés avant la formation (prétest), tout de suite après (post-test) et trois mois après la fin du programme de formation (suivi) dans le but de connaître l'effet du programme sur **les connaissances théoriques** (tableau 10).

Tableau 10

Comparaison des résultats aux tests de connaissances aux différents temps de mesure

	Prétest vs post-test	Prétest vs mesure de suivi	Post-test vs mesure de suivi
z	-2,20	-2,02	-1,08
p	0,028*	0,043*	0,27
Tailles d'effet	$r = 0,52$	$r = 0,59$	$r = 0,31$
n	9	7	6

**résultat significatif*

Une différence significative est observée entre les résultats au test de connaissances effectué avant la participation au programme de formation et aux tests de connaissances effectués tout de suite après et trois mois après la fin du programme de formation. Dans les deux cas, on constate une amélioration du résultat au test de connaissances. Plus précisément, les résultats inclus dans l'analyse comparative des résultats du prétest (moyenne : 23,89; médiane : 25,00) sont moins élevés que ceux au post-test (moyenne : 26,89; médiane : 26,00). Les résultats inclus dans l'analyse au prétest (moyenne : 24,57; médiane : 27,00) sont également moins élevés que ceux à la mesure de suivi (moyenne : 29,14; médiane 28,00). De plus, les tailles d'effet sont grandes dans les deux cas, ce qui indique que les différences entre les différents temps de mesure sont importantes. La différence entre les mesures prises tout de suite après la participation au programme de formation (moyenne : 27,67; médiane 27,50) et à la mesure de suivi (moyenne : 29,33; médiane : 29,50) n'est pas significative, mais la taille d'effet est moyenne. Le programme de formation permettrait donc d'améliorer les connaissances théoriques des participants.

Une première lecture des entretiens qualitatifs avec les personnes ayant dispensé le programme de formation a permis de constater une variable confondante : certaines personnes apprenantes pourraient avoir révisé la matière du programme en classe. Voici un extrait de l'entretien avec une personne formatrice, qui s'exprime au sujet des obstacles et des facilitateurs rencontrés en donnant la formation :

«Y'a des professeurs que c'est super aidant, qui vont même faire pratiquer un peu le contenu qu'on a vu entre les séances. Ça c'est vraiment aidant. Y'a des professeurs aussi qui n'ont pas nécessairement de temps ou qui sont moins intéressés à faire ça.»

Fréquence d'utilisation des transports en commun

Les données tirées des journaux de bord ($n = 4$), complétés avant la participation au programme ainsi que trois mois après la fin de celui-ci, visaient à évaluer l'effet de la formation sur la **fréquence d'utilisation des transports en commun** (voir les résultats aux tableaux 11 et 12). Les résultats au test des rangs signés de Wilcoxon n'indiquent pas de différence entre le nombre de déplacements en transport en commun et en transport adapté aux différents temps de mesure. Les tailles d'effet sont toutefois moyennes, ce qui indique que dans l'échantillon, il y a tout de même une différence d'une certaine importance entre le nombre de déplacements au prétest et trois mois après la fin du programme de formation. Les résultats (nombre de déplacements par variable) indiquent toutefois que le nombre de déplacements a diminué entre le premier temps de mesure et la mesure de suivi pour les transports en commun, alors qu'il a augmenté pour le transport adapté. Aucune des personnes apprenantes de l'échantillon n'a changé de modalité de transport entre les temps de mesure (voir tableau 13).

Tableau 11

Différences entre les nombres de déplacements moyens en transport en commun et en transport adapté au prétest et à la mesure de suivi

	p	z	Taille d'effet
Nombre de déplacements total	0,46	-0,73	Moyenne ($r = 0,26$)
Nombre de déplacements en transport en commun	0,27	-1,08	Moyenne ($r = 0,39$)
Nombre de déplacements en transport adapté	0,31	-1,00	Moyenne ($r = 0,35$)

Tableau 12

Nombre de déplacements - statistiques descriptives

	Transport en commun (prétest)	Transport en commun (mesure de suivi)	Transport adapté (prétest)	Transport adapté (mesure de suivi)	Total (prétest)	Total (mesure de suivi)
n	4	4	4	4	4	4
Médiane	14,50	13,50	0,00	0,00	14,50	14,00
Moyenne	12,75	11,50	2,50	3	15,25	14,50
Écart-type	9,91	8,34	5	6	6,18	3,69

Tableau 13
Nombre de déplacements et leurs modalités pour chaque personne participante

Participants	Transport en commun (prétest)	Transport en commun (mesure de suivi)	Transport adapté (prétest)	Transport adapté (mesure de suivi)
# 213	0	0	10	12
# 223	10	11	0	0
# 225	19	16	0	0
# 226	22	19	0	0



Objectif 2

Évaluer les effets de la participation au programme de formation sur l'autodétermination des personnes apprenantes.

Le test non paramétrique des rangs signés de Wilcoxon a permis l'analyse des résultats aux mesures d'autodétermination (tableau 14). Les résultats ne sont pas statistiquement significatifs et présentent différentes tailles d'effet.

Tableau 14
Différences dans l'autodétermination aux différents temps de mesure

	Prétest vs post-test	Prétest vs mesure de suivi	Post-test vs mesure de suivi
z	-1,23	-, 55	-, 27
p	, 21	, 58	, 78
Taille d'effet	0,39	0,20	0,09
n	5	4	5

Il n'y a pas de différence significative entre les mesures du prétest et celles du post-test, soit juste après la participation au programme de formation. La taille d'effet (moyenne à grande) indique toutefois une différence importante dans l'échantillon entre les deux temps de mesure. La moyenne des résultats d'autodétermination avant la formation (75,60) est plus élevée que la moyenne des résultats tout de suite après (73), ce qui indique une diminution de l'autodétermination dans le temps. La médiane est toutefois demeurée la même (73). Il n'y a pas de différence significative entre les mesures d'autodétermination au prétest et à la mesure de suivi trois mois après la fin du programme. La taille d'effet est de petite à moyenne, ce qui indique une certaine différence entre les deux temps de mesure chez les participants de l'échantillon. Les résultats au prétest (moyenne : 76,25; médiane : 74,50) sont toutefois plus élevés que ceux à la mesure de suivi (moyenne : 75,25; médiane 71).

La différence est également non significative entre les mesures au post-test et à la mesure de suivi. La petite taille d'effet indique qu'il n'y a pas de différence dans l'échantillon.

Description des personnes participantes (objectif 3)

Les tableaux 15 et 16 décrivent les dyades participantes dont les données ont servi à atteindre l'objectif 3, et les tableaux 17 et 18 décrivent leurs proches. Ces résultats préliminaires sont tirés d'entrevues de groupe et de fiches d'évaluation que les personnes apprenantes ont rempli individuellement, et ce après chacune des trois séances théoriques ayant eu lieu en 2020, avant la mise en place des mesures sanitaires liées à la pandémie de la COVID-19.

Tableau 15

Caractéristiques des personnes apprenantes (objectif 3)

Culture d'origine	<i>n</i>	Genre	<i>n</i>	Âge	<i>n</i>	Utilisation des transports en commun sans accompagnement avant la participation au programme de formation	<i>n</i>
Québécoise	4	Féminin	5	18-21 ans	7	Oui	3
Autre	3	Masculin	3	Plus de 21 ans	1	Non	5
Total	7	Total	8	Total	8	Total	8

Tableau 16

Variables descriptives des personnes apprenantes (objectif 3)

Variables	<i>n</i>	Étendue	Moyenne	Écart-type
Comportements adaptatifs (ABAS)	8	66-85	73,38	6,54
Anxiété (GAS-ID)	8	12-42	25,13	12,12
Besoin de soutien (échelle globale) (score standard) (SIS-F)	8	64-83	71,75	6,01
Besoin de soutien (sous-échelle <i>vie communautaire</i>) (SIS-F, sous-échelle B)	8	4-8	5,63	1,40

Tableau 17

Caractéristiques des proches (objectif 3)

Relation avec la personne apprenante	<i>n</i>	Âge	<i>n</i>
Père	2	30 à 39 ans	1
Mère	5	40 à 49 ans	1
Intervenante	1	50 à 59 ans	6
Total	8	Total	8

Tableau 18

Variable descriptive (objectif 3)

Variable	<i>n</i>	Étendue	Moyenne	Écart-type
Trait d'anxiété des proches (IASTA-Y)	8	37-50	44,25	4,55



Objectif 3

Évaluer la validité sociale de la formation en identifiant les obstacles et les facilitateurs du programme de formation selon les personnes présentant une déficience intellectuelle, leurs proches (parents, fratrie) et les personnes formatrices et entraîneuses.

Des résultats préliminaires ont été tirés des groupes d'entretien avec les personnes apprenantes à la suite des trois séances de formations théoriques de l'hiver 2020. Une analyse inductive générale (Thomas, 2006), avec les modifications de Blais et Martineau (2006), a été conduite à partir des données. Un processus d'accord inter-juges a également été réalisé (codage parallèle indépendant, [Thomas, 2006]). Huit personnes apprenantes ont participé à ces groupes d'entretien. Les résultats se regroupent en cinq catégories, soit 1 - ce qui a été aimé le plus, 2- ce qui a été aimé le moins, 3 - ce qui a été le plus facile, 4- ce qui a été le plus difficile, 5 - autres commentaires. Ces résultats ont été remis en mai 2020 à Mathilde Le Bouëdec, cheffe de section, Accessibilité universelle et Mobilité inclusive à la STM (voir annexe 5 et tableau 19). La présentation de ces résultats préliminaires visait à lui faire connaître l'appréciation de chaque séance de formation théorique, et d'apporter des ajustements au besoin lorsque pertinent.

Tableau 19

Faits saillants présentés à la STM, tirés d'entretiens de groupe avec des personnes apprenantes à l'hiver 2020

Catégories	Points saillants
Ce qui a été aimé le plus	› Les exercices pratiques (mises en scène, travail dans l'autobus, exercices liés au métro) › Le cadeau offert à la fin, la venue des inspecteurs du métro › La possibilité de démontrer une habileté ou une connaissance
Ce qui a été aimé le moins	› Le sujet des imprévus › Le sentiment de ne pas se sentir compétent relativement au sujet abordé
Ce qui a été le plus facile	› Le contenu déjà connu des participants › Un exercice pratique avec la carte du métro › Certains éléments du contenu de la formation (panneau d'arrêt d'autobus, validation de son titre de transport)
Ce qui a été le plus difficile	› Le débit de parole rapide des inspecteurs › Le non-respect des mains levées pour les tours de parole par d'autres personnes apprenantes › La gêne ressentie avec la personne formatrice › La planification d'un trajet › L'autocontrôle nécessaire durant la formation › Le sujet des imprévus › Certains éléments du contenu (bons comportements à adopter, nom des stations de métro, changement de lignes) › Certains éléments des exercices pratiques (pratique de la ligne pour attendre l'autobus, jeu de rôle dans la mise en scène)

Des fiches d'évaluation ont été remplies individuellement après chacune des trois séances de formation théorique. Les résultats sont présentés dans le tableau 20. Les personnes apprenantes indiquent majoritairement avoir apprécié la formation, le lieu, l'heure, les apprentissages et les exercices. L'ambiance du groupe a été l'aspect le moins apprécié. Certaines pistes explicatives se trouvent dans les résultats qualitatifs, par exemple le non-respect des mains levées pour les tours de parole.

Tableau 20

Appréciation de différents aspects des trois premières séances de formations théoriques (2020) combinées

	Statistiques					
	Lieu	Heure	Séance complète	Apprentissages	Ambiance du groupe	Exercices
<i>n</i> ¹	27	27	26	25	24	25
Moyenne	4,22	4,22	4,35	4,20	3,67	4,32
Médiane	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Écart-type	1,219	1,528	1,093	1,354	1,736	1,282

Les résultats complets au sujet de la validité sociale du programme de formation seront soumis pour une publication scientifique et seront inclus dans la thèse d'Alexandrine Martineau-Gagné. Ces résultats permettront de connaître la perception du programme de formation par les personnes apprenantes, leurs proches et le personnel de la STM ayant dispensé le programme. Ils incluront le contenu des fiches d'évaluation et des groupes d'entretien réalisés à la fin de chaque séance de formation théorique de chaque cohorte formée. Ils incluront également les entretiens individuels réalisés avec les personnes apprenantes à la fin des entraînements et à la mesure de suivi trois mois après la fin du programme, les entretiens réalisés avec les proches à la mesure de suivi ainsi que ceux réalisés avec le personnel de la STM qui a dispensé la formation, après la fin du programme de formation. Ces résultats permettront de bonifier le contenu du tableau 19.

Autres résultats

Des analyses quantitatives et qualitatives complémentaires ont été effectuées avec les données recueillies dans le cadre de la recherche. Les résultats ainsi obtenus dépassent les objectifs prévus de la présente recherche. Plus précisément, des analyses qualitatives traitent des éléments qui influencent les moyens de transport utilisés par les personnes présentant une déficience intellectuelle, selon les personnes apprenantes et leurs proches. Les analyses qualitatives portent également sur la perception qu'ont les membres des dyades de l'autonomie dans les déplacements des personnes présentant une déficience intellectuelle. Ces résultats préliminaires ont fait l'objet de deux affiches scientifiques (voir annexe 6).

D'autres analyses, de type quantitatif, traiteront des associations entre diverses variables, notamment celles associées au fait d'utiliser les transports en commun sans accompagnement avant le début du programme de formation de la STM.

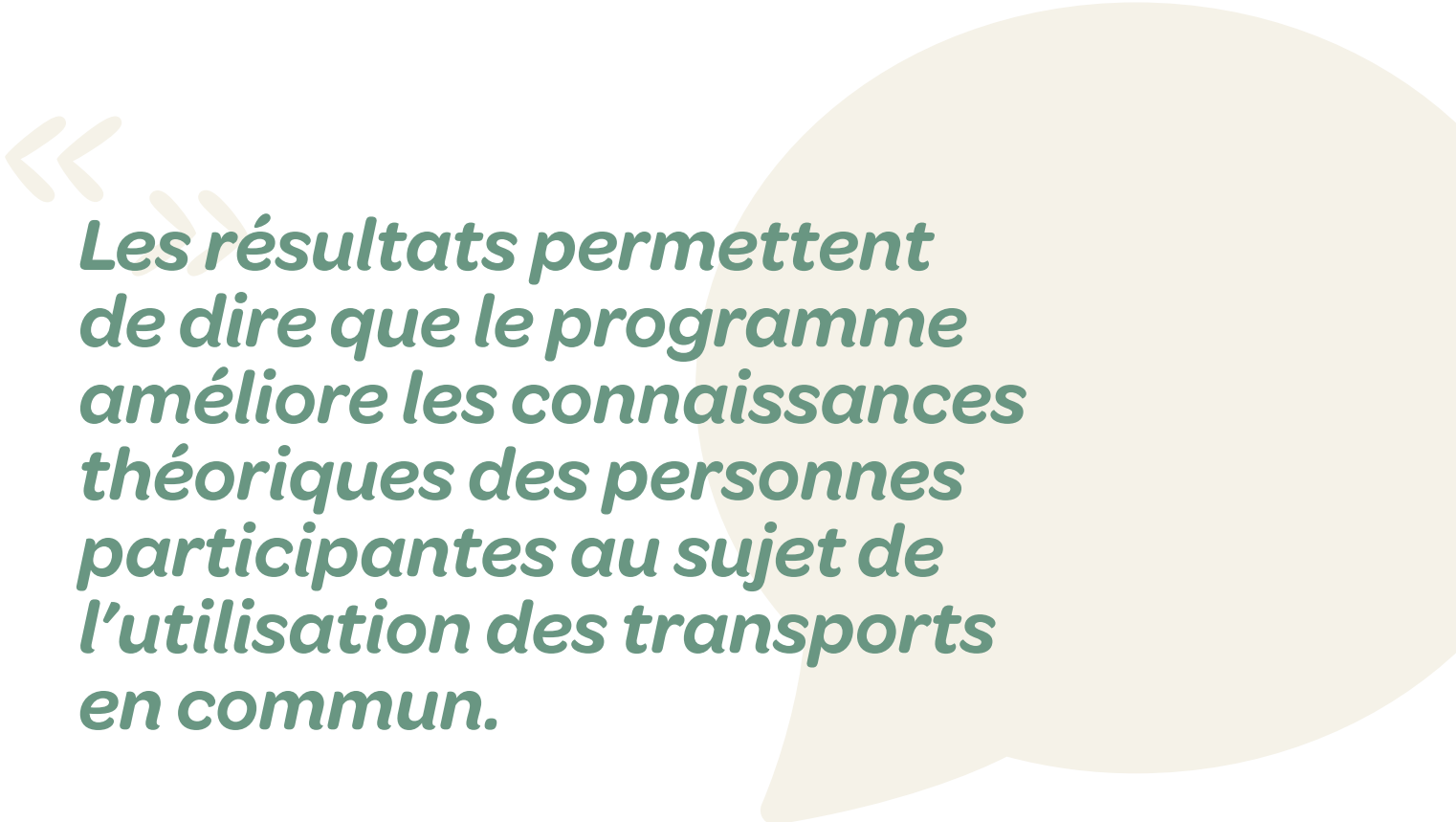
Certains résultats seront soumis pour une publication scientifique et l'ensemble sera présenté dans la thèse de doctorat d'Alexandrine Martineau-Gagné. L'ensemble des résultats seront fournis à l'OPHQ dès que possible.

1. Lors de certaines séances, une personne apprenante qui ne participait pas à la recherche a voulu remplir la fiche. Ces résultats sont inclus dans le tableau et s'ajoutent à ceux des huit personnes participant à la recherche.

Discussion

Des difficultés de différentes natures ont affecté le déroulement de cette recherche, notamment certaines engendrées par les mesures sanitaires liées à la pandémie de la COVID-19 ainsi que des difficultés de recrutement. Ces difficultés ont entraîné des répercussions importantes, notamment sur la taille de l'échantillon. De plus, les difficultés reliées à la fidélité interjuges ont engendré un doute sur la validité de l'analyse de tâche, et donc sur la portée des résultats. Malgré cela, les résultats permettent de tirer certaines conclusions et de dégager des tendances.

Alors que la différence entre les résultats à l'analyse de tâche avant et après la participation au programme de formation n'est pas significative, on constate que la moyenne dans l'échantillon est moins élevée à la mesure post-test qu'à la mesure prétest. Il est peu probable que les habiletés à utiliser les transports en commun aient diminué à la suite du programme de formation. Une explication possible réside dans le fait que les personnes qui ont effectué la cueillette de données (analyse de tâche) aux mesures prétests et post-tests n'étaient pas les mêmes, utilisaient les résultats de l'analyse pour des fins différentes (fixer un objectif d'apprentissage individuel vs obtenir des données de recherche) et n'avaient pas reçu la même formation.



Les résultats permettent de dire que le programme améliore les connaissances théoriques des personnes participantes au sujet de l'utilisation des transports en commun.

Les résultats permettent de dire que le programme améliore les connaissances théoriques des personnes participantes au sujet de l'utilisation des transports en commun. Certaines d'entre elles ont pu pratiquer ou réviser la matière du programme de formation avec le personnel enseignant, ce qui a favorisé la rétention des connaissances. Sur le plan de la recherche, ce soutien additionnel a pu influencer les résultats, mais il n'est pas possible de déterminer avec certitude son influence. Compte tenu de la grande taille d'effet observée, on peut supposer que même sans révision en classe, les personnes participantes auraient acquis des connaissances grâce au programme de formation. De plus, les connaissances théoriques se sont maintenues entre la mesure post-test et la mesure de suivi trois mois après la fin du programme de formation. Ce maintien pourrait toutefois être dû à des pratiques et à des révisions en dehors du programme de formation. De façon générale, l'implication des enseignants ne peut être que bénéfique pour les apprentissages et devrait être encouragée. En effet, une révision active des connaissances pendant et après la formation pourrait en favoriser la rétention (Escudier et Debas, 2020).

La petite taille de l'échantillon ne permet pas de tirer de conclusion relativement à la fréquence d'utilisation des transports en commun par les personnes participantes. Malgré l'amélioration des connaissances, le nombre de déplacements en transport en commun dans l'échantillon a diminué à la suite de la participation au programme de formation (la différence est non statistiquement significative, mais la taille d'effet est moyenne). Compte tenu de cette taille d'effet moyenne, on pourrait présumer qu'avec un plus grand échantillon la différence aurait pu être statistiquement significative. Ce résultat peut indiquer une modification des besoins de déplacement. Il serait aussi possible qu'en période de pandémie, les personnes apprenantes et leurs familles aient préféré éviter trop de promiscuité avec d'autres personnes dans les transports en commun. Ainsi, dans le contexte de cette recherche en situation de pandémie, nous ne pouvons pas dire que la formation a permis d'augmenter le nombre de déplacements des personnes apprenantes en transport en commun.

La petite taille de l'échantillon ne permet pas de tirer de conclusion quant à l'effet de la participation au programme de formation sur l'autodétermination des personnes apprenantes. Les tailles d'effet indiquent toutefois que dans l'échantillon, l'autodétermination évolue entre la mesure prétest et la mesure post-test (taille d'effet de moyenne à grande), ainsi qu'entre la mesure prétest et la mesure de suivi (petite à moyenne taille d'effet). Ainsi, chez les personnes participantes, l'autodétermination diminue dans le temps. Ces mesures ont toutes été réalisées entre l'automne 2021 et l'automne 2022. Durant cette période, qui correspond à la pandémie de la COVID-19, différentes mesures sanitaires collectives ont été mises en place. Ces mesures incluaient différentes restrictions. La situation pandémique ainsi que les mesures adoptées pour y répondre ont pu affecter négativement la perception de contrôle ainsi que le sentiment d'autodétermination. Les résultats de Goodwin et al. (2021) vont en ce sens. En effet, ces auteurs ont documenté l'effet de la pandémie sur le sentiment de contrôle et sur l'anxiété dans la population thaïlandaise, entre février et mai 2020. Ces auteurs rapportent l'absence de

différence dans les niveaux d'anxiété des personnes ayant participé à l'étude quant à la possibilité que soi-même ou ses proches attrapent la COVID-19 ou infectent les autres. Les auteurs rapportent toutefois une diminution du contrôle perçu sur la possibilité de contracter le virus durant cette période.

En ce qui concerne l'appréciation des séances de formation théorique, les personnes apprenantes ont aimé les exercices pratiques ainsi que le fait de se sentir compétentes. Par exemple, une d'entre elles a mentionné avoir aimé le fait d'avoir répondu adéquatement aux questions posées au groupe. Le sujet des imprévus a été difficile ou peu apprécié par les personnes apprenantes. Le niveau d'anxiété pourrait contribuer à expliquer en partie ce résultat. En effet, les personnes plus anxieuses pourraient avoir tendance à appréhender davantage la survenue d'imprévus durant leurs déplacements. Parmi les personnes apprenantes, une seule se situe sous le seuil clinique au questionnaire mesurant leur anxiété (GAS-ID). L'étendue des résultats des personnes apprenantes est de 12 à 42. Comme un résultat plus élevé indique un plus grand nombre de manifestations d'anxiété, il est possible que parmi les personnes dont le résultat se situe au-dessus du seuil clinique, les plus anxieuses soient les moins à l'aise avec le sujet des imprévus.

Recommandations et conclusion

Recommandations

Faisabilité de la recherche

Les difficultés rencontrées aux différentes étapes de la recherche permettent de formuler certaines recommandations pour la réalisation de futures études sur l'utilisation des transports en commun.

La mesure des habiletés associées à l'utilisation des transports en commun a rencontré un problème de validité. Pour éviter un tel enjeu, il faut s'assurer de la fidélité interjuges d'un tel instrument en s'assurant entre autres que tous les évaluateurs et évaluatrices reçoivent la même formation. De plus, les mêmes évaluateurs ou évaluatrices devraient faire l'évaluation des habiletés avant et après l'intervention pour augmenter la validité de la mesure pré et post. Une autre option serait de mettre en place un processus d'accord interjuges. Un tel processus avait été prévu pour cette recherche, mais n'a pas pu être réalisé en raison des dérangements créés par la pandémie de la COVID-19.

Dans une recherche où des personnes de la communauté offrent le programme à valider par la recherche, des mesures devraient être mises en place afin d'éviter les variables confondantes qui empêchent l'attribution du changement observé à l'intervention. Par exemple, dans un tel projet, l'équipe de recherche pourrait informer à l'avance les personnes impliquées auprès des personnes apprenantes (équipe-école, parents, organismes partenaires) des implications de réviser le contenu lié à la formation en dehors du programme évalué. Une autre option consisterait à comparer un groupe qui révise les contenus en dehors des séances à un autre qui ne le révise pas. Dans le cas où la révision en dehors du programme de formation serait inévitable, l'inclusion de questionnaires au personnel enseignant et l'ajout d'une question aux parents permettraient de documenter la présence, la quantité et la nature des révisions et des exercices supplémentaires, et ce, afin de documenter de façon qualitative l'effet de la variable confondante.

Programme de formation

Comme cela a été suggéré à la STM à la suite des résultats préliminaires tirés des groupes d'entretien menés en 2020 avec des personnes apprenantes (voir annexe 5), le programme de formation devrait renforcer le sentiment de compétence des personnes apprenantes à toutes les étapes. En effet, les résultats indiquent que ces dernières ont aimé les sujets où elles se sentaient compétentes, et qu'elles n'ont pas aimé ceux où elles ne se sentaient pas compétentes.

Le programme de formation devrait accorder une attention particulière à la gestion des imprévus, puisque ce thème a été le plus difficile pour une personne et le moins aimé par quelques autres, alors qu'il revêt une grande importance pour la sécurité durant les déplacements. Ce thème pourrait par exemple être présenté de façon ludique afin de le rendre plus agréable pour les personnes participantes.

Enfin, les résultats préliminaires présentés dans les affiches scientifiques figurant à l'annexe 6 suggèrent qu'en raison du rôle qu'ils jouent, l'inclusion des proches dans le développement de l'autonomie dans les déplacements pourrait favoriser son actualisation.

Voici les références des communications scientifiques concernant des résultats de cette recherche :

Girard, R., Martineau-Gagné, A., Morin, D., Le Bouëdec, M., Lanovaz, M. et Archambault, P. (2021, 21-24 juin). *Autonomy in travelling for people with an intellectual disability: a training program for the use of public transit* [communication orale]. AAIDD 145th Annual Meeting, Jacksonville, FL, États-Unis.

Martineau-Gagné, A., Morin, D., Lanovaz, M., Archambault, P. (2021, 6-8 juillet). *The perceptions of adults with ID on their travels and means of transport* [communication par affiche]. 6th IASSID Europe Congress, Amsterdam, Netherlands.

Martineau-Gagné, A., Morin, D., Lanovaz, M., Archambault, P. et Milette, A. (2021, 21-24 juin). *Autonomy in travelling for people who present an ID as seen by their people in their social environment: preliminary data* [communication par affiche]. AAIDD 145th Annual Meeting, Jacksonville, FL, États-Unis.

Retombées pour les partenaires

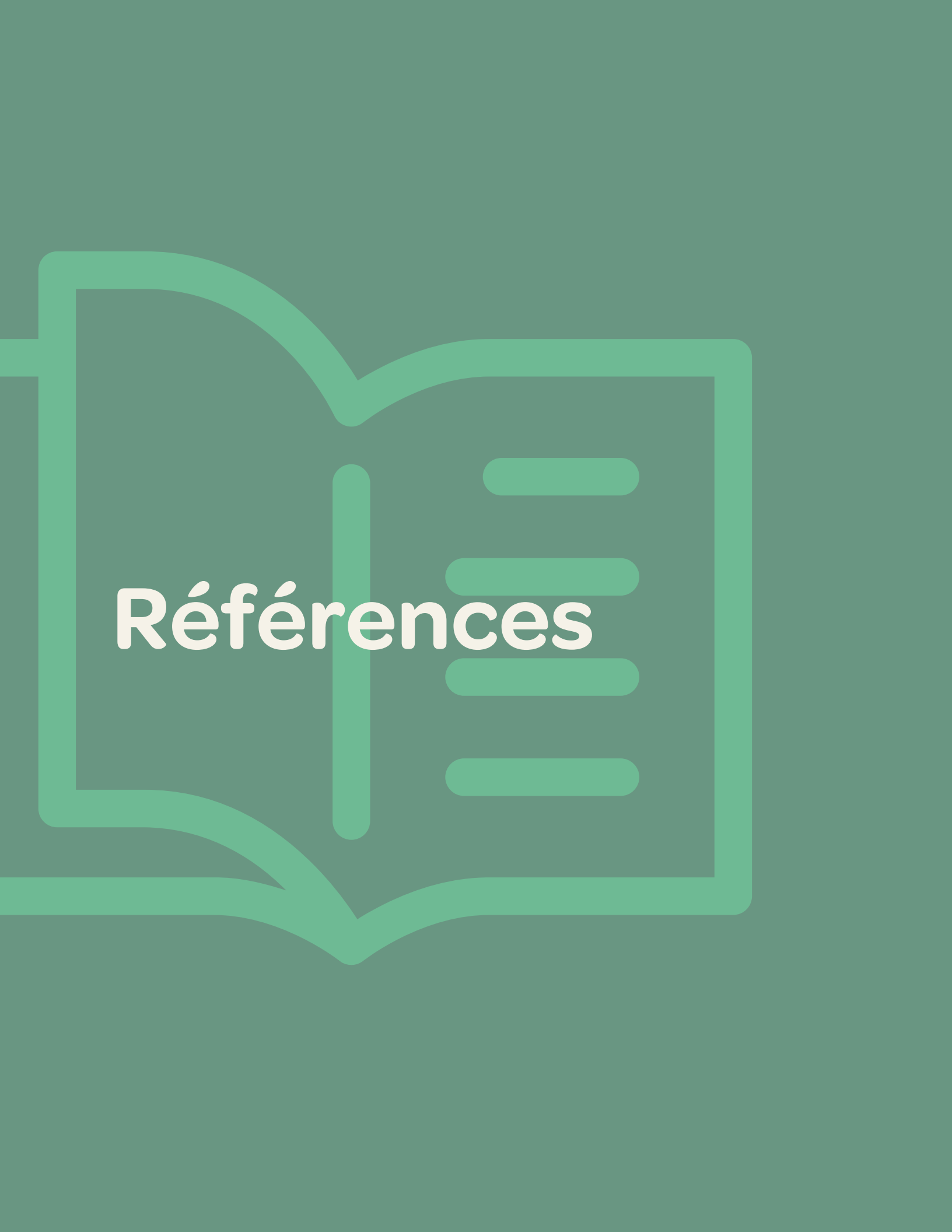
La STM offre désormais le programme de formation aux personnes intéressées (<https://www.stm.info/fr/infos/accessibilite-universelle/mobilite-inclusive>).

Le programme de formation est adapté aux besoins de la clientèle. Ainsi, il y a un programme pour les présentant une déficience intellectuelle, mais aussi pour les personnes autistes, ayant un trouble du langage ou une déficience motrice ou auditive. L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARMT) a mandaté la STM pour diffuser les programmes de formation auprès des personnes utilisatrices d'autres sociétés de transport (RTL, STL, Exo, REM). Cette année, 4 membres du personnel de la STM, 5 personnes formatrices externes et 13 entraîneurs ou entraîneuses pigistes en assurent la diffusion. En date du 30 juin 2024, 524 personnes avaient complété les entraînements, dont 29 % qui présentaient une déficience intellectuelle.

Conclusion

La situation de pandémie ne constituait pas un contexte idéal pour la réalisation d'un projet sur l'utilisation des transports en commun. Les difficultés rencontrées permettent toutefois de dégager des pistes pour la tenue de recherches de cette nature. Malgré les difficultés rencontrées, les résultats soutiennent partiellement l'utilité du programme de formation à l'utilisation des transports en commun de la STM pour les personnes qui présentent une déficience intellectuelle, notamment pour améliorer leurs connaissances théoriques au sujet de l'utilisation des transports en commun. Il importe de soutenir le développement de l'autonomie dans les déplacements, ce que permet l'acquisition de compétences dans l'utilisation des transports en commun, considérant l'importance des déplacements autonomes dans l'inclusion (Bascom et Christensen, 2017; Wormald, McCallion et McCarron, 2019) et pour le travail (Tessier et al., 2024).





Références

- Bascom, G. W. et Christensen, K. M. (2017). The impacts of limited transportation access on persons with disabilities' social participation. *Journal of Transport & Health*, 7, 227-234. doi:10.1016/j.jth.2017.10.002
- Blais, M. et Martineau, S. (2006) L'analyse inductive générale : description d'une démarche visant à donner un sens à des données brutes. *Recherches qualitatives*, 26 (2), 1-18. Repéré à [http://www.recherche-qualitative.qc.ca/documents/files/revue/edition_reguliere/numero26\(2\)/blais_et_martineau_final2.pdf](http://www.recherche-qualitative.qc.ca/documents/files/revue/edition_reguliere/numero26(2)/blais_et_martineau_final2.pdf)
- Bross, L. A., Fredrick, D., & Kwiatek, S. (2023). Transportation Perspectives of Young Adults With Intellectual and Developmental Disabilities, Parents, and Service Providers. *Career Development and Transition for Exceptional Individuals*, 216514342311528. <https://doi.org/10.1177/21651434231152872>
- Cano, A. R., Fernández-Manjón, B., & García-Tejedor, Á. J. (2018). Using game learning analytics for validating the design of a learning game for adults with intellectual disabilities : Validating the design of a learning game using GLA. *British Journal of Educational Technology*, 49(4), Article 4. <https://doi.org/10.1111/bjet.12632>
- Capallera, M., Piérart, G., Carrino, F., Cherix, R., Rossier, A., Mugellini, E., & Abou Khaled, O. (2023). ID Tech : A Virtual Reality Simulator Training for Teenagers with Intellectual Disabilities. *Applied Sciences*, 13(6), 3679. <https://doi.org/10.3390/app13063679>
- Courbois, Y., Blades, M., Farran, E. K. et Sockeel, P. (2013). Do individuals with intellectual disability select appropriate objects as landmarks when learning a new route?: Wayfinding, landmarks, intellectual disability. *Journal of Intellectual Disability Research*, 57(1), 80-89. doi:10.1111/j.1365-2788.2011.01518.x
- Courbois, Y., Mengue-Topio, H., Blades, M., Farran, E., K. et Sockeel, P. (2019) Description of routes in people with intellectual disability. *The american journal on intellectual and developmental disabilities*, 124(2), 116-130, <https://doi.org/10.1352/1944-7558-124.2.116>
- Crocker, A. G., Prokić, A., Morin, D. et Reyes, A. (2014). Intellectual disability and co- occurring mental health and physical disorders in aggressive behaviour. *Journal of Intellectual Disability Research*, 58, 1032-1044. doi:10.1111/jir.12080 Buckles, Luckasson et Keefe; 2013).
- Escudier, F. et Debas, K. (2020) *Savoir apprendre pour réussir. Les meilleures stratégies d'étude validées par la science*. Pearson Erpi.
- Filiatrault, JF., Boucher, N., Archambault, P., Croteau, C., Gélinas, I., Le Bouëdec, M., Garcia, V. (2021) Formation, utilisation et expérience du transport en commun régulier à Montréal par des personnes ayant des limitations fonctionnelles motrices. *Canadian Journal of Disability Studies*, 10.3 (décembre 2021)196-224. <https://cjds.uwaterloo.ca/index.php/cjds/article/view/822/1077>
- Fougeyrollas, P.; Cloutier, R.; Bergeron, H.; St-Michel, G.; Côté, J.; Côté, M.; Boucher, N.; Roy, K.; Rémillard, M.-B.; Barral, C.; et al. Classification Internationale. Modèle de Développement Humain-Processus de Production du Handicap (MDP-PPH), 2nd ed.; RIPPH: Québec City, QC, Canada, 2020.
- Gauthier, J., & Bouchard, S. (1993). Adaptation canadienne-française de la forme révisée du State-Trait Anxiety Inventory de Spielberger. *Canadian Journal of Behavioural Science / Revue Canadienne Des Sciences Du Comportement*, 25(4), Article 4. <https://doi.org/10.1037/h0078881>
- Goodwin, R., Wiwattanapantuwong, J., Tuicomepee, A., Suttiwan, P., Watakakosol, R., & Ben-Ezra, M. (2021). Anxiety, perceived control and pandemic behaviour in Thailand during COVID-19 : Results from a national survey. *Journal of Psychiatric Research*, 135, 212-217. <https://doi.org/10.1016/j.jpsychires.2021.01.025>
- Harrison, P. et Oakland, T. (2006) ABAS-II : Adaptive Behavior Assessment System. Los Angeles, Calif. : Western Psychological Services.
- Haveman, M., Tillmann, V., Stöppler, R., Kvas, Š., & Monninger, D. (2013). Mobility and Public Transport Use Abilities of Children and Young Adults With Intellectual Disabilities : Results From the 3-Year Nordhorn Public Transportation Intervention Study: Mobility and Traffic Abilities. *Journal of Policy and Practice in Intellectual Disabilities*, 10(4), Article 4. <https://doi.org/10.1111/jppi.12059>
- Kurtek, P. (2016). Role of Anxiety as a Trait and State in Youth With Mild Intellectual Disability : Coping With Difficult Situations. *Journal of Policy and Practice in Intellectual Disabilities*, 13(3), 236-245. <https://doi.org/10.1111/jppi.12150>
- Maisel, J., Ranahan, M., & Choi, J. (2021). Factors Influencing Fixed-Route Transit Decision-Making : Exploring Differences by Disability and Community Type. *Journal of Public Transportation*, 23(1). <https://doi.org/10.5038/2375-0901.23.1.1>
- Marchand, A. et Letartre, A. (2004) *La peur d'avoir*

peur. *Guide de traitement du trouble panique avec agoraphobie*. 3^e édition revue et mise à jour. Stanké

McCausland, D., Stancliffe, R. J., McCallion, P., & McCarron, M. (2019). Longitudinal use and factors associated with public transport and other travel options for older people with an intellectual disability in Ireland. *Journal of Applied Research in Intellectual Disabilities*, 33(3), 442-456. <https://doi.org/10.1111/jar.12686>

McDonnell, A., Benham, S., Fleming, C., & Raphael, A. (2021). Community-based public transportation training with the integration of assistive technology : A pilot program for young adults with intellectual disability. *Technology and Disability*, 33(2), 109-121. <https://doi.org/10.3233/TAD-200306>

Mengue Topio, H. et Courbois, Y. (2011) L'autonomie des déplacements chez les personnes ayant une déficience intellectuelle : une enquête réalisée auprès de travailleurs en établissement et service d'aide par le travail. *Revue francophone de la déficience intellectuelle*, 22, 5-13. Repéré à http://www.researchgate.net/publication/220043085_L'autonomie_des_deplacements_chez_les_personnes_deficientes_intellectuelles_une_enquete_realisee_aupres_de_travailleurs_en_etablissement_et_service_d'aide_par_le_travail

Merrells, J., Buchanan, A. et Waters, R. (2019). "We feel left out": Experiences of social inclusion from the perspective of young adults with intellectual disability. *Journal of Intellectual & Developmental Disability*, 44(1), 13-22. <https://doi.org/10.3109/13668250.2017.1310822>

Mindham, J., & Espie, C. A. (2003). Glasgow Anxiety Scale for people with an Intellectual Disability (GAS-ID): development and psychometric properties of a new measure for use with people with mild intellectual disability. *Journal of Intellectual Disability Research*, 47(1), 22-30. <https://doi.org/10.1046/j.1365-2788.2003.00457.x>

Morin, D. et Cobigo, V. (2009). Reliability of the Supports Intensity Scale (French Version). *Intellectual and Developmental Disabilities*, 47(1), 24-30. [doi:10.1352/2009.47:24-30](https://doi.org/10.1352/2009.47:24-30)

Morin, D., & Cobigo, V. (2008). The French version of the Supports Intensity Scale. In: R. L. Schalock, J. R. Thompson & M. J. Tassé (Eds.), *White Paper: Psychometric properties of the Supports Intensity Scale* (pp. 3-4). Washington, DC: American Association on Intellectual and Developmental Disabilities (AAIDD).

Morin, D. et Mérineau-Côté, J. (septembre 2015). *Can physical and mental health problems predict challenging behaviours?* Communication orale, 10^e congrès, European Association for Mental Health in Intellectual Disabilities (EAMHID), 9-11 septembre 2015, Florence, Italie

Morash-MacNeil, V. (2022). *Differential Effects of Navigational Aids on Adults with Intellectual Disability*.

Pfeiffer, B., Sell, A., & Bevans, K. B. (2020). Initial evaluation of a public transportation training program for individuals with intellectual and developmental disabilities : Short report. *Journal of Transport & Health*, 16, 100813. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100813>

Price, R., Marsh, A. J., & Fisher, M. H. (2018). Teaching Young Adults with Intellectual and Developmental Disabilities Community-Based Navigation Skills to Take Public Transportation. *Behavior Analysis in Practice*, 11(1), Article 1. <https://doi.org/10.1007/s40617-017-0202-z>

Power, A. (2008). Caring for independent lives : Geographies of caring for young adults with intellectual disabilities. *Social Science & Medicine*, 67(5), Article 5. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2008.05.023>

Schalock, R. L., Luckasson, R., et Tassé, M. J. (2021) *Déficience intellectuelle: Définition, diagnostic, classification et systèmes de soutien* (traduit sous la direction de D. Morin; 12^e ed.). American Association on Intellectual and Developmental Disabilities.

Shogren, K. A., Little, T. D., Grandfield, E., Raley, S., Wehmeyer, M. L., Lang, K. M. et Shaw, L. A. (2018). The Self-Determination Inventory—Student Report: Confirming the Factor Structure of a New Measure. *Assessment for Effective Intervention*, 153450841878816. [doi:10.1177/1534508418788168](https://doi.org/10.1177/1534508418788168)

Shogren, K. A., Wehmeyer, M. L., Little, T. D., Forber-Pratt, A. J., Palmer, S. B. et Seo, H. (2017). Preliminary Validity and Reliability of Scores on the Self-De-

- termination Inventory : Student Report Version. *Career Development and Transition for Exceptional Individuals*, 40(2), 92103. doi:10.1177/2165143415594335
- Shogren, K. A., Wehmeyer, M. L., Palmer, S. B., & Forber-Pratt, A. J. (2015). Causal Agency Theory : Reconceptualizing a Functional Model of Self-Determination. *Education and Training in Autism and Developmental Disabilities*, 50(3), Article 3.
- Simplican, S. C., Leader, G., Kosciulek, J., & Leahy, M. (2015). Defining social inclusion of people with intellectual and developmental disabilities : An ecological model of social networks and community participation. *Research in Developmental Disabilities*, 38, 18-29. <https://doi.org/10.1016/j.ridd.2014.10.008>
- Smith Hill, R. B., Plotner, A. J., & Peak, H. J. (2024). Transportation Experiences of College Students With Intellectual and Developmental Disabilities : A Photo-voice Study. *Career Development and Transition for Exceptional Individuals*, 21651434241248592. <https://doi.org/10.1177/21651434241248592>
- Spielberger, C. D., Gorsuch, R.L., Lushene, R., Vagg, P.R. et Jacobs, C.A. (1983) *Manual for the state-trait anxiety inventory* (Form Y) («Self-evaluation questionnaire»). Paolo Alto, Californie : Consulting psychologists Press, inc.
- Tassé, M. J., & Craig, E. M. (1999). Critical issues in cross-cultural assessment of Adaptive behavior. Dans R. L.Schalock & D. L. Braddock (Éds), *Adaptive Behavior and Measurement: Implications for the Field of Mental Retardation* (p.161-183).Washington, DC: American Association of Mental Retardation
- Tessier, A., Clément, M.-A., Gélinas, I., Boucher, N., Croteau, C., Morin, D., Turcotte, M., & Archambault, P. S. (2024). The impact of transportation on the employment of people with disabilities : A scoping review. *Transport Reviews*, 44(1), 85-111. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2229031>
- Thomas, D. R. (2006). A General Inductive Approach for Analyzing Qualitative Evaluation Data. *American Journal of Evaluation*, 27(2), Article 2. <https://doi.org/10.1177/1098214005283748>
- Thompson, J. R., Bryant, B. R., Campbell, E. M., Craig, E. M., Hughes, C., Rotholz, D. A., Schalock, R., Silverman, W., Tassé, M. et Wehmeyer, M. (2004). *Supports Intensity Scale: User's manual*. Washington, DC: American Association on Mental Retardation.
- Verdonschot, M. M. L., de Witte, L. P., Reichrath, E., Buntinx, W. H. E., & Curfs, L. M. G. (2009). Impact of environmental factors on community participation of persons with an intellectual disability : A systematic review. *Journal of Intellectual Disability Research*, 53(1), Article 1. <https://doi.org/10.1111/j.1365-2788.2008.01128.x>
- Walker, H. M., Calkins, C., Wehmeyer, M. L., Walker, L., Bacon, A., Palmer, S. B., Jesien, G. S., Nygren, M. A., & Heller, T. (2011). A Social-Ecological Approach to Promote Self-Determination. *Exceptionality*, 19(1), Article 1.
- Wasfi, R., Steinmetz-Wood, M., & Levinson, D. (2017). Measuring the transportation needs of people with developmental disabilities : A means to social inclusion. *Disability and Health Journal*, 10(2), Article 2. <https://doi.org/10.1016/j.dhjo.2016.10.008>
- Wilton, R., Fudge Schormans, A., & Marquis, N. (2018). Shopping, social inclusion and the urban geographies of people with intellectual disability. *Social & Cultural Geography*, 19(2), Article 2. <https://doi.org/10.1080/14649365.2016.1274773>
- Wolf, M. M. (1978). Social validity: The case for subjective measurement or how applied behavior analysis is finding its heart. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 11(2), 203-214. <https://doi.org/10.1901/jaba.1978.11-203>
- Wormald, A. D., McCallion, P. et McCarron, M. (2019). The antecedents of loneliness in older people with an intellectual disability. *Research in Developmental Disabilities*, 85, 116-130. doi:10.1016/j.ridd.2018.11.009



Annexe 1 : Éthique

CERTIFICAT D'ÉTHIQUE

Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains de l'UQAM, a examiné le protocole de recherche suivant et jugé qu'il est conforme aux pratiques habituelles et répond aux normes établies par la Politique no 54 sur l'éthique de la recherche avec des êtres humains (décembre 2015).

Protocole de recherche

Chercheure principale : Diane Morin

Unité de rattachement : Département de psychologie

Équipe de recherche :

Professeurs : Marc Lanovaz (UdeM), Philippe Archambault (McGill)

Partenaire : Mathilde Le Bouëdec (STM)

Étudiante : Roxanne Girard (UQAM)

Étudiante qui réalise son projet de recherche dans le cadre de cette demande : Alexandrine Martineau-Gagné (UQAM)

Titre du protocole de recherche : *Évaluation d'un programme de formation aux transports en commun pour les personnes ayant une déficience intellectuelle (DI)*

Sources de financement (le cas échéant) : OPHQ

Durée du projet : 3 ans

Modalités d'application

Le présent certificat est valide pour le projet tel qu'approuvé par le CIEREH. Les modifications importantes pouvant être apportées au protocole de recherche en cours de réalisation doivent être communiquées au comitéⁱ.

Tout événement ou renseignement pouvant affecter l'intégrité ou l'éthicité de la recherche doit être communiqué au comité.

Toute suspension ou cessation du protocole (temporaire ou définitive) doit être communiquée au comité dans les meilleurs délais.

Le présent certificat d'éthique est valide jusqu'au **1 octobre 2020**. Selon les normes de l'Université en vigueur, un suivi annuel est minimalement exigé pour maintenir la validité de la présente approbation éthique. Le rapport d'avancement de projet (renouvellement annuel ou fin de projet) est requis dans les trois mois qui précèdent la date d'échéance du certificatⁱⁱ.



Julie Cloutier, Ph.D.
Professeure
Vice-présidente

21 octobre 2019

Date d'émission initiale du certificat

ⁱ <http://recherche.uqam.ca/ethique/humains/modifications-apportees-a-un-projet-en-cours.html>

ⁱⁱ <http://recherche.uqam.ca/ethique/humains/rapport-annuel-ou-final-de-suivi.html>

Le 9 mars 2020

Diane Morin, Ph.D.
Professeure titulaire, Département de psychologie, Université du Québec à Montréal
Case postale 8888, succursale Centre-Ville
Montréal (Québec) H3C 3P8

Objet : **Résultat positif de l'examen éthique et de l'examen scientifique du projet de recherche**
suivant : « Évaluation d'un programme d'apprentissage au transport collectif pour les
personnes avec une déficience intellectuelle » (no ref : MP-DIS-1920-15)

Madame,

Le Comité d'éthique de la recherche (CER) en Dépendances, Inégalités sociales et Santé publique (CÉR-DIS) du CIUSSS Centre-Sud-de-l'île-de-Montréal, qui agit comme CER évaluateur pour le projet de recherche mentionné en titre, déclare par la présente que le résultat de l'examen éthique de ce projet de recherche est positif.

Le document joint en annexe à la présente lettre :

- Décrit comment notre CER a procédé pour effectuer l'examen éthique de ce projet;
- Identifie la version des documents décrivant la recherche qui ont été approuvés par notre CER;
- Indique les moyens passifs qui ont été établis pour le suivi éthique continu de la recherche.

Notre CER confirme également que vous avez déposé les documents requis pour établir que votre projet de recherche a fait l'objet d'un examen scientifique dont le résultat est positif.

Comme le prévoit l'article 11.1 du *Cadre de référence des établissements publics du réseau de la santé et des services sociaux (RSSS) pour l'autorisation d'une recherche menée dans plus d'un établissement*, vous pouvez déposer une copie de la présente lettre de notre CER auprès des établissements publics du RSSS à qui vous demanderez l'autorisation de réaliser la recherche dans leurs murs ou sous leurs auspices.

Si un établissement vous demande d'apporter des modifications administratives à la version finale d'un document qui a été approuvé par notre CER, veuillez vous entendre avec cet établissement pour que notre CER reçoive une copie du document modifié indiquant clairement les modifications apportées. Si notre CER juge que ces modifications administratives affectent l'acceptabilité éthique du projet, il suspendra son approbation éthique pour l'établissement en cause.

Sur demande d'un établissement qui a autorisé la réalisation de cette recherche, nous lui fournirons les extraits de nos procès-verbaux se rapportant à ce projet.

Si la réalisation de cette recherche se poursuit pendant plus d'un an, notre CER en confirmera à chaque année l'acceptabilité éthique, à la date anniversaire de la présente lettre, à condition que

PLUS FORT
AVEC VOUS

66, rue Ste-Catherine Est)
Montréal (Québec) H2X 1K6
Téléphone : 514 527-2361
www.ciuss-centresudmtl.gouv.qc.ca

vous déposiez auprès du CER avant la date anniversaire un rapport d'étape annuel décrivant dans son ensemble la réalisation de la recherche.



Lucie Germain, Vice-présidente du CÉR-DIS

p.j. Annexe décrivant la teneur de l'examen éthique effectué et des moyens fixés pour le suivi éthique continu

Formulaire de consentement : personnes apprenantes



Recherche sur un programme d'apprentissage au transport collectif – Une initiative de la Société de transport de Montréal (STM)

Formulaire d'information et de consentement – participants du groupe expérimental

Équipe de recherche :

- Diane Morin, professeure à l'Université du Québec à Montréal
- Marc Lanovaz, professeur à l'Université de Montréal,
- Philippe Archambault, professeur à l'Université McGill
- Alexandrine Martineau-Gagné, étudiante au doctorat, Université du Québec à Montréal, travailleuse sociale.

Organismes de financement :

- Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)

Partenaire :

- Mathilde Le Bouëdec, Société de transport de Montréal

Si vous participez à ce projet de recherche, vous ferez ceci :

- **Participer à une formation** sur le métro et le bus.
 - Vous suivrez 4 cours en groupe.
 - Vous allez faire entre 1 et 5 exercices seul avec un entraîneur qui va vous montrer comment prendre le métro ou l'autobus.
 - La formation inclut 3 titres de transport mensuel pour les 3 mois suivant la fin de la formation. Vous pourrez alors prendre le métro et l'autobus gratuitement durant 3 mois après la formation.

- **Faire un déplacement** avec l'assistant de recherche.
- **Répondre à des questions** sur les déplacements en bus et en métro.

- **Répondre à des questions écrites au sujet de l'anxiété.**
 Il y aura des choix de réponses à encercler.
 On pourra lire les questions pour vous.
 Vous aurez aussi à dire votre niveau d'anxiété (de stress) au début et à la fin des exercices individuels.

- **Répondre à des questions écrites sur vos décisions dans la vie.**
 On pourra lire les questions pour vous.

- **Participer à 2 entrevues** pour parler du transport et de la formation.
 Durée des entrevues : 30 minutes.
 Ce que vous dites sera enregistré et écrit à l'ordinateur.
 Il ne sera pas possible de savoir que c'est vous qui avez dit cela.

- **Compléter un journal de bord de déplacements.**
 Durée : environ 10 minutes par jour, durant 2 semaines.
 Quand ? Avant et après la formation et 3 mois plus tard.

- **Donner votre opinion au sujet de la formation.**
 Durée : 10 minutes
 Quand ? En groupe, après les 3 cours théorique.
 Individuellement, avec une personne de la recherche, après le dernier exercice pratique.

Participation à la recherche : résumé

Visite 1 (50 minutes)

- Signer le formulaire de consentement
- Répondre à des questions sur vous
- Répondre à un questionnaire sur l'anxiété
- Répondre à des questions sur les déplacements

Participant (10 minutes par jour, durant 2 semaines)

- Compléter un journal de bord

Visite 2 (50 à 60 minutes)

- Participer à une entrevue
- Répondre à des questions sur vos choix dans la vie

Formation

- Donner votre opinion en groupe après les cours (15 minutes)
- Évaluer votre niveau de stress avant et après les séances pratiques (2 minutes)

Visite 3 (70 à 80 minutes)

- Donner votre opinion sur la formation pratique
- Répondre à des questions sur les déplacements
- Répondre à des questions sur vos choix dans la vie
- Déplacement en bus ou en métro

Visite 4 (65 à 75 minutes, dans 3 mois)

- Participer à une entrevue
- Répondre à des questions sur les déplacements
- Répondre des questions sur vos choix dans la vie

Participant (10 minutes par jours durant 2 semaines)

- Compléter un journal de bord

À quoi sert la recherche ?

- Comprendre comment la formation peut être utile.
- Savoir s'il y a un lien entre ce que vous apprendrez et les choix que vous faites dans votre vie.
- Savoir ce que vous pensez de la formation.

Avantages

La participation au projet a des avantages pour vous et pour d'autres :

- Il va vous permettre d'essayer à apprendre à prendre le métro ou l'autobus seul.
- Si le programme est bon, il pourra aider d'autres personnes à apprendre à prendre le métro et l'autobus.

Risques et inconvénients

Il n'y a pas de risque à participer au projet.

La participation au projet a des désavantages, comme :

- Certaines questions pourraient être plus difficiles à répondre.
- Il faudra marcher et parfois monter des escaliers.
- Parfois, la météo rend les déplacements plus difficiles.
- Ça va prendre de votre temps.
- Cela pourrait être stressant de prendre le métro ou l'autobus

Compensation

- Vous recevrez une carte-cadeau d'une valeur de 10 \$ après chaque activité de recherche (possibilité de recevoir 6 cartes-cadeaux).
- Vos déplacements avec la STM pour aller à la formation seront gratuits.

Confidentialité

Toutes les informations que vous nous donnerez resteront secrètes.

- Seulement les membres de l'équipe de recherche pourront les voir.
- Les données seront dénominalisées, c'est-à-dire que votre nom sera remplacé par un code.
- Les données seront conservées sur les serveurs sécurisés de l'UQAM et sur des clés USB cryptées, avec un mot de passe.
- L'enregistrement de votre voix sera effacé après le projet.
- Vos questionnaires seront détruites après 5 ans.
- Il ne sera pas possible de vous reconnaître dans les écrits sur la recherche.

Si le responsable du projet voit un danger important pour votre sécurité, il informera quelqu'un qui pourra vous protéger.

À des fins de surveillance ou de contrôle de la recherche, il est possible que le chercheur doive permettre l'accès à votre dossier de recherche à une personne mandatée par le Comité d'éthique de la recherche en Dépendance, Inégalités sociales et Santé publique, par l'établissement ou par les organismes subventionnaires de la recherche. Ces personnes et ces organismes adhèrent tous à une politique de stricte confidentialité.

Pour vous protéger ou communiquer avec vous rapidement, vos noms, prénoms, coordonnées et date de début et de fin de votre participation au projet de recherche seront conservés pendant un an après la fin du projet dans un endroit à part.

Participation volontaire et droit de retrait

Votre participation est volontaire.

- Ça veut dire que personne ne vous oblige à participer.
- Vous pouvez toujours changer d'idée et arrêter d'y participer.
- Vous n'avez pas à donner de raison si vous ne voulez plus participer.
- Si vous décidez d'arrêter de participer au projet, il n'y aura pas de conséquence dans les services que vous recevez.
- Vous n'êtes pas obligé de répondre à toutes les questions des questionnaires.

La responsable du projet peut aussi mettre fin à votre participation

- Même si vous n'êtes pas d'accord.
- Si elle pense que c'est mieux pour vous.

Responsabilité en cas de préjudice

- En acceptant de participer à ce projet, vous gardez tous vos droits.
- Vous ne libérez pas les chercheurs, les commanditaires (la STM) ou les institutions impliquées de leurs obligations civiles et professionnelles.

Personnes-ressources :

Si vous avez des problèmes ou des questions sur le projet, vous pouvez téléphoner à :

- Alexandrine Martineau-Gagné, coordonnatrice du projet au numéro (514) 987-3000 au poste 5047.
- Diane Morin, responsable du projet, au même numéro.

Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) a approuvé ce projet et en assure le suivi. Pour

toute information vous pouvez communiquer avec le coordonnateur du Comité au numéro (514) 987-3000 poste 7753 ou par courriel à l'adresse : ciereh@uqam.ca.

Pour toute question concernant vos droits, en tant que participant à ce projet de recherche, ou si vous avez des plaintes à formuler, vous pouvez communiquer avec le bureau de l'ombudsman de l'UQAM, Courriel: ombudsman@uqam.ca; Téléphone: (514) 987-3151.

Si vous souhaitez vous renseigner sur vos droits ou pour formuler une plainte, vous pouvez aussi joindre le commissaire aux plaintes et à la qualité des services du CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal au numéro suivant : 514-593-3600.

Pour toute question concernant les aspects éthiques du projet, vous pouvez aussi contacter le Comité d'éthique de la recherche en Dépendance, Inégalités sociales, Santé publique 514-809-3821, ou encore par courriel à helene.scheed.ccsmtl@ssss.gouv.qc.ca.

Remerciements :

- Votre collaboration est importante pour notre projet.
- L'équipe de recherche vous en remercie.

☐ Cochez la case qui représente votre réponse :

Je désire recevoir un résumé des résultats du projet :

Oui ☐

Non ☐

Écrivez votre adresse postale ou courriel :

Consentement du participant :

- J'ai lu le présent formulaire d'information et de consentement.
- Je comprends les objectifs du projet et ce que j'aurai à faire.
- J'ai eu assez de temps pour réfléchir à ma décision de participer.
- J'ai pu poser toutes mes questions.
- Je comprends que je peux toujours me retirer du projet, sans conséquence, sans avoir à m'expliquer.
- Je suis d'accord pour participer à ce projet de recherche.

Signature : _____ Date : _____

Nom (lettres moulées) : _____

Informations de la Société de transport de Montréal (STM)

- Vous avez déjà donné des informations sur vous à la STM.
- La STM aura aussi des informations votre stress dans les déplacements, sur vos habiletés de déplacement et sur l'atteinte de vos objectifs d'apprentissage.
- Nous aimerions avoir ces informations pour ne pas vous faire répéter.

J'accepte que les informations que j'ai données à la STM pour la formation soient transmises à l'équipe de recherche.

Oui ☐

Non ☐

Recherches ultérieures

Nous souhaitons utiliser vos informations dans d'autres projets de recherche.

- Vous êtes libre de refuser.

J'accepte que mes informations soient utilisées dans d'autres projets

Oui ☐

Non ☐

Acceptez-vous qu'une personne de la recherche communique avec vous pour d'autres projets de recherche?

Oui ☐

Non ☐

Déclaration du chercheur principal (ou de son délégué) :

Je, soussigné, déclare avoir expliqué les objectifs, la nature, les avantages, les risques du projet et autres dispositions du formulaire d'information et de consentement et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature : _____

Date : _____

Nom (lettres moulées) : _____

Coordonnées : _____

Un exemplaire de ce document signé doit être remis au participant

Questions à poser au participant avant la signature afin de confirmer l'aptitude à consentir. **Noter les réponses du participant.** Il est possible que le participant ait besoin d'encouragement pour l'aider à poursuivre. Exemples d'encouragement : Voulez-vous essayer une réponse ? Y a-t-il autre chose ?

« Maintenant, je vais poser des questions au sujet de la recherche, pour savoir si c'est clair pour vous, c'est quoi participer à cette recherche-là. »

1. Qu'est-ce que vous allez devoir faire pendant la recherche?
2. Quels sont les risques ou les désavantages pour vous en participant à cette recherche ?
3. Qu'est-ce que vous allez recevoir pour votre participation à la recherche ?
4. Est-ce que la chercheuse a le droit de dire des informations sur vous à quelqu'un d'autre ?
5. Qui décide si vous participez ou non à la recherche ?

FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT Proches

Titre du projet de recherche : Évaluation d'un programme d'apprentissage au transport collectif

Chercheur responsable : Diane, Morin, Ph.D., Université du Québec à Montréal

Autres chercheurs : Marc, Lanovaz, Ph.D., Université de Montréal
Philippe, Archambault, Ph.D., Université McGill
Alexandrine Martineau-Gagné, t.s., étudiante au doctorat en psychologie

Partenaire : Mathilde Le Bouëdec, STM, partenaire

Coordonnatrice : Alexandrine Martineau-Gagné, étudiante au doctorat en psychologie, t.s.
martineau-gagne.alexandrine@courrier.uqam.ca

Organismes de financement : Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)

Préambule

Nous vous invitons à participer à un projet de recherche qui vise l'évaluation d'un programme d'apprentissage au transport collectif destiné aux personnes ayant une déficience intellectuelle. Ce projet est réalisé à l'initiative de la Société de transport de Montréal (STM).

Avant d'accepter de participer à ce projet, il est important de prendre le temps de lire et de bien comprendre les renseignements ci-dessous. S'il y a des informations que vous ne comprenez pas, n'hésitez pas à nous à poser des questions ou à communiquer avec Alexandrine Martineau-Gagné, coordonnatrice du projet de recherche.

Objectifs du projet

Objectif 1 : Évaluer si le programme est efficace pour apprendre à la personne qui présente une déficience intellectuelle à utiliser le transport collectif.

Objectif 2 : Évaluer si la participation au programme d'apprentissage favorise l'autodétermination des participants.

Objectif 3 : Identifier les obstacles et les facilitateurs liés au programme d'apprentissage au transport en collectif.

Nature de la participation

Votre participation consistera à accorder **deux entrevues individuelles** à l'assistant(e) de recherche au sujet de l'utilisation du transport collectif en général, de l'utilisation du transport collectif de la personne qui suivra la formation. **Les entrevues dureront environ 30 minutes** et seront enregistrées audio numériquement. Le lieu et l'heure de l'entrevue sont à convenir avec

1

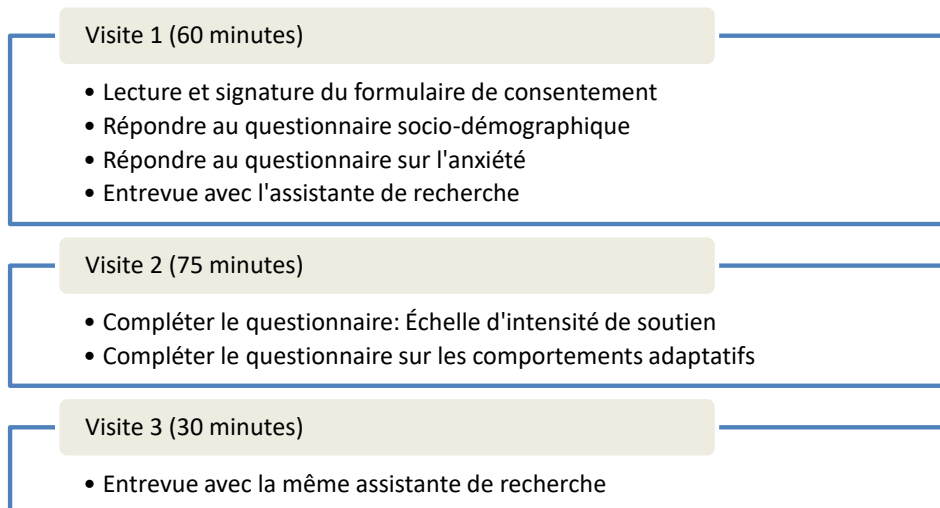
l'assistant de recherche. La transcription écrite que l'on fera de vos entrevues ne permettra pas de vous identifier.

Vous aurez également à **évaluer votre anxiété dans la vie en général à l'aide d'un questionnaire**. Il faut prévoir **10 minutes** pour remplir ce questionnaire. Il vous sera remis en main propre après la signature du consentement. Vous pourrez le compléter à ce moment et le remettre à l'assistant de recherche.

Vous aurez à remplir un deuxième **questionnaire visant à décrire les habiletés de la personne qui suivra la formation** dans différents domaines de la vie quotidienne (comportements adaptatifs). Ce questionnaire sera rempli avec l'assistant de recherche. Il faut prévoir de 30 à 60 pour le remplir.

Enfin, vous aurez à remplir un **questionnaire qui permet de mesurer l'intensité du besoin de soutien de la personne** qui suivra la formation. Il faut prévoir environ **15 minutes** pour le remplir.

Voici un résumé de ce que vous aurez à faire dans le cadre de votre participation à la recherche :



Avantages

Votre participation à ce projet de recherche permettra à une personne de votre entourage qui a une déficience intellectuelle de suivre une formation à l'utilisation des transports collectif. Votre participation contribue également à l'avancement des connaissances pour l'apprentissage du transport collectif chez les personnes présentant une déficience intellectuelle.

Risques et inconvénients

La participation à cette recherche ne comporte pas de risques. Certaines questions des questionnaires ou des entrevues pourraient être plus difficiles à répondre. Vous n'êtes pas obligé de répondre aux questions qui vous rendraient mal à l'aise. Si cela se produisait, vous pourriez demander à prendre une pause. Une ressource d'aide appropriée pourra vous être proposée si vous souhaitez discuter de votre situation.

Compensation

Aucune rémunération ni compensation n'est offerte au terme de la participation à ce projet de recherche.

Confidentialité

Afin de protéger votre identité et la confidentialité de vos données, les données seront dénominalisées, c'est-à-dire que vous serez toujours identifié par un code alphanumérique. Ce code associé à votre nom ne sera connu que de l'assistant de recherche chargé de la codification. L'enregistrement de votre entrevue sera effacé au terme du projet. Aucune publication ou communication sur la recherche (incluant les thèses des étudiants membres de l'équipe) ne contiendra des renseignements permettant de vous identifier. Tout le matériel et les données de recherche seront gardés durant 5 ans après la fin de la recherche. Les données seront ensuite détruites de manière sécuritaire.

Il est entendu que tous les renseignements recueillis sont confidentiels. Seuls les membres de l'équipe de recherche y auront accès. Vos données de recherche et votre formulaire de consentement seront conservés séparément, sous clé, dans les bureaux de la Chaire de recherche en déficience intellectuelle et troubles du comportement, pour la durée totale du projet. Les données de recherche seront également conservées sur une clé USB cryptée. Les données rendues anonymes seront également conservées dans un serveur sécurisé de l'Université du Québec à Montréal.

À des fins de surveillance ou de contrôle de la recherche, il est possible que le chercheur doive permettre l'accès à votre dossier de recherche à une personne mandatée par le Comité d'éthique de la recherche en Dépendance, Inégalités sociales et Santé publique, par l'établissement ou par les organismes subventionnaires de la recherche. Ces personnes et ces organismes adhèrent tous à une politique de stricte confidentialité.

À des fins de protection, notamment afin de pouvoir communiquer avec vous rapidement, vos noms et prénoms, vos coordonnées et la date de début et de fin de votre participation au projet seront conservés pendant un an après la fin du projet dans un répertoire à part maintenu par le chercheur responsable ou par l'établissement.

Participation volontaire et droit de retrait

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans subir aucune contrainte ou pression extérieure. Cela signifie également que vous êtes libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche, sans préjudice de quelque nature que ce soit, et sans avoir à vous justifier. Dans ce cas, et à moins d'une directive verbale ou écrite contraire de votre part, les documents, renseignements et données vous concernant seront détruits. De plus, vous n'êtes pas obligés de répondre à toutes les questions des questionnaires.

Votre retrait n'aura par ailleurs aucune incidence sur les services reçus actuellement ou à venir, le cas échéant.

Les personnes responsables du projet peuvent mettre fin à votre participation, sans votre consentement, s'il estime que votre bien-être ou celui du participant au programme d'apprentissage est compromis.

Responsabilité en cas de préjudice

En acceptant de participer à ce projet, vous ne renoncez à aucun de vos droits ni ne libérez les chercheurs, le(s) commanditaire(s), soit la STM, ou les institutions impliquées de leurs obligations civiles et professionnelles.

Personnes-ressources :

Vous pouvez contacter Alexandrine Martineau-Gagné, coordonnatrice du projet, au numéro (514) 987-3000 poste 5047 pour des questions additionnelles sur le projet. Vous pouvez discuter avec elle des conditions dans lesquelles se déroule votre participation. Vous pouvez également communiquer avec Diane Morin, chercheuse responsable du projet, au même numéro.

Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) a approuvé ce projet et en assure le suivi. Pour toute information vous pouvez communiquer avec le coordonnateur du Comité au numéro (514) 987-3000 poste 7753 ou par courriel à l'adresse : ciereh@uqam.ca.

Pour toute question concernant vos droits en tant que participant à ce projet de recherche ou si vous avez des plaintes à formuler, vous pouvez communiquer avec le bureau de l'ombudsman de l'UQAM, Courriel: ombudsman@uqam.ca; Téléphone: (514) 987-3151.

Si vous souhaitez vous renseigner sur vos droits ou pour formuler une plainte, vous pouvez aussi joindre le commissaire aux plaintes et à la qualité des services du CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal au numéro suivant: 514-593-3600.

Pour toute question concernant les aspects éthiques du projet, vous pouvez aussi contacter le Comité d'éthique de la recherche en Dépendance, Inégalités sociales, Santé publique 514- 809-3821, ou encore par courriel à helene.scheed.ccsmtl@ssss.gouv.qc.ca.

Remerciements : Votre collaboration est importante à la réalisation de notre projet et l'équipe de recherche tient à vous en remercier.

Consentement du participant : Par la présente, je reconnais avoir lu le présent formulaire d'information et de consentement. Je comprends les objectifs du projet et ce que ma participation implique. Je confirme avoir disposé du temps nécessaire pour réfléchir à ma décision de participer. Je reconnais avoir eu la possibilité de contacter le responsable du projet (ou son délégué) afin de poser toutes les questions concernant ma participation et que l'on m'a répondu de manière satisfaisante. Je comprends que je peux me retirer du projet en tout temps, sans pénalité ni justification à donner. Je consens volontairement à participer à ce projet de recherche.

Je désire recevoir un résumé des résultats du projet : Oui ☐ Non ☐

Signature : _____ Date : _____

Nom (lettres moulées) : _____

Adresse courriel : _____

Transmission d'informations par la Société de transport de Montréal

La société de transport de Montréal (STM) vous demandera des informations sur la personne qui participera au programme d'apprentissage avant de le débiter. Nous aimerions avoir accès à certaines d'entre elles pour éviter que vous ayez à les répéter (diagnostic principal de la personne qui suivra la formation, code postal, âge, moyens de transport utilisés)

- ☐ J'accepte que la STM transmette des données concernant _____ à l'équipe de recherche.
- ☐ Je refuse que la STM transmette des données concernant _____ à l'équipe de recherche.

Recherches ultérieures

Vos données de recherche seront rendues anonymes et conservées pendant 5 ans au terme de la recherche. Nous souhaiterons peut-être les utiliser dans d'autres projets de recherche similaires. Vous êtes libre de refuser cette utilisation de vos données.

- ☐ J'accepte que mes données puissent être utilisées dans d'autres projets de recherche
- ☐ Je refuse que mes données puissent être utilisées dans d'autres projets de recherche

Acceptez-vous que la chercheuse principale du projet ou son délégué vous sollicite ultérieurement dans le cadre d'autres projets de recherche?

Oui ☐ **Non** ☐

Déclaration de la chercheuse principale (ou de sa déléguée) :

Je, soussigné déclare avoir expliqué les objectifs, la nature, les avantages, les risques du projet et les autres dispositions du formulaire d'information et de consentement et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature : _____ Date : _____

Nom (lettres moulées) et coordonnées : _____

Un exemplaire de ce document signé doit être remis au participant

FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT Formateurs

Titre du projet de recherche : Évaluation d'un programme d'apprentissage au transport collectif.

Chercheur responsable : Diane, Morin, Ph.D., Université du Québec à Montréal

Autres chercheurs : Marc, Lanovaz, Ph.D., Université de Montréal
Philippe, Archambault, Ph.D., Université McGill
Alexandrine Martineau-Gagné, étudiante au doctorat en psychologie, t.s.

Partenaire : Mathilde Le Bouëdec, STM

Coordonnatrice : Alexandrine Martineau-Gagné, étudiante au doctorat en psychologie, t.s.

Organismes de financement : Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)

Préambule

Nous vous invitons à participer à un projet de recherche qui vise l'évaluation d'un programme d'apprentissage au transport collectif destiné aux personnes ayant une déficience intellectuelle. Ce projet est réalisé à l'initiative de la Société de transport de Montréal (STM).

Avant d'accepter de participer à ce projet, il est important de prendre le temps de lire et de bien comprendre les renseignements ci-dessous. S'il y a des informations que vous ne comprenez pas, n'hésitez pas à nous à poser des questions ou à communiquer avec Alexandrine Martineau-Gagné, coordonnatrice du projet de recherche.

Objectifs du projet

Objectif 1 : Évaluer si le programme est efficace pour apprendre à la personne qui présente une déficience intellectuelle à utiliser le transport en commun.

Objectif 2 : Évaluer si la participation à la formation favorise l'autodétermination des participants.

Objectif 3 : Identifier les obstacles et les facilitateurs liés à la formation à l'utilisation du transport en commun.

Nature de la participation

Votre participation consistera à répondre à quatre questionnaires écrits (un après chacun des quatre séances en groupe), à **un questionnaire au sujet de la formation de formateur** et à **participer à un groupe d'entretien** qui portera sur votre expérience comme formateur à l'utilisation des transports collectifs auprès d'adultes ayant une déficience intellectuelle. Les questionnaires prendront chacun environ **10 minutes** à remplir. Le groupe de discussion prendra environ **45 minutes** et sera enregistré audio numériquement. Le lieu et l'heure du groupe d'entretien sont à

convenir avec l'intervieweur. La transcription que l'on fera du groupe d'entretien ne permettra pas de vous identifier.

Avantages

Votre participation à ce projet de recherche vous permettra de donner votre opinion au sujet de cette formation et d'ainsi contribuer à son amélioration.

Risques et inconvénients

Selon nous, il n'y a pas de risques et inconvénients à participer à la recherche à part le seul fait que les autres participants du groupe d'entretien entendent vos réponses.

Compensation

Aucune rémunération ni compensation n'est offerte au terme de la participation à ce projet de recherche. Il est entendu que vous serez rémunéré par la STM pour votre travail à titre de formateur.

Confidentialité

Afin de protéger votre identité et la confidentialité de vos données, les données seront dénominalisées, c'est-à-dire que vous serez toujours identifié par un code alphanumérique. Ce code associé à votre nom ne sera connu que de l'assistant de recherche chargé de la codification. L'enregistrement de votre entrevue sera effacé au terme du projet. Aucune publication ou communication sur la recherche (incluant les thèses des étudiants membres de l'équipe) ne contiendra des renseignements permettant de vous identifier. Tout le matériel et les données de recherche seront gardés durant 5 ans après la fin de la recherche. Les données seront ensuite détruites de manière sécuritaire.

Il est entendu que tous les renseignements recueillis sont confidentiels. Seuls les membres de l'équipe de recherche y auront accès. Vos données de recherche et votre formulaire de consentement seront conservés séparément, sous clé, dans les bureaux de la Chaire de recherche en déficience intellectuelle et troubles du comportement, pour la durée totale du projet. Les données de recherche seront également conservées sur une clé USB cryptée. Les données rendues anonymes seront également conservées dans un serveur sécurisé de l'Université du Québec à Montréal.

À des fins de surveillance ou de contrôle de la recherche, il est possible que le chercheur doive permettre l'accès à votre dossier de recherche à une personne mandatée par le Comité d'éthique de la recherche en Dépendance, Inégalités sociales et Santé publique, par l'établissement ou par les organismes subventionnaires de la recherche. Ces personnes et ces organismes adhèrent tous à une politique de stricte confidentialité.

À des fins de protection, notamment afin de pouvoir communiquer avec vous rapidement, vos noms et prénoms, vos coordonnées et la date de début et de fin de votre participation au projet seront conservés pendant un an après la fin du projet dans un répertoire à part maintenu par le chercheur responsable ou par l'établissement.

Participation volontaire et droit de retrait

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure. Cela signifie également que vous êtes libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche, sans préjudice de quelque nature

que ce soit, et sans avoir à vous justifier. Dans ce cas, et à moins d'une directive verbale ou écrite contraire de votre part, les documents, renseignements et données vous concernant seront détruits, à l'exception de l'enregistrement du groupe d'entretien. De plus, vous n'êtes pas obligés de répondre à toutes les questions des questionnaires.

Votre retrait n'aura aucune incidence ni sur votre emploi comme formateur à la STM, ni dans aucun autre aspect de votre vie.

Responsabilité en cas de préjudice

En acceptant de participer à ce projet, vous ne renoncez à aucun de vos droits ni ne libérez les chercheurs, le(s) commanditaire(S), soit la STM, ou l'institution impliquée de leurs obligations civiles et professionnelles.

Personnes-ressources :

Vous pouvez contacter Alexandrine Martineau-Gagné, coordonnatrice du projet, au numéro (514) 987-3000 poste 5047 ou à l'adresse courriel martineau-gagne.alexandrine@courrier.ugam.ca pour des questions additionnelles sur le projet. Vous pouvez discuter avec elle des conditions dans lesquelles se déroule votre participation. Vous pouvez également communiquer avec Diane Morin, chercheure responsable du projet, au même numéro.

Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) a approuvé ce projet et en assure le suivi. Pour toute information vous pouvez communiquer avec le coordonnateur du Comité au numéro (514) 987-3000 poste 7753 ou par courriel à l'adresse : ciereh@ugam.ca.

Pour toute question concernant vos droits en tant que participant à ce projet de recherche ou si vous avez des plaintes à formuler, vous pouvez communiquer avec le bureau de l'ombudsman de l'UQAM, Courriel : ombudsman@ugam.ca; Téléphone: (514) 987-3151.

Si vous souhaitez vous renseigner sur vos droits ou pour formuler une plainte, vous pouvez aussi joindre le commissaire aux plaintes et à la qualité des services du CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal au numéro suivant : 514-593-3600.

Pour toute question concernant les aspects éthiques du projet, vous pouvez aussi contacter le Comité d'éthique de la recherche en Dépendance, Inégalités sociales, Santé publique 514- 809-3821, ou encore par courriel à helene.scheed.ccsmtl@ssss.gouv.qc.ca.

Remerciements : Votre collaboration est importante à la réalisation de notre projet et l'équipe de recherche tient à vous en remercier.

Consentement du participant : Par la présente, je reconnais avoir lu le présent formulaire d'information et de consentement. Je comprends les objectifs du projet et ce que ma participation implique. Je confirme avoir disposé du temps nécessaire pour réfléchir à ma décision de participer. Je reconnais avoir eu la possibilité de contacter le responsable du projet (ou son délégué) afin de poser toutes les questions concernant ma participation et que l'on m'a répondu de manière satisfaisante. Je comprends que je peux me retirer du projet en tout temps, sans pénalité, ni justification à donner. Je consens volontairement à participer à ce projet de recherche.

Je désire recevoir un résumé des résultats du projet : Oui ☐ Non ☐

Signature : _____ Date : _____

Nom (lettres moulées) : _____

Adresse courriel : _____

Recherches ultérieures

Vos données de recherche seront rendues anonymes et conservées pendant 5 ans au terme du projet. Nous souhaitons les utiliser dans d'autres projets de recherche similaires. Vous êtes libre de refuser cette utilisation secondaire.

- ☐ J'accepte que mes données puissent être utilisées dans d'autres projets de recherche
☐ Je refuse que mes données puissent être utilisées dans d'autres projets de recherche

Acceptez-vous que le responsable du projet ou son délégué vous sollicite ultérieurement dans le cadre d'autres projets de recherche?

Oui ☐ **Non** ☐

Déclaration du chercheur principal (ou de son délégué) :

Je, soussigné déclare avoir expliqué les objectifs, la nature, les avantages, les risques du projet et les autres dispositions du formulaire d'information et de consentement et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature : _____ Date : _____

Nom (lettres moulées) et coordonnées : _____

Un exemplaire de ce document signé doit être remis au participant

FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT Entraîneurs pratiques

Titre du projet de recherche : Évaluation d'un programme d'apprentissage au transport collectif.

Chercheur responsable : Diane, Morin, Ph.D., Université du Québec à Montréal

Autres chercheurs : Marc, Lanovaz, Ph.D., Université de Montréal
Philippe, Archambault, Ph.D., Université McGill
Alexandrine Martineau-Gagné, étudiante au doctorat en psychologie, t.s.

Partenaire : Mathilde Le Bouëdec, STM, partenaire

Coordonnatrice : Alexandrine Martineau-Gagné, étudiante au doctorat en psychologie, t.s.

Organismes de financement : Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)

Préambule

Nous vous invitons à participer à un projet de recherche qui vise l'évaluation d'un programme d'apprentissage aux transports collectifs destiné aux personnes ayant une déficience intellectuelle. Ce projet est réalisé à l'initiative de la Société de transport de Montréal (STM).

Avant d'accepter de participer à ce projet, il est important de prendre le temps de lire et de bien comprendre les renseignements ci-dessous. S'il y a des informations que vous ne comprenez pas, n'hésitez pas à nous à poser des questions ou à communiquer avec Alexandrine Martineau-Gagné, coordonnatrice du projet de recherche.

Objectifs du projet

Objectif 1 : Évaluer si le programme est efficace pour apprendre à la personne qui présente une déficience intellectuelle à utiliser le transport en commun.

Objectif 2 : Évaluer si la participation à la formation favorise l'autodétermination des participants.

Objectif 3 : Identifier les obstacles et les facilitateurs liés à la formation à l'utilisation du transport en commun.

Nature de la participation

Votre participation consistera à répondre à **un questionnaire écrit au sujet des entraînements individuels**, à **un questionnaire au sujet de la formation de formateur** et à **participer à un groupe d'entretien** qui portera sur votre expérience comme entraîneur à l'utilisation des transports en commun auprès d'adultes présentant une déficience intellectuelle. Chaque questionnaire prendra environ **10 minutes** à remplir. Le groupe d'entretien prendra environ **45 minutes** et sera enregistré audio numériquement. Le lieu et l'heure du groupe d'entretien sont à

convenir avec l'intervieweur. La transcription que l'on fera du groupe d'entretien ne permettra pas de vous identifier.

Avantages

Votre participation à ce projet de recherche vous permettra de donner votre opinion au sujet de cette formation et d'ainsi contribuer à son amélioration.

Risques et inconvénients

Selon nous, il n'y a pas de risques et inconvénients à participer à la recherche à part le seul fait que les autres participants du groupe d'entretien entendent vos réponses.

Compensation

Aucune rémunération ni compensation n'est offerte au terme de la participation à ce projet de recherche. Il est entendu que vous serez rémunéré par la STM pour votre travail à titre de formateur.

Confidentialité

Afin de protéger votre identité et la confidentialité de vos données, les données seront dénominalisées, c'est-à-dire que vous serez toujours identifié par un code alphanumérique. Ce code associé à votre nom ne sera connu que de l'assistant de recherche chargé de la codification. L'enregistrement de votre entrevue sera effacé au terme du projet. Aucune publication ou communication sur la recherche (incluant les thèses des étudiants membres de l'équipe) ne contiendra des renseignements permettant de vous identifier. Tout le matériel et les données de recherche seront gardés durant 5 ans après la fin de la recherche. Les données seront ensuite détruites de manière sécuritaire.

Il est entendu que tous les renseignements recueillis sont confidentiels. Seuls les membres de l'équipe de recherche y auront accès. Vos données de recherche et votre formulaire de consentement seront conservés séparément, sous clé, dans les bureaux de la Chaire de recherche en déficience intellectuelle et troubles du comportement, pour la durée totale du projet. Les données de recherche seront également conservées sur une clé USB cryptée. Les données rendues anonymes seront également conservées dans un serveur sécurisé de l'Université du Québec à Montréal.

À des fins de surveillance ou de contrôle de la recherche, il est possible que la chercheuse doive permettre l'accès à votre dossier de recherche à une personne mandatée par le Comité d'éthique de la recherche en Dépendance, Inégalités sociales et Santé publique, par l'établissement ou par les organismes subventionnaires de la recherche. Ces personnes et ces organismes adhèrent tous à une politique de stricte confidentialité.

À des fins de protection, notamment afin de pouvoir communiquer avec vous rapidement, vos noms et prénoms, vos coordonnées et la date de début et de fin de votre participation au projet seront conservés pendant un an après la fin du projet dans un répertoire à part maintenu par le chercheur responsable ou par l'établissement.

Participation volontaire et droit de retrait

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure. Cela signifie également que vous êtes libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche, sans préjudice de quelque nature

que ce soit, et sans avoir à vous justifier. Dans ce cas, et à moins d'une directive verbale ou écrite contraire de votre part, les documents, renseignements et données vous concernant seront détruits, à l'exception de l'enregistrement du groupe d'entretien. De plus, vous n'êtes pas obligés de répondre à toutes les questions des questionnaires.

Votre retrait n'aura aucune incidence ni sur votre emploi comme entraîneur à la STM, ni dans aucun autre aspect de votre vie.

Responsabilité en cas de préjudice

En acceptant de participer à ce projet, vous ne renoncez à aucun de vos droits ni ne libérez les chercheurs, le(s) commanditaire(s), soit la STM, ou l'institution impliquée de leurs obligations civiles et professionnelles.

Personnes-ressources :

Vous pouvez contacter Alexandrine Martineau-Gagné, coordonnatrice du projet, au numéro (514) 987-3000 poste 5047 ou à l'adresse courriel martineau-gagne.alexandrine@courrier.ugam.ca, pour des questions additionnelles sur le projet. Vous pouvez discuter avec elle des conditions dans lesquelles se déroule votre participation. Vous pouvez également communiquer avec Diane Morin, chercheuse responsable du projet, au même numéro.

Le Comité institutionnel d'éthique de la recherche avec des êtres humains (CIEREH) a approuvé ce projet et en assure le suivi. Pour toute information vous pouvez communiquer avec le coordonnateur du Comité au numéro (514) 987-3000 poste 7753 ou par courriel à l'adresse : ciereh@ugam.ca.

Pour toute question concernant vos droits en tant que participant à ce projet de recherche ou si vous avez des plaintes à formuler, vous pouvez communiquer avec le bureau de l'ombudsman de l'UQAM, Courriel : ombudsman@ugam.ca; Téléphone: (514) 987-3151.

Si vous souhaitez vous renseigner sur vos droits ou pour formuler une plainte, vous pouvez aussi joindre le commissaire aux plaintes et à la qualité des services du CIUSSS Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal au numéro suivant : 514-593-3600.

Pour toute question concernant les aspects éthiques du projet, vous pouvez aussi contacter le Comité d'éthique de la recherche en Dépendance, Inégalités sociales, Santé publique 514-809-3821 ou encore par courriel à helene.scheed.ccsmtl@ssss.gouv.qc.ca.

Remerciements : Votre collaboration est importante à la réalisation de notre projet et l'équipe de recherche tient à vous en remercier

Consentement du participant : Par la présente, je reconnais avoir lu le présent formulaire d'information et de consentement. Je comprends les objectifs du projet et ce que ma participation implique. Je confirme avoir disposé du temps nécessaire pour réfléchir à ma décision de participer. Je reconnais avoir eu la possibilité de contacter le responsable du projet (ou son délégué) afin de poser toutes les questions concernant ma participation et que l'on m'a répondu de manière satisfaisante. Je comprends que je peux me retirer du projet en tout temps, sans pénalité, ni justification à donner. Je consens volontairement à participer à ce projet de recherche.

Je désire recevoir un résumé des résultats du projet : Oui ☐ Non ☐

Signature : _____ Date : _____

Nom (lettres moulées) : _____

Adresse courriel : _____

Recherches ultérieures

Vos données de recherche seront rendues anonymes et conservées pendant 5 ans au terme du projet. Nous souhaitons les utiliser dans d'autres projets de recherche similaires. Vous êtes libre de refuser cette utilisation secondaire.

- ☐ J'accepte que mes données puissent être utilisées dans d'autres projets de recherche
☐ Je refuse que mes données puissent être utilisées dans d'autres projets de recherche

Acceptez-vous que le responsable du projet ou son délégué vous sollicite ultérieurement dans le cadre d'autres projets de recherche?

Oui ☐ **Non** ☐

Déclaration du chercheur principal (ou de son délégué) :

Je, soussigné déclare avoir expliqué les objectifs, la nature, les avantages, les risques du projet et les autres dispositions du formulaire d'information et de consentement et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature : _____ Date : _____

Nom (lettres moulées) et coordonnées : _____

Un exemplaire de ce document signé doit être remis au participant

A large, stylized green graphic on the left side of the page. It consists of a thick, rounded line that forms a paperclip shape, with two vertical bars extending downwards from the center, resembling a hand or a stylized letter 'U'.

Annexe 2 : Méthode initialement prévue

Devis prévu

Pour répondre aux deux premiers objectifs de la recherche, un devis quasi expérimental avec groupe contrôle de type «liste d'attente» avait été retenu puisqu'un tel devis permet d'identifier l'effet du programme de formation chez les personnes apprenantes en les comparant avec un groupe équivalent n'ayant pas encore suivi le programme. Le groupe contrôle visait à déterminer si les différences observées étaient dues à l'application du programme. Les personnes apprenantes du groupe liste d'attente devaient recevoir la formation après le groupe expérimental, devenant à leur tour un nouveau groupe expérimental. Deux cohortes de 24 personnes apprenantes devaient être créées. Pour répondre au troisième objectif de la recherche, un devis mixte avait été retenu. Des analyses quantitatives devaient être effectuées avec les mesures d'anxiété, d'autodétermination et de comportement adaptatifs et des analyses qualitatives devaient être faites à partir des entrevues semi-structurées.

Tableau A1 : Calendrier des formations initialement prévues

Groupes	Début de la formation	Fin de la formation
Groupe expérimental 1 (GE1-2020)	2020-02-17	2020-04-20
Groupe liste d'attente 1 (LA1-2020)	2020-05-12	2020-07-13
Groupe expérimental 2 (GE2-2020)	2020-03-17	2020-05-11
Groupe liste d'attente (LA2-2020)	2020-06-04	2020-08-03

Tableaux A2 et A3 : calendriers révisés

Tableau A2 : Première révision (automne 2020)

Groupes	Début de la formation	Fin de la formation
Groupe expérimental 1 (GE1)	2021-11-15	2020-01-29
Groupe liste d'attente 1 (LA1)	2022-02-15	2020-04-14
Groupe expérimental 2 (GE2)	2022-01-17	2022-03-18
Groupe liste d'attente (LA2)	2022-04-04	2020-06-03

Tableau A3 : Deuxième révision (printemps 2021)

Groupes	Début de la formation	Fin de la formation
Groupe expérimental 1	5 octobre 2021	14 décembre 2021
Groupe liste d'attente 1	11 janvier 2022	22 mars 2022
Groupe expérimental 2	11 janvier 2022	22 mars 2022
Groupe liste d'attente 2	5 avril 2022	14 juin 2022

Tableaux A4 à A6 : Activités de recherche prévues aux différents temps de mesure

Tableau A4 : Activités de recherche prévues aux différents temps de mesure pour le groupe expérimental

G.E.	Temps 1 (prétest)		Formation				Temps 2 (post-test)		Temps 3		Temps 4 (suivi)	
	Personnes apprenantes	Proches		Personnes apprenantes	Proches	Personnes dispensant la formation	Personnes apprenantes	Proches	Personnes apprenantes	Proches	Personnes apprenantes	Proches
Avec la STM	• Questionnaire sociodémographique T : 10 min											
Visite 1	• Consentement • Questionnaire sociodémographique • Questionnaire de connaissances • GAS-ID • Remise du journal de bord T : 50 min	• Consentement • Questionnaire sociodémographique • IASTA-Y • Entretien semi-structuré T : 60 min	• Questions individuelles sur la formation pratique • Questionnaire de connaissances • IA-A • Analyse de tâche T : 70 à 80 min			• Groupe d'entretien T : 45 min • Questions écrites sur les entraînements T : 10 min			• Entretien semi-structuré • Remise du journal de bord • Questionnaire de connaissances • IA-A T : 65 à 75 min		• Entretien semi-structuré T : 30 min	
Visite 2	• Entretien semi-structuré • IA-A T : 50 à 60 min	• SIS-F • ABAS-II T : 75 min										

Légende : T=Temps ; G.E. : Groupe expérimental

Tableau A5 : Activités de recherche prévues aux différents temps de mesure pour le groupe liste d'attente

G. L. - A.	Temps 1 (comparaison)			Temps 2 (prétest)			Temps 3 (post-test)			Temps 4 (suivi)		
	Personnes apprenantes	Proches		Personnes apprenantes	Proches		Personnes apprenantes	Proches	Personnes dispensant la formation	Personnes apprenantes	Proches	
Avec la STM	• Questionnaire sociodémographique - T : 10 min											
Visite 1	• Consentement • Questionnaire sociodémographique • Questionnaire connaissances • Remise du journal de bord • IA-A - T : 60 à 70 min	• Consentement • Questionnaire sociodémographique • Entretien semi-structuré • IASTA-Y • T : 60 min		• Entretien semi-structuré • GAS-ID • Questionnaire de connaissances • Remise du journal de bord • IA-A - T : 75 à 85 min	• ABAS-II • SIS-F - T : 75 min	Formation						
							• Questions individuelles sur la formation • Questionnaire de connaissances • IA-A • Analyse de tâche - T : 70 à 80 min		• Groupe d'entretien - T : 45 min • Questions écrites sur les entraînements - T : 10 min	• Entretien semi-structuré • Remise du journal de bord • Questionnaire de connaissances • IA-A - T : 65 à 75 min		• Entretien semi-structuré - T : 30 min

Légende : T=Temps ; G. L. -A. : Groupe liste d'attente

Tableau A6 : Mesures prises lors des formations théoriques et pratiques

G.E. et G. L. -A.	Durant la formation	
	Personnes apprenantes	Personnes dispensant la formation
Formation théorique	• Questions écrites et orales sur la formation théorique, avec un membre de l'équipe de recherche T : 15 min	• Questions écrites après la dernière formation théorique, avec un membre de l'équipe de recherche T : 10 min
Formation pratique	• Mesures d'anxiété avec l'entraîneur ou l'entraîneuse avant et après chaque exercice pratique T : 2 min • Analyse de tâche avec l'entraîneur ou l'entraîneuse au début de la formation pratique T : 30 min	

Légende : T=Temps ; G.E. : Groupe expérimental ; G. L. -A. : Groupe liste d'attente

A large, light blue, stylized paperclip graphic is positioned on the left side of the page, partially overlapping the text.

Annexe 3 : Recrutement

Participation au projet de recherche :

Évaluation d'un programme d'apprentissage au transport collectif (bus et métro) pour les personnes ayant une déficience intellectuelle



Une initiative de la Société de transport de Montréal (STM)

Nous **recherchons des personnes** qui :

- **Veulent apprendre à utiliser** le bus ou le métro
- Sont âgées de **18 ans** ou plus
- Présentent une **déficience intellectuelle**
- **Peuvent se rendre à pied** à un arrêt de bus ou à une station de métro
- Comprennent la nature de la participation au projet de recherche et donnent un **consentement éclairé**
- Sont capables de **traverser la rue** seules et de **s'orienter dans un lieu connu**.
- Invitent un **proche** qui acceptera de participer

Les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant, qui ont un trouble du spectre de l'autisme ou qui prévoient suivre une autre formation aux transports dans les prochains mois ne sont pas admissibles.

Nature de la participation

- **Suivre une formation** donnée par la Société de transport de Montréal :
 - 4 blocs de 2 à 3 heures en groupe de 12 personnes, sur 4 semaines
 - 1 à 5 séances de pratiques individuelles, sur 5 semainesLa formation inclut 3 titres de transport mensuel consécutifs pour les mois suivants la fin de la formation. Vous pourrez alors prendre le métro et l'autobus gratuitement durant 3 mois après la formation.
- Les participants rempliront des **questionnaires** et accorderont **2 entrevues** (enregistrement audio), durant 4 rencontres avec l'assistante de recherche, par visioconférence (internet), au domicile ou à l'UQAM, selon leur préférence et les règles sanitaires, sur une période de 5 mois, variant entre 50 minutes et 1h25.
- Les proches rempliront des **questionnaires** et accorderont **2 entrevues** (enregistrement audio), durant 1 ou 3 rencontres avec l'assistante de recherche, par visioconférence (internet), au domicile ou à l'UQAM, selon leur préférence et les règles sanitaires, sur une période de 5 mois, variant entre 50 minutes et 1h25.

Compensation :

- Gratuité des déplacements des participants avec la STM pour la formation.
- Carte-cadeau (valeur de 10 \$) après chaque activité de recherche (une possibilité d'au moins 6 cartes-cadeaux pour les participants et de 3 pour les proches).

Si vous êtes intéressé(e)s, **communiquez avec : Mathilde Le Bouëdec, au Mathilde.LeBouedec@stm.info, ou au 514-350-0800 au poste 85019.**

Montréal, *Date*

Objet : Programme d'apprentissage au transport collectif (bus et métro) pour les personnes ayant une déficience intellectuelle

Madame, Monsieur,

Vous êtes invité à participer à une recherche qui vise à évaluer une formation au transport collectif (bus et métro), offerte par la Société de transport de Montréal (STM) et destinée aux personnes ayant une déficience intellectuelle. Ce projet est réalisé à l'initiative de la STM.

Chercheurs : Diane Morin, Université du Québec à Montréal (UQAM)

Marc Lanovaz, Université de Montréal

Philippe Archambault, Université McGill

Partenaire : Mathilde Le Bouëdec, STM

Nous recherchons des personnes qui :

- Veulent apprendre à utiliser le bus ou le métro;
- Sont âgées de 18 ans ou plus;
- Présentent une déficience intellectuelle;
- Peuvent se rendre à pied à un arrêt d'autobus ou une station de métro;
- Comprendront la nature de la participation au projet afin de donner un consentement éclairé;
- Sont capables de traverser la rue seules et de s'orienter dans un lieu connu;
- Inviteront un proche qui acceptera de participer à ce projet.

Les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant, qui ont un trouble du spectre de l'autisme ou qui suivront une autre formation aux transports dans les prochains mois ne sont pas admissibles.

Nature de la participation :

En participant au projet de recherche, les personnes suivront une formation donnée par la Société de transport de Montréal, qui inclut 5 blocs de 2 heures en groupes (cours) et de 1 à 5 séances pratiques individuelles. Aussi, la formation inclut la remise de 3 titres de transport mensuel de la Société de transport de Montréal valables durant les 3 mois suivants la fin de la formation.

De plus, les participants auront 4 rencontres pour remplir des questionnaires et faire deux entrevues avec l'assistante de recherche, réparties sur une période de 5 mois. Les proches auront 1 ou 3 rencontres pour remplir des questionnaires et faire une entrevue pour certains proches, réparties sur une période de 5 mois. Les rencontres dureront entre 50 minutes et 1h25 et auront lieu par visioconférence (internet), au domicile ou à l'UQAM, selon vos préférences et les règles sanitaires.

Compensation :

En guise de compensation pour leur temps, les participants recevront une carte-cadeau d'une valeur de 10\$ dollars après chaque activité de recherche consistant à la complétion des questionnaires ou des entrevues (possibilité de recevoir au moins 6 cartes-cadeaux). Les participants seront défrayés en titres de transport pour les l'utilisation du transport collectif pour participer à la formation.

Si vous êtes intéressé(e)s, communiquez avec : Mathilde Le Bouëdec, au Mathilde.LeBouedec@stm.info ou au 514-350-0800 au poste 85019 pour avoir plus d'informations concernant ce projet de recherche.



Annexe 4 : Instruments de mesure

Personnes apprenantes

Questionnaire sociodémographique

Participant : _____

Écrivez _____ ou cochez ☒ vos réponses.

1. Quel est votre âge ? : _____
2. Quel est votre code postal ? : _____

3. Je suis :

Un homme ☐
ou
Une femme ☐
ou
Autre ☐
ou

Je préfère ne pas répondre ☐

4. À quelle communauté culturelle appartenez-vous :
Réponse : _____

5. Dans quel type d'habitation demeurez-vous ?

Avec ma famille ☐
En appartement autonome ☐
En appartement supervisé ☐
Dans une ressource de groupe ☐
Autre ☐

Dernière mise à jour : 2021-06-28

Participant : _____

6. Allez-vous à l'école ?

Oui ☐
Non ☐

7. Travaillez-vous ?

Oui ☐
Non ☐

8. Avez-vous un stage ?

Oui ☐
Non ☐

9. Faites-vous du bénévolat ?

Oui ☐
Non ☐

10. Avez-vous une activité où vous allez chaque semaine?

Oui ☐
Non ☐

Dernière mise à jour : 2021-06-28

Participant : _____

11. Depuis combien de temps demeurez-vous à Montréal ?

Je demeure à Montréal depuis **toujours**. ☐
Je demeure à Montréal depuis **quelques années**. ☐
Je demeure à Montréal depuis **moins d'un an**. ☐

12. Quels moyens de transport avez-vous utilisés dans la dernière année ?

Métro :

Scul ☐
Accompagné ☐

Autobus de la ville :

Scul ☐
Accompagné ☐

Transport adapté :

Scul ☐
Accompagné ☐

Dernière mise à jour : 2021-06-28

Participant : _____

Taxi ordinaire :

- Seul ☐
Accompagné ☐

Voiture :

- Seul ☐
Accompagné ☐

Vélo :

- Seul ☐
Accompagné ☐

À pied :

- Seul ☐
Accompagné ☐

Dernière mise à jour : 2024-06-28

Participant : _____

Autobus scolaire

- Seul ☐
Accompagné ☐

Autre : précisez : _____

- Seul ☐
Accompagné ☐

Je ne prends aucun moyen de transport ☐

13. Quel moyen de transport avez-vous utilisé **le plus souvent** ?
En **deuxième** ? En **troisième** ?

- 1- _____
2- _____
3- _____

Dernière mise à jour : 2024-06-28

Analyse de tâche

1

Analyse de tâche

Répondre par oui ou non et indiquer un commentaire à côté, si nécessaire

1. Habiletés de base

1. Motricité globale.

La personne :

	Oui	Non	Précisions
Descend un escalier			
Monte un escalier			
Contourne un obstacle			
Marche sur une surface égale			
Marche sur une surface irrégulière			
Marche dans un véhicule en mouvement			

2. Contrôle de l'anxiété

La personne peut contrôler son anxiété :

	Oui	Non	Précisions
Face à une ou plusieurs personnes			
Pendant le déplacement			
Devant quelque chose d'inhabituel			

3. Confiance en soi

La personne a confiance en elle :

	Oui	Non	Précisions
Marche sans hésitation			
Traverse sans hésitation			

4. Respect des règles de civisme

La personne respecte :

	Oui	Non	Précisions
Les lieux			
Le matériel			

5. Capacité de s'orienter dans un lieu donné

La personne :

Dernière version : 2019-12-16

2

	Oui	Non	Précisions
Reconnait des points de repère			

6. Communication

La personne communique :

	Oui	Non	Précisions
Vestimentaire			
Posture			
Avec un outil électronique (tablette, cellulaire, autre)			

7. Mémoire

La personne :

	Oui	Non	Précisions
Mémorise une consigne à une étape			

8. Aide

La personne :

	Oui	Non	Précisions
Peut demander de l'aide			

9. Capacité de se vêtir adéquatement

Choisit des vêtements appropriés à la température

	Oui	Non	Précisions

10. Utiliser un téléphone

La personne utilise un téléphone :

	Oui	Non	Précisions
Cellulaire			
Trouver un téléphone pour appeler			

11. Capacité de traverser une rue sans indication routière

La personne :

	Oui	Non	Précisions
Arrête au bord du trottoir			

Dernière version : 2019-12-16

3

	Oui	Non	Précisions
Prend un temps d'arrêt			
Arrête et regarde à gauche et encore à gauche avant de traverser			
Traverse au passage pour piétons			
Traverse lorsque la voie est libre			

12. Capacité de traverser une rue avec un panneau « Arrêt »

La personne :

	Oui	Non	Précisions
Arrête au panneau « Arrêt »			
Vérifie la circulation en regardant à gauche, à droite et encore à gauche avant de traverser			
Traverse au passage pour piétons			
Traverse lorsque la voie est libre			

13. Capacité de traverser une rue avec des feux de circulation

La personne :

	Oui	Non	Précisions
Reagit adéquatement aux feux de circulation :			
Feu rouge = arrêter			
Feu jaune = arrêter			
Feu vert = aller			
Symbole de la main orange = arrêter			
Symbole du piéton blanc = traverser			
Arrête au bord du trottoir			
Regarde le feu de signalisation			
Attend le feu vert			
Vérifie le symbole du piéton			
Vérifie la circulation en regardant à gauche, à droite et encore à gauche avant de traverser			
Traverse au feu vert ou			
Traverse au symbole du piéton			
En traversant, reste attentive aux véhicules			
Traverse au feu vert ou au feu orange sans un frage			
Traverse en marchant			

Dernière version : 2019-12-16

14. Capacité de circuler dans une foule

La personne circule :

	Oui	Non	Précisions
Sur la voie publique			
Dans les autobus			
Dans le métro			

15. Capacité de reconnaître les arrêts d'autobus et, selon le cas, une station de métro

La personne :

	Oui	Non	Précisions
Se positionne au bon arrêt d'autobus			
Mémoire le numéro du circuit			
Identifie et vérifie le numéro du circuit			
Identifie et vérifie le nom de la station de métro (ex. : le nom, le demande au chauffeur, pointe le numéro sur la carte de trajet)			
Est capable de sortir au bon endroit			
Reconnait le symbole d'une station de métro			
Se rend à la bonne station de métro			
Mémoire le nom de la station de métro (ex. : le nom, le demande à une personne, le demande au chauffeur, pointe la station sur la carte de trajet)			

16. Prendre le transport collectif

La personne :

	Oui	Non	Précisions
Consult son trajet			
Planifie un nouveau trajet			
Achète elle-même son titre de transport			
Bus			
A avec elle le nécessaire pour se déplacer en transport collectif :			

- Pièce d'identité - Clé du domicile - Titre de transport - Cellulaire OU monnaie pour le transport - Outils pour le transport				
Se rend à l'arrêt de façon sécuritaire				
Attend l'autobus dans un endroit approprié				
Fait la file				
Prépare son titre de transport				
Monte et descend de l'autobus				
Monte et descend de l'autobus sans aide				
Valide son titre de transport				
Se déplace de façon sécuritaire dans le bus				
S'assoit durant le déplacement OU se tient durant le déplacement				
Reçoit et donne de l'argent au chauffeur				
Reçoit et donne de l'argent au chauffeur				
N'écoute pas de musique ou se porte qu'un écouteur				
Se lève pour laisser son siège à une personne à mobilité réduite				
Signale au chauffeur son intention de descendre à l'arrêt prévu				
- en utilisant le dispositif prévu pour ce faire				
- en demandant au chauffeur de lui indiquer sa sortie				
Se rend de l'arrêt à la destination				
Se rend de l'arrêt à la destination				
Réagit adéquatement lors d'un imprévu				
Métro				
A avec elle le nécessaire pour se déplacer en transport collectif :				
- Pièce d'identité				
- Clé du domicile				
- Titre de transport				
- Cellulaire OU monnaie pour le transport				
- Outils pour le transport				
Se rend à la station de façon sécuritaire				
Prépare son titre de transport				

Valide son titre de transport				
Se dirige vers la bonne direction				
Attend le métro derrière la ligne d'arrêt (ligne jaune)				
Monte dans le métro				
Se tient debout, les bras devant soi, dans le métro				
Se déplace de façon sécuritaire dans le métro				
S'assoit durant le déplacement OU se tient durant le déplacement				
Reçoit et donne de l'argent au chauffeur				
N'écoute pas de musique ou se porte qu'un écouteur				
Se lève pour laisser son siège à une personne à mobilité réduite				
Descend au bon arrêt				
Signale au chauffeur son intention de descendre à l'arrêt prévu				
Réagit adéquatement lors d'un imprévu				

Objectifs d'apprentissage et trajet pratique

17. Quels sont les objectifs d'apprentissage ?

- ☐ Planifier un déplacement
- ☐ Acheter et valider son titre
- ☐ Se repérer dans le réseau de bus
- ☐ Se repérer dans le réseau de métro
- ☐ Comprendre les informations disponibles en cours de route
- ☐ Interagir avec les autres
- ☐ Savoir demander de l'aide
- ☐ Savoir à qui demander de l'aide
- ☐ Manœuvrer et se positionner dans le bus
- ☐ Manœuvrer et se positionner dans le métro
- ☐ Savoir réagir lors des imprévus en transport en commun
- ☐ Savoir faire un commentaire à la STM sur son expérience en transport
- ☐ Autre : _____

Questionnaire de connaissances

1

Questionnaire de connaissances sur les déplacements en transport en commun

Informations à l'intention de l'intervieweur :

- À la suite d'une réponse partielle, demander une fois à la personne si elle veut ajouter quelque chose à sa réponse.
- Poser la question une seconde fois si la réponse fournie ne correspond pas à la question.
- Pour toutes les questions, donner les points correspondant pour toute réponse sensée qui ne serait pas indiquée parmi les choix de réponse.
- Noter les réponses données sur les lignes prévues à cet effet, en indiquant si vous avez demandé à la personne si elle voulait ajouter une réponse (code : A), poser la question une seconde fois (code : Q2) ainsi que toute autre particularité.

Pointage :

Total section 1 : ____ / 32

Total section 2 : ____ / 6

Grand total : ____ / 38

2

Section 1 : 2 points pour une réponse complète, 1 point pour une réponse partielle et 0 pour une réponse qui ne convient pas. Une réponse complète est une réponse « suffisante ». Toutes les bonnes réponses n'ont pas à être nommées pour obtenir un score de 2. Par exemple, à la question #13 : « Comment faire pour savoir à quel arrêt d'autobus descendre », une seule des possibilités, si elle est complète, donne le pointage 2.

Questions :

1. Comment fait-on pour acheter un billet de métro ou d'autobus ?

Réponse : Se rendre au dépanneur ou dans une station de métro (soit à la distributrice automatique, soit auprès du guichetier) et acheter le billet avec de l'argent comptant, une carte de crédit ou une carte de débit. Dans l'autobus, il est aussi possible de payer en argent comptant.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

2. Si vous voulez aller au travail, au magasin ou chez un ami, comment allez-vous faire pour planifier votre trajet en métro ou en autobus ?

Réponse : Utiliser internet (ex. : google map), les outils de la STM (ex. : site web, numéro de téléphone ou planibus) ou une application mobile de navigation (ex. : Transit, Here we go). Demander à quelqu'un que l'on connaît d'expliquer le chemin, de l'écrire ou de le dessiner. Ce n'est pas nécessaire de planifier à chaque fois un trajet déjà connu.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

3. Qu'est-ce que vous devez absolument avoir avec vous quand vous allez prendre l'autobus ou le métro?

Réponse : (2 réponses donnent un pointage de 2 et 1 un pointage de 1) Tire de transport ou argent comptant pour payer le passage, l'adresse de la destination (sauf si apprise par cœur), clé de maison, cartes d'identité, manteau s'il fait froid, portefeuille.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

4. Comment fait-on pour traverser une rue de façon prudente/sécuritaire ?

Réponse : Traverser aux coins de rue, aux feux de circulation ou aux endroits désignés à cet effet. Regarder de chaque côté de la rue avant de traverser. S'engager pour traverser la rue si les voitures sont arrêtées ou lorsque c'est à son tour de traverser. Ensuite, marcher jusque l'autre côté de la rue sans perdre son temps.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

5. À quoi servent les feux de circulation, les lumières au coin des rues ?
Qu'est-ce qu'on fait quand on voit la lumière verte ? La lumière jaune
(questionner toute réponse incomplète au feu jaune pour s'assurer que le participant donne une réponse complète s'il la connaît, p. ex. : « Autre chose ? »)
? La lumière rouge ?

Réponse : Les feux de circulation gèrent le trafic en indiquant qui peut traverser la rue et qui doit attendre. Lumière verte : traverser, c'est à son tour. Lumière jaune : lorsqu'on est au coin de la rue : attendre la lumière verte; lorsqu'on est en train de traverser, se dépêcher à se rendre l'autre côté de la rue parce que la lumière jaune indique que la lumière sera rouge bientôt. Lumière rouge : attendre son tour avant de traverser. Pour avoir 2 points, le participant doit donner une réponse pour les 3 couleurs de feu de circulation. Pour la

couleur jaune, une réponse suffisante implique quoi faire lorsqu'on est sur le trottoir, et quoi faire lorsqu'on est engagé.

Réponse du participant : (lignes page suivante)

Pointage (encerclez): 0-1-2

6. Lorsqu'on paie notre entrée avec une carte de transport ou avec un billet et que la lumière de la machine devient rouge, qu'est-ce que ça veut dire ?

Réponse : Ça veut dire que le titre n'est pas valide. On ne peut donc pas entrer dans l'autobus ou le métro. Il est possible d'utiliser un autre titre de transport, de payer son passage en argent comptant ou d'acheter un autre titre.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

7. Vous êtes dans l'autobus, mais il y a des travaux dehors et il ne prend pas le chemin habituel. Que faites-vous ?

Réponse : On peut demander au chauffeur si l'autobus se rend à notre arrêt. On peut demander de l'information à un autre passager. Si on a un téléphone intelligent avec un système GPS (ex. : google map), on peut regarder où on est. On peut téléphoner à quelqu'un de son entourage qui pourra chercher l'information pour nous.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

8. Vous arrivez au métro pour vous rendre au travail, mais il y a une panne. Il y a une annonce indiquant que le service va reprendre dans deux heures. Que faites-vous ?

Réponse : On peut retourner à la maison à pied ou en autobus et téléphoner au travail pour aviser son superviseur de la panne de métro et décider de ce que l'on fait (arriver plus tard, ne pas venir de la journée). On peut demander de l'information à un employé de la STM s'il y a des autobus temporaires qui se rendent à la station de métro où on voulait aller. Si on a assez d'argent, on peut prendre un taxi. On peut téléphoner à quelqu'un de son entourage qui pourrait nous reconduire au travail. Si on sait comment planifier un trajet, on peut regarder pour un autre trajet qui n'utilise que l'autobus. Se rendre au travail à vélo ou à pied.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

9. Comment doit-on agir avec les autres voyageurs dans l'autobus ou le métro ?

Réponse : Avec respect et courtoisie. On peut leur parler pour poser une question liée au transport, mais c'est tout. Si on voit une personne âgée, enceinte ou qui a une cane pour marcher, on peut se lever pour lui offrir son siège.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

10. Que fait-on lorsque des personnes veulent descendre de l'autobus et que l'on veut monter dans l'autobus ?

Réponse : On laisse sortir les gens en premier. Quand tout le monde est sorti, on peut monter dans l'autobus, à son tour.

Réponse du participant :

Dernière version : 2019-11-05 - R

Pointage (encerclez): 0-1-2

11. Quand on sort de la maison pour se rendre à un endroit comme le dépanneur à pied [ou un autre endroit qui a plus de sens pour la personne], comment on fait pour savoir vers où aller ?

Réponse : Utiliser les points de repère que l'on connaît. Regarder les adresses (no. civique (de porte) et noms de rue). Demander à un passant, à un commerçant ou à une autre personne en qui peut nous aider. Téléphoner à la personne que l'on rejoint à la destination pour qu'elle nous guide.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

Les prochaines questions portent sur l'autobus.

12. Comment fait-on pour payer dans l'autobus ?

Réponse : Utiliser sa carte opus ou un billet, le mettre sur la machine prévue à cet effet. C'est aussi possible de payer en argent comptant.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

13. Combien ça coûte prendre l'autobus ?

Réponse : Rien si on a sa carte pour le mois (qui elle coûte 52 \$ pour les étudiants, les adolescents et les personnes âgées et 86.50\$ pour les autres). Un billet si on a acheté une lisière ou des billets à l'avance. 3.50 \$ si on paie en argent. Un billet coûte 3.50, mais il revient moins cher de prendre les différents forfaits offerts par la STM (ex. : 2 billets, 10 billets, carte mensuelle), lorsqu'on connaît ses besoins de transport.

Dernière version : 2019-11-05 - R

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

14. Comment fait-on pour savoir à quel arrêt descendre ?

Réponse : Il faut avoir planifié son trajet ou le connaître déjà. Dans l'autobus, il est possible d'écouter le nom des arrêts nommés dans l'autobus, de regarder le panneau qui affiche le nom des arrêts, de demander au chauffeur d'indiquer où descendre, de regarder dehors pour voir soit le nom de la rue de l'arrêt où descendre, soit un point de repère connu, de demander à un autre passager ou d'utiliser une application mobile de navigation (ex. : google map) qui indique sur une carte où l'on est ou donne un signal sonore au bon arrêt.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

Les prochaines questions porteront sur l'utilisation du métro.

15. Il y a deux directions sur chaque ligne de métro. Quand on sait à quelle station de métro aller, comment fait-on pour savoir dans quelle direction aller pour se rendre à la bonne station ?

Réponse : En regardant sur une carte, sur internet, ou sur une application mobile. Quelqu'un de mon entourage peut l'avoir dit. Regarder sur la carte du métro une fois arrivé à l'édicule. Demander à un employé de la STM ou à un autre passager. Lire les pancartes où c'est écrit.

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

16. Comment fait-on pour savoir à quelle station de métro descendre ?

Réponse : Il faut avoir planifié son trajet. Dans le métro, il est possible d'écouter le nom des stations annoncées ou de lire le nom des stations à chaque arrêt pour savoir où descendre du wagon. (lignes page suivante)

Réponse du participant :

Pointage (encerclez): 0-1-2

Total section 1 : ____ / 32

Section 2 : Pour cette section, une bonne réponse donne 1 point et une réponse qui n'est pas exacte et complète donne 0 point.

17. Qu'est-ce qu'on doit faire quand on voit :

Pointage (encerclez): 0-1



18. Qu'est-ce qu'on doit faire quand on voit :

Pointage (encerclez): 0-1



19. Qu'est-ce que ce symbole veut dire ?

Pointage (encerclez): 0-1



20. Qu'est-ce que ce symbole veut dire ?

Pointage (encerclez): 0-1



21. Qu'est-ce que c'est ?

Pointage (encerclez): 0-1



22. Qu'est-ce que c'est ?

Pointage (encerclez): 0-1



Total section 2 : _____ / 6

Journal de bord

Journal de bord des déplacements

Date : _____

☒ **Cochez** votre ou vos réponses.

Section 1

Avez-vous utilisé le **transport adapté** aujourd'hui ?

- Non ☐ → **Allez à la section 2**
- Oui ☐ → **Continuez**

Déplacement 1 (transport adapté) :

Trajet ?

-  Aller seulement ☐
-  Retour seulement ☐
-  Aller-retour ☐

Dernière version : 2021-06-28

Quand ?

- Matin ☐
- Jour ☐
- Soir ☐



Où êtes-vous allé ?

- Je suis allé au **travail, à l'école ou à mon stage** ☐



- Je suis allé à un **loisir** ☐
- Je suis allé à un **rendez-vous** ☐
- J'ai vu de la **famille ou des amis** ☐
- Je suis allé faire des **achats** ☐
- Autre : _____ ☐

Avez-vous fait **un autre trajet** en transport adapté ?

- Non ☐ → **Allez à la section 2**
- Oui ☐ → **Continuez**

Déplacement 2 (transport adapté) :

Trajet ?

-  Aller seulement ☐
-  Retour seulement ☐
-  Aller-retour ☐

Dernière version : 2021-06-28



Quand ?

- Matin ☐
- Jour ☐
- Soir ☐



Où êtes-vous allé ?

- Je suis allé au **travail**, à l'école ou à **mon stage** ☐
- Je suis allé à un **loisir** ☐
- Je suis allé à un **rendez-vous** ☐
- J'ai vu de la **famille ou des amis** ☐
- Je suis allé faire des **achats** ☐
- Autre : _____ ☐

Section 2

Avez-vous utilisé le **bus ou le métro** aujourd'hui?

- Non ☐ → **Fin**
- Oui ☐ → **Continuez**

Déplacement 1 (bus ou métro) :

Trajet ?

- Aller seulement ☐
- Retour seulement ☐
- Aller-retour ☐

Dernière version : 2021-06-28

Quand ?

- Matin ☐
- Jour ☐
- Soir ☐



Où êtes-vous allé ?

- Je suis allé au **travail**, à l'école ou à **mon stage** ☐
- Je suis allé à un **loisir** ☐
- Je suis allé à un **rendez-vous** ☐
- J'ai vu de la **famille ou des amis** ☐
- Je suis allé faire des **achats** ☐
- Autre : _____ ☐

Avez-vous fait **un autre trajet** en transport adapté ?

- Non ☐ → **Allez à la section 2**
- Oui ☐ → **Continuez**

Déplacement 3 (transport adapté) :

Trajet ?

- Aller seulement ☐
- Retour seulement ☐
- Aller-retour ☐

Dernière version : 2021-06-28



Quand ?

- Matin ☐
- Jour ☐
- Soir ☐



Avez-vous utilisé le **métro** ?

- Oui ☐
- Non ☐



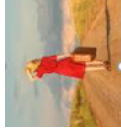
Avez-vous utilisé le **bus** ?

- Oui ☐
- Non ☐



Où êtes-vous allé ?

- Je suis allé au **travail**, à l'école ou à **mon stage** ☐
- Je suis allé à un **loisir** ☐
- Je suis allé à un **rendez-vous** ☐
- J'ai vu de la **famille ou des amis** ☐
- Je suis allé faire des **achats** ☐
- Autre : _____ ☐



Avez-vous fait votre déplacement **seul** ?

- Oui ☐
- Non ☐



Avez-vous aimé votre déplacement ?

- Oui ☐
- Non ☐

Avez-vous fait **un autre trajet** en bus ou en métro ?

- Non ☐ → **Fin**
- Oui ☐ → **Continuez**

Déplacement 2 (bus ou métro):

Trajet ?

➤  Aller seulement ☐

➤  Retour seulement ☐

➤  Aller-retour ☐



Quand ?

- Matin ☐
- Jour ☐
- Soir ☐



Avez-vous utilisé le **méto** ?

- Oui ☐
- Non ☐



Avez-vous utilisé le **bus** ?

- Oui ☐
- Non ☐



Où êtes-vous allé ?

- Je suis allé au **travail**, à **l'école** ou à **mon stage** ☐
- Je suis allé à un **loisir** ☐
- Je suis allé à un **rendez-vous** ☐
- J'ai vu de la **famille** ou **des amis** ☐
- Je suis allé faire des **achats** ☐
- Autre : _____ ☐



Avez-vous fait votre déplacement **seul** ?

- Oui ☐
- Non ☐



Avez-vous aimé votre déplacement ?

- Oui ☐
- Non ☐

Avez-vous fait **un autre trajet** en bus ou en méto ?

- Non ☐ → **Fin**
- Oui ☐ → **Continuez**

Déplacement 3 (bus ou méto):

Trajet ?

- Aller seulement ☐
- Retour seulement ☐
- Aller-retour ☐



Quand ?

- Matin ☐
- Jour ☐
- Soir ☐



Avez-vous utilisé le **méto** ?

- Oui ☐
- Non ☐



Avez-vous utilisé le **bus** ?

- Oui ☐
- Non ☐



Où êtes-vous allé ?

- Je suis allé au **travail**, à l'**école** ou à **mon stage** ☐
- Je suis allé à un **loisir** ☐
- Je suis allé à un **rendez-vous** ☐
- J'ai vu de la **famille** ou **des amis** ☐
- Je suis allé faire des **achats** ☐
- Autre : _____ ☐



Avez-vous fait votre déplacement **seul** ?

- Oui ☐
- Non ☐



Avez-vous aimé votre déplacement ?

- Oui ☐
- Non ☐

Fin

Canevas d'entretien (prétest)

Entretien 1 - Participants

Bonjour, comment allez-vous ? Je voudrais d'abord vous remercier pour votre participation à l'étude et pour votre temps, c'est très apprécié. Nous nous rencontrons aujourd'hui au sujet des moyens de transport que vous utilisez. L'entretien devrait durer environ 20 minutes et sera enregistrée, mais pas filmée. Votre participation est volontaire et ce que vous dites restera privé. Ça veut dire que personne ne saura qui a dit les choses que vous avez dites, sauf moi. En tout temps, si vous désirez ne pas répondre à une question ou vous retirer de l'étude, vous n'avez qu'à le mentionner et nous respecterons votre choix sans vous poser de questions. Il n'y aura aucune conséquence dans les services que vous recevez maintenant ou dans le futur. Souhaitez-vous toujours participer ? Aussi, si je dis des choses qui ne sont pas claires pour vous, dites-le-moi. J'essaierai alors d'être plus claire. Toutes les réponses sont bonnes. Je veux seulement savoir ce que vous pensez. Prenez le temps dont vous avez besoin pour donner votre réponse. Si vous ne savez pas quoi répondre, dites-le-moi, il n'y a pas de problème.

Durant l'entretien, on va parler de vos déplacements, du métro et de l'autobus de la ville, je veux dire, pas un autobus scolaire. Avez-vous des questions à poser avant de commencer ?

Moyens de transports utilisés

1. Quand vous allez ailleurs, quels moyens de transports utilisez-vous ?
Si nécessaire : Par exemple, pour aller à l'école, au travail, à des rendez-vous, voir d'autres personnes ou pour magasiner.
2. Comment décidez-vous quels moyens de transport vous utilisez ?

Déplacements et transport en commun

3. Comment ça se passe quand vous prenez le métro ?
Si besoin de questions de relance :
 - a. Avec qui le prenez-vous ?
 - b. Le prenez-vous parfois seul ?
 - c. Comment ça se passe ?
4. Comment ça se passe quand vous prenez l'autobus ?
Si besoin de questions de relance :
 - a. Avec qui le prenez-vous ?
 - b. Le prenez-vous parfois seul ?
 - c. Comment ça se passe ?

Dernière version : 2021-06-28

5. Pensez à la semaine dernière, avez-vous pris l'autobus ou le métro ?

- a. Décrivez moi comment ça s'est passé.
OU (selon le cas)
Imaginez que vous êtes dans l'autobus ou dans le métro, décrivez votre trajet ?

- b. Qu'est-ce qui a été (ou serait) le plus facile dans ce trajet ?

- c. Qu'est-ce qui a été (ou serait) le plus difficile ?

6. Comment vous sentez-vous quand vous prenez le métro ou l'autobus ?

OU (selon le cas)
Imaginez-vous dans le métro ou l'autobus; parlez-moi de la façon dont vous vous sentez dans le métro ou l'autobus ?

Reformulations possibles : ...des émotions que vous vivez....

- a. Qu'est-ce qui fait que vous vous sentez comme ça ?

Positifs et inconvénients aux moyens de transport :

7. Parlez-moi de ce que vous aimez quand vous prenez le métro ?

Reformulations possibles : ... les côtés positifs ? Les avantages ?

- a. En quoi c'est agréable ?

8. Parlez-moi de ce que vous aimez quand vous prenez l'autobus ?

Reformulations possibles : ... les côtés positifs ? Les avantages ?

- a. En quoi c'est agréable ?

9. Parlez-moi de ce que vous n'aimez pas quand vous prenez le métro ?

Reformulations possibles : ...les côtés négatifs ? Les désavantages ?

- a. En quoi c'est désagréable ?

10. Parlez-moi de ce que vous n'aimez pas quand vous prenez l'autobus.

Reformulations possibles : ...les côtés négatifs ? Les désavantages ?

- a. En quoi c'est désagréable ?

Dernière version : 2021-06-28

11. Qu'est-ce qui aiderait à rendre [agréable/ plus agréable] pour vous l'utilisation du métro et de l'autobus ?

12. Dans le questionnaire, vous avez dit que vous utilisiez _____. (moyens de transport autre que le métro ou l'autobus).

a. Parlez-moi de ce que vous aimez quand vous prenez _____ (moyen autre) ?

Reformulations possibles : ... les côtés positifs ? Les avantages ?

i. En quoi c'est agréable ?

b. Parlez-moi de ce que vous n'aimez pas quand vous prenez _____ (moyen autre) ?

Reformulations possibles : ... les côtés négatifs ? Les désavantages ?

i. En quoi c'est désagréable ?

Les autres utilisateurs du transport

13. Parlez-moi des autres passagers dans le métro ou l'autobus.

a. Comment agissent-ils avec vous ?

b. Comment vous sentez-vous avec les autres passagers ?

c. Comment agissez-vous vis-à-vis d'eux ?

Apprentissage

14. Est-ce que quelqu'un vous a déjà montré à prendre le métro ou l'autobus ?

i. Qui vous l'a montré ?

ii. Racontez-moi comment ça s'est passé quand vous avez appris à utiliser le métro ou l'autobus.

Reformulation possible : Dans quel lieu /c'était où ? / Pourquoi c'est cette personne-là qui vous l'a montré ?

iii. C'était pour apprendre quoi ?

15. Après qu'on vous ait montré comment prendre le métro ou l'autobus, avez-vous utilisé ce que vous avez appris pour vous déplacer ?

16. Quels moyens, trucs vous aideraient pour prendre le métro ou l'autobus ?

Reformulations possibles : ... rendrait plus facile de prendre le métro ou l'autobus ? Parlez-en un peu plus.

Ça pourrait être, par exemple, une carte avec votre trajet, des choses que vous aimeriez savoir, des choses que vous aimeriez qu'il y ait dans le bus ou dans le métro.

17. Parlez-moi de ce que vous tentez dans le projet d'apprentissage des transports en commun auquel vous participez.

Reformulations possibles : Dites-moi ce qui vous intéresse dans la formation de la STM. Qu'est-ce qui vous motive à participer à cette formation-là ?

18. Après la formation, pensez-vous que vous allez être capable d'utiliser le métro ou l'autobus tout seul ?

a. Parlez-en un peu plus ?

Avenir/futur

19. Qu'est-ce que vous souhaitez en ce qui concerne vos déplacements et vos moyens de transport, dans le futur ?

20. Qu'est-ce que vous souhaitez en ce qui concerne le fait de prendre le métro ou l'autobus ?

21. Imaginez-vous prendre le métro et l'autobus tout seul, est-ce que ça changerait quelque chose dans votre vie ?

a. Dites-moi en plus ?

22. Si vous preniez le métro et l'autobus tout seul, qu'est-ce que qu'il y aurait de différent dans votre vie sociale ? **Reformulations possibles :** dans les gens que vous voyez ?

a. En quoi ceci serait différent ?

23. Si vous preniez le métro et l'autobus tout seul, qu'est-ce que qu'il y aurait de différent dans vos loisirs ? **Reformulations possibles :** vos activités, les choses que vous faites pour le plaisir ?

a. En quoi ceci serait différent ?

24. Si vous preniez le métro et l'autobus tout seul, qu'est-ce que qu'il y aurait de différent dans votre travail/école/stage ? **Reformulations possibles :** les choses que vous apprenez ?

a. En quoi ceci serait différent ?

25. Si vous preniez le métro et l'autobus tout seul, qu'est-ce que qu'il y aurait de différent :

dans votre magasinage ?

vous bénéficieriez ?

vous participeriez aux activités de la ville ? (*participation à la communauté*)

a. En quoi ceci serait différent ?

26. Si vous preniez le métro et l'autobus tout seul, est-ce que cela pourrait faire une différence dans l'endroit que vous choisiriez pour vivre ou faire une différence avec quelles personnes vous vivriez ? / Là où vous restez ? *Reformulations*

possibles : votre quartier, votre logement, les personnes avec qui vous habitez ?

a. Si oui : parlez-moi de cette différence.

27. Si vous preniez le métro et l'autobus tout seul, est-ce que cela pourrait faire une différence dans vos différents rendez-vous ou dans vos activités ?

a. Si oui : parlez-moi de cette différence ?

Les proches (la famille et les amis)

28. Comment ça s'est passé quand vous avez dit vous avez dit à vos proches (famille, amis) que vous voulez suivre une formation pour apprendre à utiliser seul le métro et l'autobus ?

Si pas dit : imaginez que vous leur dites. (*et questions suivantes au conditionnel*)

a. Parlez de ce qu'ils ont dit.

b. Décrivez leur réaction.

29. Parlez-moi de l'importance que vous accordez à ce que votre famille et vos amis soient en accord avec les moyens de transport que vous choisissez ?

a. Dites-moi en plus ?

Pour conclure :

29. Après la formation, allez-vous prendre le métro ou l'autobus seul ?

Dites-moi en plus ?

Dernière version : 2021-06-28

30. Y a-t-il autre chose que vous aimeriez me dire au sujet du transport en commun ?

L'équipe de recherche tient à vous remercier pour votre participation. Notre prochain rendez-vous aura lieu à _____ (*planifier à ce moment si pas déjà fait*). Lors de ce rendez-vous, nous ferons (*informer des activités de recherches prévues lors du prochain rdv*). Je vous invite à communiquer avec moi si vous avez un empêchement ou des questions d'ici là. À bientôt, bonne fin de journée !

Dernière version : 2021-06-28

Canevas d'entretien de groupe

Questions à poser en groupe aux participants à la suite de chacune des séances de formation théorique en groupe (3). Le formateur ne doit pas être dans la salle pendant que les participants répondent aux questions afin de préserver la confidentialité des réponses. Pendant ce temps, le formateur répond de son côté au questionnaire écrit au même sujet, qu'il remettra à l'assistant de recherche avant de quitter. Laissez un délai suffisamment long après les questions pour permettre aux participants de réfléchir et formuler leur réponse.

Bonjour. Avez-vous passé une belle avant-midi/après-midi ? Je vais vous poser quelques questions pour savoir ce que vous pensez de la formation d'aujourd'hui. Ça va nous aider à l'améliorer. Il y aura des questions à répondre sur une feuille, et des questions à répondre en groupe. La discussion va être enregistrée. Comme ça vous a déjà été dit, votre participation est volontaire. Toutes les réponses sont acceptées. C'est vraiment pour savoir ce que vous en pensez. Est-ce que ça convient encore à tout le monde ?

Passer les feuilles réponses aux participants.

Pour répondre, encerclez le chiffre qui correspond à votre réponse. Si vous n'avez pas aimé, vous encerclez 1. Si vous avez vraiment aimé, vous encerclez 5. Si vous avez aimé un peu, vous encerclez 2. Si vous avez aimé moyennement, vous encerclez 3. Si vous avez plutôt aimé, vous encerclez 4. C'est écrit sur le début de votre feuille, si vous avez besoin de le regarder avant de répondre.

- 1- Avez-vous aimé le lieu de la formation aujourd'hui ?
- 2- Avez-vous aimé l'heure de la formation aujourd'hui ?
- 3- Avez-vous aimé la formation d'aujourd'hui, en général ?
- 4- Avez-vous aimé ce que vous avez appris dans la formation aujourd'hui ?
- 5- Avez-vous aimé l'ambiance du groupe aujourd'hui ?
- 6- Avez-vous aimé les exercices aujourd'hui ?
- 7- (si applicable) Avez-vous aimé les vidéos aujourd'hui ?

Maintenant, on va passer aux questions à répondre en parlant.

Je vous invite à lever la main avant de répondre, ça va me permettre de savoir qui veut parler et m'aider à donner les tours de parole. Aussi, pour que tout le monde se sente bien de répondre aux questions, je vous demande de ne pas discuter des réponses des autres à l'extérieur du groupe.

Ouvrir l'enregistreur.

Dernière version : 2020-01-09

La première question est :

1- Qu'avez-vous le plus aimé aujourd'hui, pendant la formation ?

Si besoin d'encouragement ou d'exemple : ça peut être quelque chose que vous avez appris quelque chose que vous avez fait.

Si nécessaire, donner des exemples : Par exemple : les nouvelles choses que vous avez apprises ? Les vidéos ? La pratique à l'extérieur ? Les activités ?

Si pas de réponse : Il n'y a rien que vous avez aimé aujourd'hui ? Demander à préciser, selon les réponses.

Si la réponse n'est pas développée : Pouvez-vous en dire un peu plus ?

2- Qu'avez-vous trouvé le plus facile aujourd'hui, pendant la formation ?

Si besoin d'encouragement ou d'exemple : ça peut être quelque chose que vous avez appris quelque chose que vous avez fait.

Si nécessaire, donner des exemples : les nouvelles choses que vous avez apprises ? Les vidéos ? La pratique à l'extérieur ? Les activités ?

Si pas de réponse : Il n'y a rien qui a été facile aujourd'hui ? Demander à préciser, selon les réponses.

3- Qu'avez-vous trouvé le plus difficile aujourd'hui, pendant la formation ?

Si besoin d'encouragement ou d'exemple : Encore une fois, ça peut être quelque chose que vous avez appris quelque chose que vous avez fait.

Si pas de réponse : Il n'y a rien qui a été difficile aujourd'hui ? Demander à préciser, selon les réponses.

4- Qu'avez-vous le moins aimé aujourd'hui, pendant la formation ?

Si besoin d'encouragement ou d'exemple : Encore une fois, ça peut être quelque chose que vous avez appris quelque chose que vous avez fait.

Si pas de réponse : Vous avez tout aimé aujourd'hui ? Demander à préciser, selon les réponses.

Si la réponse n'est pas développée : Pouvez-vous en dire un peu plus ?

5- Avez-vous autre chose à dire au sujet de la formation d'aujourd'hui ?

Dernière version : 2020-01-09

Si je n'ai **pas du tout aimé**, j'encercle **1** : ①—2—3—4—5

Si **j'ai aimé un peu**, j'encercle **2** : 1—②—3—4—5

Si **j'ai aimé moyennement**, j'encercle **3** : 1—2—③—4—5

Si **j'ai plutôt aimé**, j'encercle **4** : 1—2—3—④—5

Si **j'ai beaucoup aimé**, j'encercle **5** : 1—2—3—4—⑤

Encerclez vos réponses :

1- 1—2—3—4—5

2- 1—2—3—4—5

3- 1—2—3—4—5

4- 1—2—3—4—5

5- 1—2—3—4—5

6- 1—2—3—4—5

7- 1—2—3—4—5

Questions sur la formation pratique

Questions à poser à chaque participant après la fin de sa dernière formation pratique. Le formateur ne doit pas être présent lorsque le participant répond aux questions afin de préserver la confidentialité des réponses. Il remplira de son côté un questionnaire écrit, qu'il remettra à l'assistant de recherche.

Bonjour, comment allez-vous ? Vous avez terminé votre formation pratique. Aujourd'hui, je vais vous poser quelques questions sur la formation pratique. Vos réponses nous aideront à l'améliorer. Toutes les réponses sont bonnes, nous voulons seulement savoir ce que vous pensez. Encore une fois, votre participation est volontaire et l'entrevue est enregistrée. Est-ce que ça vous convient ?

1- Quels étaient vos objectifs avec votre entraîneur pendant les pratiques ?

2- Qu'avez-vous le plus aimé pendant toutes les séances de la formation pratique ?

Si besoin d'encouragement : Qu'est-ce qui a été le plus l'fun ? Pouvez-vous en dire un peu plus ?

3- Qu'avez-vous trouvé le plus facile pendant toutes les séances de la formation pratique ?

Si besoin d'encouragement ou d'exemple : Par exemple, ça peut-être une étape du déplacement comme valider son titre, ou savoir quand quitter le transport. Est-ce que toutes les choses que vous avez faites ont été très difficiles ? Laquelle était la moins difficile ?

4- Qu'avez-vous trouvé le plus difficile pendant toutes les séances de la formation pratique ?

Si besoin d'encouragement : Quelque chose qui a demandé plus d'effort ou d'énergie ?

5- Qu'avez-vous le moins aimé pendant la formation pratique ?

Si besoin d'encouragement : Pouvez-vous m'en dire un peu plus ? / Qu'est-ce qui était le plus plate de la formation pratique ?

6- Que pensez-vous de :

- la durée des rencontres de formation pratique ?
- l'horaire des rencontres de formation pratique ?
- la facilité pour vous de vous rendre aux rencontres de formation pratique ?
- la quantité de rencontres de formation pratique ? Il y en a trop ou pas assez ?
- de ce que vous avez fait durant les des rencontres de formation pratique ?

7- Avez-vous autre chose à dire au sujet des exercices pratiques ?

Merci !

Canevas d'entretien (3 mois plus tard)

Entretien 2 - Participants

Bonjour, comment allez-vous ?

Je voudrais d'abord vous remercier pour votre participation à l'étude et pour votre temps, c'est très apprécié. Nous nous rencontrons aujourd'hui pour la 2^e fois et nous allons parler de la formation en transport que vous avez suivie.

L'entretien devrait durer environ 20 minutes et sera enregistrée, mais pas filmée. Votre participation est volontaire et ce que vous dites restera privé. Ça veut dire que personne ne saura qui a dit les choses que vous avez dites, sauf moi. En tout temps, si vous désirez ne pas répondre à une question ou vous retirer de l'étude, vous n'avez qu'à le mentionner et nous respecterons votre choix sans vous poser de questions. Il n'y aura aucune conséquence dans les services que vous recevez maintenant ou dans le futur. Souhaitez-vous toujours participer ?

Aussi, si je dis des choses qui ne sont pas claires, je vous invite à me le dire. J'essaierai d'être plus claire. Toutes les réponses sont bonnes. Je veux seulement savoir ce que vous pensez. Prenez le temps dont vous avez besoin pour donner votre réponse. Si vous ne savez pas quoi répondre, dites-le-moi, il n'y a pas de problème. Avez-vous des questions à poser avant de commencer ?

Perception de la formation :

Vous avez suivi la formation en [MOIS] dernier. Il y avait une partie qui était comme un cours (une formation) et une autre partie c'était de la pratique.

Nous allons commencer par les COURS (FORMATION) que vous avez suivis en groupe.

1. Qu'est-ce que vous avez appris dans cette formation (ou cours) ?
2. Ce que vous avez appris, ça va vous permettre de faire quoi ?
(reformulation possible : ça sert à quoi ?)

Montrer la table des matières de la formation comme support visuel.

3. Qu'est-ce qui a été le plus facile dans cette formation ?
4. Qu'est-ce qui a été le plus difficile dans cette formation ?
5. Qu'est-ce que vous avez aimé dans cette formation ?
6. Qu'est-ce que vous n'avez pas aimé dans cette formation ?

Dernière version : 2021-06-28

Nous allons maintenant parler des pratiques que vous faisiez avec un entraîneur pour prendre le métro et le bus.

7. Combien de pratiques avez-vous faites avec l'entraîneur ?
8. Qu'est-ce que vous avez appris dans ces pratiques ?
9. Ce que vous avez appris, ça vous permet de faire quoi ?
(reformulation possible : ça sert à quoi ?)
10. Racontez comment se sont passées les pratiques (p. ex. : pour aller où, ce que l'entraîneur faisait).
 - a. Qu'est-ce qui a été le plus facile dans ces pratiques ?
 - b. Qu'est-ce qui a été le plus difficile dans ces pratiques ?
 - c. Qu'est-ce que vous avez aimé dans ces pratiques ?
 - d. Qu'est-ce que vous n'avez pas aimé dans ces pratiques ?

Nous allons maintenant parler de votre utilisation du métro et du bus depuis que vous avez terminé les cours.

11. Parlez-moi de votre utilisation du métro ?

Reformulation possible : quand vous prenez le métro, c'est pour faire quoi ?

Pour ceux qui ont pris le métro après la formation :

12. Racontez-moi comment ça se passe quand vous prenez le métro.

13. Le prenez-vous seul ?

14. Comment vous sentez-vous quand vous prenez le métro ?

Reformulations possibles : Parlez-moi des émotions que vous vivez dans l'autobus ou le métro.

- a. Dites-en un peu plus.

Pour ceux qui n'ont pas pris le métro après la formation :

15. Qu'est-ce qui fait que vous n'avez pas pris le métro ?

Dernière version : 2021-06-28

16. Comment vous sentez-vous de ne pas prendre le métro ?

17. Parlez-moi de votre utilisation du bus ?

Reformulation possible : quand vous prenez le bus, c'est pour faire quoi ?

18. Racontez-moi comment ça se passe quand vous prenez l'autobus.

Pour ceux qui ont pris le bus après la formation :

19. Le prenez-vous seul ?

20. Comment vous sentez-vous quand vous prenez l'autobus ?

Reformulations possibles : Parlez-moi des émotions que vous vivez dans l'autobus ou le métro.

a. Dites-en un peu plus.

Pour ceux qui n'ont pas pris le bus après la formation :

21. Qu'est-ce qui fait que vous n'avez pas pris le bus ?

22. Comment vous sentez-vous de ne pas prendre le bus ?

23. Parlez-moi des situations désagréables quand vous avez pris le bus ou le métro seul.

24. Parlez-moi des situations agréables quand vous avez pris le bus ou le métro seul.

25. Qu'est-ce que le fait de pouvoir prendre l'autobus/métro seul vous permet de faire maintenant que vous ne faisiez pas avant ?

26. Comment le fait d'avoir suivi la formation a changé ce que vous faites dans votre vie ?

a. Qu'est-ce que vous aimez de ces changements ?

b. Qu'est-ce que vous n'aimez pas de ces changements ?

En plus d'avoir changé _____, est-ce que cela a pu aussi changer quelque chose pour voir vos amis, vos proches, dans votre travail (école), vos loisirs, vos rdv médicaux, etc ?

- Qu'est-ce que vous aimez de ces changements ?
- Qu'est-ce que vous n'aimez pas de ces changements ?

27. Parmi les changements dont vous avez parlé, lesquels préférez-vous ?

Reformulation possible : Est-ce qu'il y a des changements dont vous êtes contents ?

28. Parmi les changements dont vous avez parlé, lesquels aimez-vous moins ?

Reformulation possible : Est-ce qu'il y a des changements dont vous n'êtes pas contents ?

Proches (famille et amis)

29. Comment vos parents, vos amis ou d'autres personnes vous aident lorsque vous voulez prendre l'autobus ou le métro seul ?

30. Comment réagissent-ils du fait que (*selon la situation* : vous prenez/he prenez) pas le métro ou le bus maintenant ?

Pour conclure :

31. Selon vous, qu'est-ce qu'on pourrait faire pour que la formation soit meilleure ?

32. Y a-t-il autre chose que vous aimeriez me dire au sujet de la formation et des changements pour vous ?

L'équipe de recherche tient à vous remercier pour votre participation au projet de recherche. C'était notre dernière rencontre. Vous recevrez l'information sur la présentation des résultats lorsqu'elle sera disponible. À bientôt, bonne soirée / fin de journée !

Thermomètre de l'anxiété



Dernière version : 2019-06-13

	Pratique 1		Pratique 2		Pratique 3		Pratique 4		Pratique 5	
	Date : _____		Date : _____		Date : _____		Date : _____		Date : _____	
	Début	Fin	Début	Fin	Début	Fin	Début	Fin	Début	Fin
Niveau d'anxiété : Écrire le chiffre correspondant (1 à 5)										

Proches

Questionnaire sociodémographique

Participant : _____

Questionnaire sociodémographique – proche

1. Quel est votre lien avec la personne qui suivra la formation ?

- ☐ Père ☐ Mère
☐ Frère/sœur ☐ Famille élargie
☐ Ami(e) de la famille ☐ Autre : _____

2. Quel âge avez-vous ? _____

3. Quel est votre dernier niveau scolaire complété ?

- ☐ Diplôme d'études secondaires non complété
☐ Diplômes d'études secondaires (D.E.S.)
☐ Diplôme d'études professionnelles (D.E.P.)
☐ Diplôme d'études collégiales
☐ Préuniversitaire
☐ Technique
☐ Universitaire (baccalauréat)
☐ Universitaire (maîtrise)
☐ Universitaire (doctorat)
☐ Autre : précisez _____

4. À quelle communauté culturelle appartenez-vous :

Réponse : _____

5. Quel est le revenu annuel de votre ménage (avant les impôts) ?

- ☐ Moins de 20 000 \$ ☐ Entre 80 000 \$ et 99 999 \$
☐ Entre 20 000 \$ et 39 999 \$ ☐ 100 000 \$ et plus
☐ Entre 40 000 \$ et 59 999 \$ ☐ Je ne sais pas
☐ Entre 60 000 \$ et 79 999 \$ ☐ Je préfère ne pas répondre

Dernière mise à jour : 2021-06-28

Participant : _____

6. Utilisez-vous les transports en commun ?

- ☐ Non
☐ Oui

À quelle fréquence : ☐ Régulièrement

- ☐ À l'occasion
☐ Rarement

Destinations : ☐ Travail ou école

- ☐ Loisir ou activités
☐ Autre : précisez : _____

7. Quel moyen de transport utilisez-vous le plus fréquemment ? En deuxième ?
En troisième ?

- 1- _____
2- _____
3- _____

8. À votre connaissance, quel est le diagnostic principal de la personne qui suivra la formation ? _____

9. À votre connaissance, est-ce que la personne qui suivra la formation a d'autres diagnostics ?

- ☐ Non
☐ Oui : lesquels _____

Dernière mise à jour : 2021-06-28

Canevas d'entretien (prétest)

Entretien 1 – Proches

Bonjour, comment allez-vous ? Je voudrais d'abord vous remercier pour votre participation à l'étude et pour votre temps, c'est très apprécié. Nous nous rencontrons aujourd'hui pour parler des déplacements de _____, du soutien que vous lui offrez et de l'utilisation du transport en commun. L'entretien devrait environ durer environ 20 minutes et sera enregistrée, mais pas filmée. Tout ce que vous direz restera confidentiel. En tout temps, si vous désirez ne pas répondre à une question ou vous retirer de l'étude, vous n'avez qu'à le mentionner et nous respecterons votre choix sans vous poser de questions. Il n'y aura aucune conséquence dans les services de _____, présentement ou dans le futur. Souhaitez-vous toujours participer à la recherche ? Il n'y a pas de bonnes ou de mauvaises réponses. Nous voulons seulement avoir votre opinion. Avez-vous des questions à poser avant de commencer ?

1. Dans le questionnaire que vous avez complété lors de la première visite, vous avez indiqué que vous êtes _____ (*nom du participant*). C'est bien ça ?
2. Comment percevez-vous l'autonomie dans les déplacements des personnes qui présentent une déficience intellectuelle, en général ?
 - a. Qu'en est-il pour _____ (*nom du participant*) ?
3. Expliquez-moi comment ça fonctionne en général quand _____ (*nom du participant*) veut se déplacer ?

Reformulations possibles pour favoriser l'élaboration : Parlez-moi de la façon dont les déplacements de _____ se déroulent. Parlez-moi de l'autonomie dans les déplacements de _____.

Questions de relance : Y a-t-il autre chose ? Dites-moi en plus ? Laissez des silences suffisamment longs.

4. Qu'est-ce qui influence selon vous les moyens de transport que _____ (*nom du participant*) choisit d'utiliser ?
(si besoin de reformulation : qu'est-ce qui amène _____ (*nom du participant*) à utiliser les moyens de transport qu'il utilise actuellement.
5. Quel est votre rôle en lien avec les déplacements de _____ (*nom du participant*) ?

Dernière version : 2021-06-28

6. Quel est votre rôle en lien avec l'autonomie de _____ (*nom du participant*) dans les déplacements ?

7. Selon vous, comment les autres en général perçoivent ce ou ces rôles ? »

Questions suivantes : si déjà abordé, reformuler et demander si quelque chose à ajouter OU ne pas poser.

8. Est-ce que _____ a déjà utilisé les transports en commun seul ?
 - a. Si oui, pouvez-vous en parler un peu plus ?
9. _____ utilise différents moyens de transports pour se déplacer. Pouvez-vous me parler des avantages et des inconvénients pour vous-même que _____ (*nom du participant*) utilise ces moyens de transport ?
8. Quels sont les avantages et les inconvénients que vous voyez pour _____ (*nom du participant*) des différents moyens de transport qu'il/elle utilise ?
10. Est-ce que _____ a déjà participé à une formation pour apprendre à utiliser le transport en commun ?
 - a. Si oui, parlez-moi de cette formation.
 - b. En quoi a-t-elle permis à _____ de faire les apprentissages prévus ?
11. Parlez-moi des difficultés que _____ rencontre **OU** rencontrerait s'il/elle utilisait le transport en commun sans être accompagné(e) ?
12. Parlez-moi de ce qui permettrait à _____ de pouvoir utiliser le transport en commun sans être accompagné(e) ?

13. Comment pensez-vous que _____ se sent par rapport à suivre la formation ?
14. Que pensez-vous du fait que _____ suive **une** formation dans le but d'utiliser le transport en commun seul ?
(Note aux intervieweuses : pas LA formation, pas la formation de la Stm. UNE formation (l'idée c'est d'aller chercher ce qu'il pensent en général, pas ce qu'ils pensent de cette formation-là)

Dernière version : 2021-06-28

15. Parlez-moi de ce que vous souhaitez pour _____ sur le plan de l'autonomie dans les déplacements, pour le futur.

16. Selon vous, que pensent les gens de votre entourage du fait que _____
suive une formation dans le but d'utiliser le transport en commun seul?

17. Comment vous sentez-vous vis-à-vis du fait que _____ va apprendre à utiliser le transport en commun? **selon le cas** : soit plus soutenue(e) dans l'utilisation des transports... ?

Poser des questions de relance ou besoin dans le but d'amener la personne à élaborer par elle-même et soit à l'aide d'aborder les émotions : (y a-t-il autre chose ? Dites-moi en plus ? Laissez des silences suffisamment longs)

18. Qu'est-ce que le fait que _____ puisse prendre le transport en commun pourrait changer dans votre propre vie?

19. Selon vous, que répondrait _____ si on lui posait la même question (qu'est-ce que le fait de pouvoir prendre le transport en commun pourrait changer dans sa vie à lui?)

20. Il y a différentes sphères dans la vie : la vie sociale (amis, famille, amoureux/amoureuse), les loisirs, le travail ou l'école, la participation dans la communauté, le lieu d'habitation et la santé et développement personnel.

Pour chacune de ces sphères, selon vous, qu'est-ce qui serait différent dans la vie de _____ s'il/elle utilisait le transport en commun seul ?

Questions d'élaboration si réponses brèves :

- Ex. : « Aucun changements », ou « plusieurs choses ».
 - « Qu'est-ce qui fait que le fait de pouvoir se déplacer seul n'entraînerait aucun changement dans cette sphère ? » ;
 - « Pouvez dire en quoi être autonome dans ses déplacements ferait une différence dans x sphère ».

a. Vie sociale :

- Qu'est-ce qui serait différent sa vie sociale ?

Si besoin de précisions :

- i. Dans les amis que _____ visite ?
- ii. Dans ses sorties en famille ou entre amis ?

Dernière version : 2021-06-28

b. Loisirs :

- Qu'est-ce qui serait différent dans ses loisirs ?
 - i. Dans ses activités ?
 - ii. Dans la fréquence des activités actuelles ?

c. École/travail de _____ :

- Qu'est-ce qui serait différent par rapport à l'école ou au travail ?

Si besoin de précisions :

 - Dans son choix de l'école, son choix de carrière, son lieu de travail ou de stage ?

d. Participation communautaire

- Qu'est-ce qui serait différent dans sa participation communautaire ?

Si besoin de précisions :

La participation communautaire inclue par exemple le bénévolat, faire les commissions et la participation aux activités de la ville.

e. Lieu d'habitation :

- Qu'est-ce qui serait différent dans son lieu d'habitation ?

Si besoin de précisions :

Le lieu d'habitation inclue par exemple le choix de quartier et le choix du type d'habitation (logement seul, ressource).

f. Santé et le développement :

- Qu'est-ce qui serait différent dans sa santé et son développement personnel ?

Si besoin de précisions :

Cela peut inclure par exemple les rendez-vous chez le médecin, les activités dans un organisme ou tout autre chose en lien avec la santé ou le développement personnel.

21. Que pensez-vous du transport en commun en général ?

Conclusion :

22. Y a-t-il autre chose dont vous voudriez nous faire part en lien avec l'utilisation du transport en commun ou avec l'autonomie dans les déplacements de _____ ?

Dernière version : 2021-06-28

L'équipe de recherche tient à vous remercier pour votre participation au projet de recherche. Notre prochain rendez-vous aura lieu à _____ (**planifier à ce moment si pas déjà fait**). Je vous invite à communiquer avec l'équipe de recherche si vous aviez un empêchement ou des questions d'ici là. A bientôt, bonne soirée / fin de journée !

Canevas d'entretien (3 mois plus tard)

1

Entretien 2 – Proches

Bonjour, comment allez-vous ?

Je voudrais vous remercier pour votre participation à l'étude et pour votre temps, c'est très apprécié. Nous nous rencontrons aujourd'hui pour la seconde fois. Nous aborderons la formation en transport qu'a suivi _____. L'entretien devrait environ durer environ 20 minutes et sera enregistré, mais pas filmée. Vous participez volontairement et librement à ce projet de recherche. Je vous rappelle que tout ce que vous direz restera confidentiel. En tout temps, si vous désirez ne pas répondre à une question ou vous retirer de l'étude, vous n'avez qu'à le mentionner et nous respecterons votre choix sans vous poser de questions. Il n'y aura aucune conséquence dans les services que _____ reçoit présentement ou dans le futur.

Perception de la formation :

1. À partir de ce que vous avez vu, comment décriez-vous la réaction de _____ à la suite de la formation théorique ?
2. À partir de ce que vous avez vu, comment décriez-vous la réaction de _____ à la suite de la formation pratique ?
3. À partir de ce que vous avez vu ou entendu de la formation et de ce que _____ vous en a dit, que pensez-vous de la formation ?
4. Selon vous, quels sont les avantages de cette formation ?
5. Selon vous, quels sont les inconvénients de cette formation ?
6. Selon vous, quelles améliorations pourrait-on apporter à cette formation ?
7. Qu'est-ce que cette formation a apporté à _____ selon vous?
8. Lors de notre dernière rencontre nous avons parlé de différentes sphères dans la vie de _____. Quels changements dans ces sphères se sont produits dans la vie de _____ après qu'il/elle ait suivi la formation ?
 - a. Dans sa vie sociale ?

Si besoin de précisions :

 - Dans les amis que _____ visite ?
 - Dans ses sorties en famille ou entre amis ?

Dernière modification : 2021-06-28

2

- b. Dans les loisirs ?

Si besoin de précisions :

 - Dans ses activités ?
 - Dans la fréquence des activités actuelles ?
 - c. Et dans le travail ou l'école ?

Si besoin de précisions :

 - Dans son choix de l'école, son choix de carrière, son lieu de travail ou de stage. ?
 - d. Dans la participation à la communauté ?

Si besoin de précisions :

 - La participation communautaire inclue par exemple le bénévolat, faire les commissions et la participation aux activités de la ville.
 - e. Y-a-t-il eu des changements dans le lieu d'habitation ?

Si besoin de précisions :

 - Le lieu d'habitation inclue par exemple le choix de quartier et le choix du type d'habitation (logement seul, ressource).
 - f. Et dans la santé et le développement personnel ?

Si besoin de précisions :

 - Cela peut inclure par exemple les rendez-vous chez le médecin, les activités dans un organisme ou tout autre chose en lien avec la santé ou le développement personnel.
9. Quels sont les bons côtés des changements amenés par cette formation ?
 10. Quels sont les moins bons côtés des changements amenés par cette formation ?
 11. Selon vous, qu'est-ce que _____ dirait à propos des changements survenus dans sa vie à la suite de la formation ?
 12. À quelles occasions _____ a eu l'occasion de prendre le transport en commun seul dans les dernières semaines?
 13. À quelles occasions _____ a eu l'occasion de prendre le transport en commun accompagné dans les dernières semaines?
 14. Selon vous, comment se sent-il/elle de prendre le transport en commun?

Dernière modification : 2021-06-28

aimeriez nous communiquer, si vous aviez un empêchement ou des questions d'ici là. À bientôt, bonne soirée / fin de journée ! Merci, bonne soirée / fin de journée !

15. Qu'est-ce que cela vous a apporté à vous que _____ puisse maintenant prendre le transport en commun?

16. Comment vous sentez-vous du fait que _____ prenne le transport en commun?
- Y a-t-il autre chose ?
 - Dites-moi en plus ? (**Laissez des silences suffisamment longs**)

17. Qu'est-ce que cela vous a apporté aux autres proches de _____ qu'il puisse maintenant prendre le transport en commun?

18. Comment se sentent-ils du fait que _____ prenne le transport en commun?

19. Parlez-moi de l'aide que vous offrez maintenant à _____ pour ses déplacements?

20. Comment ça se passe pour vous, quand vous lui donnez cette aide ?

Formation des proches

21. Avez-vous l'impression d'avoir les connaissances suffisantes pour soutenir l'autonomie en transport en commun de _____ ?

22. Je vais vous donner quelques options : laquelle ressemble le plus à ce que vous pensez ? Et le moins à ce que vous pensez ?

O Je n'ai pas besoin d'informations à ce sujet.

O J'aurais aimé avoir un plus d'information, sur un feuillet explicatif par exemple.

O J'aurais aimé avoir beaucoup plus d'information, dans un site internet par exemple.

O J'aurais aimé rencontrer d'autres personnes dans ma situation, en participant à une rencontre d'information au sujet de la formation et du transport en commun.

O J'aurais besoin d'informations à ce sujet, mais je n'ai pas le temps de m'en occuper.

23. Y a-t-il autre chose que vous aimeriez me dire au sujet de la formation ou de ce qu'elle a eu comme effet pour vous ou pour _____ ?

L'équipe de recherche tient à vous remercier pour votre participation au projet de recherche. C'était notre dernière rencontre. Un membre de l'équipe communiquera avec vous pour vous informer de la diffusion des résultats lorsque l'information sera disponible. Je vous invite à communiquer avec l'équipe de recherche si vous pensiez à d'autres informations que vous

Équipe dédiée au programme de formation par la STM

Questionnaire sur les formations et les entraînements

Questionnaire sur les formations en transport

Vos réponses nous aideront à améliorer la formation. Merci beaucoup de prendre le temps d'y répondre 😊

1. Questionnaire complété pour :

Formation théorique ☐.

Formation pratique ☐.

2. Le contenu de la formation a été utile pour les participants :

☐ Tout le contenu a été très utile.

☐ Une partie du contenu a été très utile.

Laquelle ? _____

☐ Le contenu n'a pas été utile.

Pourquoi pensez-vous que [réponse à la question 2] ? _____

3. Selon vous, qu'est-ce qui a facilité l'apprentissage des participants ?

4. Selon vous, quels ont été les obstacles à l'apprentissage des participants ?

5. La formation devrait-elle être modifiée? Si oui, quelles sont les modifications à faire ?

_____ (voir suite au verso)

Dernière version : 2019-07-22

6. Que pensez-vous de la durée de la formation ? Est-elle assez longue, trop longue ou pas assez longue ?

Merci !

Dernière version : 2019-07-22

Canevas d'entretien

1

Groupe d'entretiens – Formateurs et entraîneurs

Bonjour, comment allez-vous ?

Bonjour, je m'appelle _____. Je suis assistante de recherche à la Chaire en déficience intellectuelle et troubles du comportement. Je travaille pour le projet de recherche qui fait l'évaluation du programme de formation aux transports en commun destiné aux personnes qui ont une déficience intellectuelle ». Je voudrais d'abord vous remercier pour votre participation à l'étude et pour votre temps, c'est très apprécié. Nous nous rencontrons aujourd'hui au sujet de votre expérience comme formateur(trice) ou entraîneur(e) au transport en commun avec des personnes présentant une déficience intellectuelle.

Je vous rappelle que vous participez volontairement et librement à ce projet de recherche. Vous n'êtes pas obligé de répondre aux questions qui vous seront posées et nous respecterons votre choix. La discussion devrait durer 45 minutes et sera enregistrée (son seulement). Ce que vous direz aujourd'hui doit rester confidentiel. Nous demandons donc à tous les participants de ne pas discuter des propos qui seront tenus aujourd'hui afin de respecter la confidentialité et d'assurer le respect de tous.

Nous cherchons à améliorer les futures formations aux participants, mais aussi celles aux formateurs et aux entraîneurs. Nous voulons seulement avoir votre opinion donc toutes vos réponses sont bonnes. Vous pouvez aussi avoir des opinions différentes des autres membres du groupe et c'est important que vous nous le disiez.

Avez-vous questions avant de commencer ?

Ouvrir l'enregistreuse.

1. De façon générale, comment décrivez-vous votre expérience en tant que formateur ou entraîneur ?
2. Selon vous, quel effet a eu la formation chez les participants ? (Si besoin de précision : sur l'apprentissage, ont-ils aimé ça ou non ? Trop difficile, motivant ?)
3. Selon vous, qu'est-ce qui été aidant pour les participants dans la formation ?
4. Selon vous, quels ont été les obstacles à l'apprentissage des participants ?
5. Selon vous, quels sont les avantages de cette formation ?
6. Selon vous, quelles sont les limites de cette formation ?
7. Selon vous, quelles autres compétences devraient être présentées aux participants pour faciliter la formation pratique? (Suite au verso)

Dernière version : 2020-02-21

2

8. Quels sont les aspects à améliorer dans la formation que vous avez reçue comme formateur ou entraîneur ?
9. Quels sont les aspects de la formation qui vous ont aidé dans votre travail comme formateur ou entraîneur ?
10. Quels sont les enjeux que vous avez rencontrés dans l'enseignement du transport en commun aux personnes présentant une déficience intellectuelle ?
11. Selon vous, qu'est-ce qui a favorisé le développement de votre sentiment de compétence dans votre préparation avant la formation ? Par exemple, il peut s'agir votre expérience personnelle ou professionnelle antérieure, de la formation que vous avez reçue en général ou un aspect spécifique, d'un échange avec un autre formateur.
12. Croyez-vous que vous étiez bien préparés à donner la formation ?
13. Avez-vous eu besoin de plus d'informations concernant les caractéristiques des personnes avec une déficience intellectuelle ?
14. Combien de temps de préparation avez-vous eu besoin avant chacune des rencontres ?
15. Y aurait-il quelque chose que vous aimeriez dire à un futur formateur ou entraîneur ?
16. Avez-vous aimé votre expérience en tant que formateur ou entraîneur ? Est-ce que vous aimeriez redonner la formation ?
17. Avant de terminer, y a-t-il autre chose que vous aimeriez rajouter au sujet de votre expérience en tant que formateur ou entraîneur ?
 - a. Et au sujet du programme de formation des formateurs et entraîneurs ?
 - b. Et au sujet du programme de formation des participants ?

L'équipe de recherche tient à vous remercier pour votre participation au projet de recherche. Si vous souhaitez connaître les résultats de la recherche, veuillez indiquer sur cette feuille votre adresse courriel pour en recevoir un résumé. *Faire circuler une feuille sur laquelle les participants pourront écrire leurs coordonnées.* Aussi, un membre de l'équipe de recherche communiquera avec vous afin de vous informer de la façon dont les résultats de la recherche seront présentés. Je vous invite à communiquer avec l'équipe de recherche si vous pensez à d'autres informations que vous aimeriez nous communiquer ou si vous aviez des questions. Bonne soirée / fin de journée !

Dernière version : 2020-02-21



Annexe 5 : Résultats présentés à la STM en mai 2020

Projet de recherche : *Évaluation d'un programme de formation à l'utilisation du transport collectif pour les personnes avec une déficience intellectuelle*

Résultats préliminaires de la formation théorique (cohorte 1) - Faits saillants

1^{er} mai 2020

Chercheurs :

Diane Morin, C.M., Ph.D. FAAIDD, Professeure titulaire, Département de psychologie; Titulaire de la Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement, Université du Québec à Montréal; Directrice scientifique de l'Institut universitaire en déficience intellectuelle et en trouble du spectre de l'autisme.

Marc Lanovaz, Ph. D., ps.ed., Professeur agrégé, École de psychoéducation, Université de Montréal.

Philippe Archambault, erg, PhD, Professeur associé, École de physiothérapie et d'ergothérapie, Université McGill; Directeur scientifique – Vers une société québécoise plus inclusive; Membre du Centre de recherche interdisciplinaire en réadaptation du Montréal métropolitain, CISSS de Laval - Hôpital juif de réadaptation.

Partenaire :

Mathilde Le Bouëdec, Conseillère corporative Milieux associatifs, Société de transport de Montréal

Coordonnatrice :

Alexandrine Martineau-Gagné, Étudiante au doctorat en psychologie, Ph.D./Psy. D., Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement, Université du Québec à Montréal

Assistants de recherche :

Roxanne Girard, Étudiante au doctorat en psychologie, Ph.D./Psy. D., Chaire de déficience intellectuelle et troubles du comportement, Université du Québec à Montréal

Sarrah Thomas-Persechino, DESS DI

Appréciation des formations théoriques – cohorte 1

Ce court rapport fait état des points saillants qui sont ressortis lors des analyses des entrevues avec les participants de la cohorte 1 suite aux formations théoriques qu'ils ont reçues à l'hiver 2020. Ces points saillants pourront servir à la Société de transport de Montréal pour faire des ajustements si elle le juge nécessaire dans un but d'améliorer la formation offerte aux personnes présentant une déficience intellectuelle. Il est important de bien comprendre que ce rapport découle des entrevues avec huit participants seulement. Il ne vise donc pas à faire une évaluation complète de la formation.

Voici les cinq catégories qui regroupent les données tirées des verbatim des entretiens de groupe ayant eu lieu à la fin de chacune des trois formations théoriques :

1. Ce qui a été aimé le plus
2. Ce qui a été aimé le moins
3. Ce qui a été le plus facile
4. Ce qui a été le plus difficile
5. Autres commentaires

Les énoncés des catégories se regroupent dans l'un des thèmes suivants :

- A. **Exercices pratiques** : La catégorie « exercice pratique » réfère aux exercices pratiques proposés durant la formation.
- B. **Contenu de la formation** : Cette catégorie réfère aux éléments de contenus de la formation et inclut les éléments d'information.
- C. **Format de la formation** : Cette catégorie réfère aux éléments de diffusion du contenu de la formation et inclut l'attitude des autres participants.
- D. **Habiletés** : Cette catégorie réfère aux habiletés des participants qui ne sont pas incluses dans les exercices pratiques.
- E. **Commentaires généraux**.

Points saillants :

1. Ce que les participants ont aimé le plus

Au cours des trois séances de formation, les *exercices pratiques* ont été ce qu'ont préféré les participants, notamment les mises en scène, le travail dans l'autobus et les exercices liés au métro. En ce qui a trait au *format de la formation*, les participants ont aimé recevoir le cadeau à la fin et la venue des inspecteurs du métro. Enfin, le fait de pouvoir démontrer une *habileté* ou une connaissance s'est avéré être ce que certains participants ont préféré.

2. Ce que les participants ont aimé le moins

Ce que les participants ont mentionné avoir le moins aimé a trait à des éléments du contenu de la formation ou à des habiletés. En ce qui a trait au *contenu de la formation*, c'est le sujet des imprévus qui a été le moins aimé. En ce qui a trait aux *habiletés*, certains participants ont le moins aimé les situations dans lesquelles ils ne se sont pas sentis compétents, ou le fait de ne pas se sentir compétent relativement à un sujet abordé.

3. Ce que les participants ont trouvé le plus facile

Sur le plan des *habiletés*, certains participants ont rapporté que ce qu'ils connaissaient déjà a été le plus facile. D'autres ont mentionné un *exercice pratique* (avec la carte du métro) et des éléments du *contenu de la formation* (le panneau d'arrêt d'autobus, valider son titre de transport) comme ce qui a été le plus facile pour eux.

4. Ce que les participants ont trouvé le plus difficile

La catégorie *format de la formation* inclut le plus grand nombre d'éléments rapportés par les participants comme ce qui a été le plus difficile. Plus précisément, quelques participants

ont trouvé difficiles le débit de parole trop rapide des inspecteurs et le fait que certains participants ne levaient pas la main pour parler. Des participants ont ensuite mentionné des éléments du thème *habiletés* comme étant ce qu'ils ont trouvé le plus difficile. Plus précisément, des participants ont trouvé difficile le fait de devoir passer par-dessus leur gêne, la planification d'un trajet, l'autocontrôle durant la formation et la gestion des émotions en cas d'imprévu. Des participants ont également mentionné des éléments du *contenu de la formation* comme étant ce qui a été le plus difficile pour eux, soit les bons comportements à adopter, le nom des stations de métro ainsi que les changements de ligne dans un même trajet. Enfin, pour d'autres, certains *exercices pratiques* ont été ce qui a été le plus difficile: pratiquer la ligne pour attendre l'autobus et jouer un rôle dans la mise en scène.

Pistes possibles de modifications :

- En ce qui concerne le *format de la formation*, les participants ont aimé la venue des inspecteurs de la STM mais ont trouvé difficile qu'ils parlent rapidement. Ils ont également aimé le cadeau qui leur a été remis.
- Sur le plan des *habiletés* : les participants ont aimé ce dans quoi ils se percevaient comme compétents, et n'ont pas aimé ce dans quoi il ne se percevaient pas comme compétents. Une attention particulière pourrait être apportée au renforcement du sentiment de compétence des participants tout au long de la formation, malgré les défis que cela peut poser dans l'animation d'un groupe de personnes qui ont des forces et des défis différents.
- Le sujet des imprévus a le plus difficile pour un participant, et le moins aimé par quelques autres. Une attention particulière pourrait être apportée à ce thème en raison de son importance pour la sécurité dans les déplacements autonomes.

Annexe 6 : Diffusion des résultats – affiches scientifiques

Introduction

Autonomy in travelling contributes to the social inclusion of people with intellectual disability (ID) (p. ex :

Abbott & McConkey, 2006; Bascom & Christensen, 2017; Wormald, McCallion & McCarron, 2019).

Social inclusion contributes to self determination

(Walker et al., 2011), which is correlated with quality of life (Lachapelle et al., 2005).

Close others :

- Provide support to people with ID (Covelli, Meucci, Raggi, Fontana & Leonardi, 2015)
- Play a role in the decisions that people with ID make (Saaltink, MacKinnon, Owen & Tardif-Williams, 2012).

Aim

Research : to evaluate a learning program that teaches adults with ID how to use public transit.

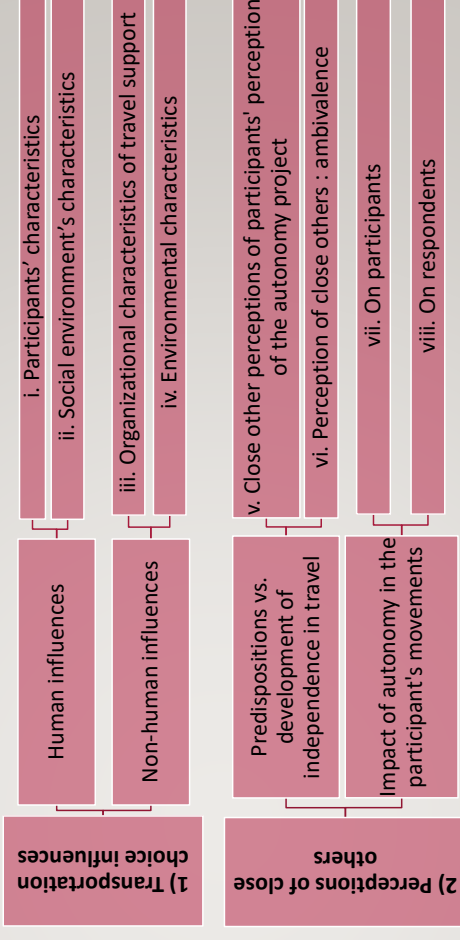
Poster : to present a part of this research, which seeks to understand 1) what influences the means of transportation used by adults with ID and 2) the perceptions held by close others of the autonomy of transportation of adults with ID .

Method

- 12 close others (10 parents, 2 educators) of adults with ID (age: 18 to 35) were interviewed about people with ID's autonomy in travelling before the start of the program.
- Data analysis : inductive method (Blais & Martineau, 2006). The categories were refined until a satisfactory inter-coder agreement was reached.

Results

- The data was sufficiently saturated: all the codes appear in each participant's discourse and their dimensions are strengthened enough to meet the study's objective.
- These results are the articulation of the 8 codes that emerged during inductive analysis.



Theme 1 : Choice of transport methods

- According to close others, **the abilities, difficulties and emotions** of the adults with ID influence their chosen transport methods (i).
- The **close others** support the travelling of the adults with ID and respond to their requests for independent travel as long as they deem it safe. The **behavior of strangers** in relation to the adults with ID often worry their close others. Incidentally, **strangers** sometimes offer help to the people with ID (ii).

Results (cont.)

Theme 1 : Choice of transport methods (cont.)

- **Environmental characteristics** (ex. unexpected events, travel characteristics) as well as the available tools (ex. cell phone) influence the chosen transport methods by **making the travel more or less safe** (iii).
- Among the participants, eight adults with an ID had previously followed a training program pertaining to the use of public transit. The training sessions **did not always** meet the learning needs of four participants (iv).

Theme 2 : Perceptions of autonomy in travelling

- According to their close others, adults with an ID :
 - are **motivated** to follow the training program,
 - believe that autonomy in travelling could contribute to their **overall autonomy**, ex. deciding to travel with friends and
 - being autonomous in their travels would result in them experiencing **positive emotions** (v).
- The close others are ambivalent in regards to autonomy in travelling, **to varying degrees** (vi).
 - The **development of autonomy** is **very important** for them, but must not be accomplished at the detriment of **security**.
 - **Some believe** that the person with ID **will be able** to travel alone in a secure way, **while others are doubtful**.
- According to close others, being autonomous in their travels would allow adults with ID to be **more independent** and would be beneficial to their **personal development** (vii).
- The majority of close others indicate that they would **feel freer** if the adults with ID were autonomous in their travels. Two close others indicate that the increased autonomy of their child, now an adult, although desired could result in the **loss of a privileged moment** when they accompanied their child themselves (viii).

Discussion

- Influences of transportation choices used by the adults with ID stated by the close others are **coherent** with the **functional model of human development** (Schalock et al., 2011).
- The **ambivalence** of the close others in regards to **the autonomy development project** versus the **security** of the adults with ID could be sustained by their **doubt as to the capacities** of the adults with ID to become autonomous in their travels, and this could contribute to their fears for their safety.
- **It is not known** if this doubt is linked to the actual capacities of the adults with ID.

Conclusion

Limits : All the interviews were conducted and then analyzed, which did not allow for the modification of the interview outline as needed between interviews.

Implications :

- The close others **can be facilitators** of the autonomy in travelling of the adults with ID, and therefore of their social inclusion and self determination, as long as they deem it safe.
- The perception that close others have of the participants' capacities to become autonomous in their travels could **be a lever of intervention** to support their involvement as facilitators.
- **Future research** should however objectify the link between the perceptions that close others have of people with ID's capacities and their actual capacities, in order to document the security aspect of the autonomous travels of adults with ID.

For references: martineau-gagne.alexandrine@courrier.uqam.ca

The perceptions of adults with ID on their travels and means of transport

A. Martineau-Gagné¹, B.Sc., D. Morin¹, Ph.D., M. Lanovaz², Ph.D. et P. Archambault³, Ph.D.

Psychology Department, Université du Québec à Montréal¹; Psychoeducation Department, Université de Montréal²; School of Physical & Occupational Therapy, McGill University³

Financial Support: Office des personnes handicapées du Québec and Institut universitaire en déficience intellectuelle et en trouble du spectre de l'autisme

Introduction

Difficulties related to transportation:

- Barriers to social inclusion for people with intellectual disabilities (ID) (p. ex: Abbott & McConkey, 2006; Bascom & Christensen, 2017; Wormald, McCallion & McCarron, 2019).
- Negative impact on employment integration, access to education, health and social services and businesses, maintaining links with close others (Wilkinson-Meyers et al., 2014) and participation in sports activities (Armila, Rannikko et Torvinen, 2018; Bodde et Seo, 2009).

A solution proposed by persons with ID to overcome social inclusion barriers :

- developing abilities, including the skills to move independently (Abbott et McConkey, 2006).
- Little is known about the predictors of success for learning to travel independently and for changing transportation habits for people with ID :
- Importance of evaluating the barriers and facilitators encountered by learners during and following a training program.

Research project : Program evaluation of a learning program to teach use of public transit (*Société de transport de Montréal* (Quebec, Canada).

Poster aim : Documents the **perceptions** of adults with intellectual disability (ID) on **their travelling habits and autonomy in travelling**.

Method

- Participants** : 7 adults with ID were interviewed before or at the start of the theoretical training, which is spread over 4 weeks.

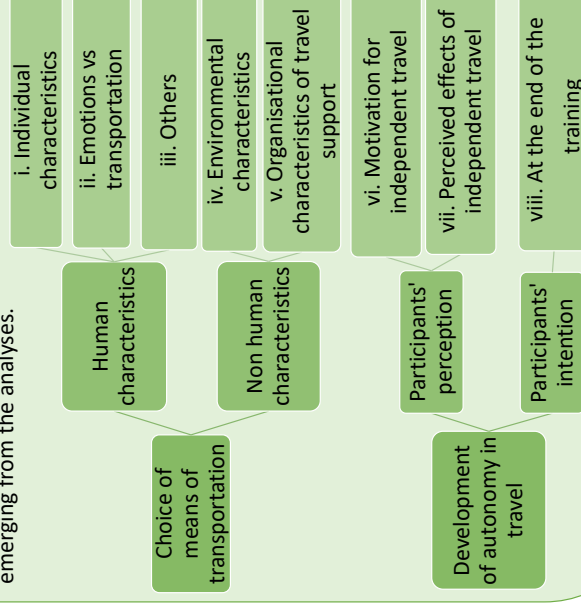
Age	Daytime occupation
Range : 18-23 Mean : 19,14	School + internship : 7
Gender	Anxiety (GAS-ID (Mindham et Esple, 2013)
Men : 3 Women : 4	Below the cut-off point : 2 Above the cut-off point : 5
Home	ABAS
With their family : 6 Resource : 1	Range : 66-85 Mean : 73,38

- Data analysis** :

- Inductive method (Blais & Martineau, 2006).
- Process of inter-rater agreement to refine code definitions:
 - 2 coders came to a consensus for each of the codes.

Results

These preliminary results are based on the analysis of the interviews. The following figure summarizes the codes emerging from the analyses.



Résultats (suite)

Choices of means of transportation

- Participants recognize that **they have some of the skills** needed to use public transportation and the majority perceive that they have **the ability to overcome difficulties** (i).
- 4 participants are **stressed about using public transportation**, either alone (reasons given: fear of getting lost (n=1), fear of newness (n=1)) or with others (reason given: other transportation users (n=2)) (ii).
- 6 participants **feel comfortable in the means of transportation they already know how to use or when accompanied in other means of transportation** (e.g., bus, car)(ii).
- According to participants (iii):
 - Their **close others** are **supportive** of their travels.
 - The people important to them **had positive reactions** when they discussed training in the use of public transport.
 - The **opinion of close others** about the means of transportation **used is important**.
- Two participants like their **school bus driver**, while another does not like the adapted cab driver walking him to the door (iii).
- The **other passengers** annoyed five participants (iii).

Choices of means of transportation

- For most participants (iv):
 - Travel **efficiency and staying on schedule are important** and can influence the means of transportation used.
 - Weather** is a concern when traveling because it may make travel more difficult.
- «... I know that travel is a little difficult because of the snow, but I go by metro. » P2 (Verbatim translated from French)
- The **pleasantness** of travel matters(iv) :
 - « ... I like to see just the landscape [when I take the bus]. » P8 (Verbatim translated from French)
- Transit infrastructure** influences ease of travel, e.g. :
 - signs that display the names of stops help some people.
 - The complexity of the subway system affects others.
- Previous training in the use of public transport** (v) :
 - School (n= 3) • No previous training (n=1)
 - Rehabilitation • Don't know (n=1)
 - center (n= 2)

Development of autonomy in travel

- The participants are motivated by
 - Being more autonomous when using public transport.
 - Two participants mention that the training program is an occasion for them to **have a project to show** their family, **to make them proud** (vi)
- Independence in travel will allow (viii) :
 - For many participants:
 - To move to different places **on their own**,
 - To have a **better social life**.
 - For one participant :
 - To get **home more quickly**.
 - For another participant :
 - He does not know what would change in his life but wants his life to be normal..
- At the end of the training** (viii):
 - Four participants intend to use the **bus and the subway**.
 - One participant intends to use **only the bus** and another **only the metro**.
 - One participant **does not intend to use public transport** alone (because the participant thinks it is too risky).

Discussion

- The results obtained are **consistent** with Mengue-Topio and Courbois (2011):
 - the fears of adults with ID (of getting lost or unsafe) are the main reason they restrict their travel (destination, number).
- The second reason adults with ID restrict their travel is because of the **fears of their close others** (Mengue-Topio et Courbois, 2011).
 - This study includes interviews with close others, who indicate that the safety of adults with ID is paramount to them, and that doubts about their ability to move independently may fuel their safety concerns (Martineau-Gagné, 2021). These results :
 - do not provide information about the nature of the relationship between the fears of relatives and those of adults with ID,
 - raise the **question of whether the fears of some are, at least in part, related to the fears of others**.
- **Identifying the reasons why other passengers inconvenience adults with ID** in their travels could also indicate **levers for intervention** to promote independent travel. For example:
 - *Interventions targeting social skills*: may help participants feel more competent with other passengers, thus facilitating their travel.
 - Choosing *buses or less busy times of day*, when possible, may also make travel easier.

Conclusion

- Limit :**
- Preliminary results : no data saturation.
- Implication :**
- These results will allow to **address the preoccupations** of people with ID so that they can be comfortable with using public transit if they wish to do so, after having completed a training program.
 - By **encouraging the independent use of public transit** by people with ID, these results will contribute to their **social inclusion** (Bascom and Christensen, 2017) and their **self-determination** (Walker et al., 2011).
 - Considering the effect of participants' fears on their travel (Mengue-Topio & Courbois, 2011), **future research** should document:
 - *changes in stress during and after a public transit learning program* to determine whether the development of travel skills is sufficient to reduce the stress experienced, or whether interventions directly targeting travel stress would be necessary to promote independent travel.
 - *the possibility that the fears of close others and those of adults with ID may be interfering*. If this is the case, interventions targeting the source(s) of close others' fears could also promote independent travel for adults with ID.

References : write to martineau-gagne.alexandrine@courier.uqam.ca.

