

Rapport final

Élaboration d'un guide de pratique pédagogique pour l'apprentissage de la conduite automobile à destination des personnes dyspraxiques

Durée : 30 Mois

CEREMH

10-12 Avenue de l'Europe
78140 Vélizy-Villacoublay
www.ceremh.org



CEREMH

Centre de Ressources & d'Innovation
Mobilité Handicap

1. Résumé du projet

Ce projet est issu des actions menées par le CEREMH sur la mobilité des personnes en situation de handicap. C'est également la prolongation du travail accompli avec les partenaires du CEREMH (cf. brochure « Conduite et dyspraxie » réalisée par DFD, la DSCR et le CEREMH -2012).

De façon exploratoire, le CEREMH a organisé plusieurs séminaires regroupant différents acteurs (professionnels de la conduite, associations de parents d'enfants dyspraxiques, médecins, ergothérapeutes, ...) d'où a émergé la nécessité de sensibiliser/former les moniteurs d'auto-école et les inspecteurs du permis de conduire aux difficultés potentielles des personnes dyspraxiques afin de favoriser une adaptation de la pédagogie et la détection de ces difficultés.

A travers une méthode de travail collaborative, l'objectif final du projet consiste en l'élaboration d'un guide de pratique pédagogique sur les troubles Dys (présentation des troubles, l'impact sur l'apprentissage, comment y remédier sur l'approche théorique et pratique de la conduite, avec des exercices de mise en œuvre...) à l'intention des enseignants de la conduite. L'objectif d'un tel guide est d'élaborer des recommandations visant à accompagner les professionnels en vue d'adapter les méthodes d'apprentissage pour l'accompagnement des personnes atteintes de ces troubles.

A cette fin, le CEREMH s'est associé à deux partenaires : l'Ecole de Conduite Française (ECF) et Dyspraxie France Dys (DFD).

Le projet a été divisé en deux objectifs. Un premier objectif pour définir un état général des connaissances actuelles sur la notion de troubles Dys, d'identifier les difficultés des personnes Dys lors de l'apprentissage de la conduite et d'identifier les difficultés rencontrées par les enseignants à la conduite face au handicap. Le second objectif du projet est l'élaboration du guide pédagogique à destination des enseignants à la conduite basé sur l'ensemble des connaissances issues de l'objectif 1 et de l'expertise des partenaires associés au projet.

Nous avons souhaité mener une démarche centrée sur l'utilisateur en mettant au centre du processus de conception notre cible à chacune des étapes du projet. L'ensemble des productions ont été soumises à validation auprès des partenaires (enseignants à la conduite et membres de l'association DFD) afin de s'assurer de la bonne cohérence entre la production et le résultat attendu.

Une fois le guide produit nous avons mené une démarche d'évaluation de celui-ci auprès des destinataires du guide (enseignants à la conduite) et des utilisateurs finaux (personnes atteintes de troubles Dys et leur famille). Cette évaluation menée par le biais de questionnaires en ligne a permis de valider la pertinence du guide, tant au niveau de sa forme que de son contenu. En effet, les enseignants à la conduite sondés ont apprécié le format et la structure du guide, et les personnes "Dys" interrogées ont toutes retrouvé plusieurs difficultés rencontrées lors de l'apprentissage des épreuves théoriques et pratiques. Les différentes solutions et astuces apportées par le guide leur paraissent appropriées et susceptibles d'aider dans le futur les élèves atteints de ce type de pathologie.

2. Le porteur de projet, ses partenaires et ses soutiens

Le CEREMH (Centre de Ressources d'innovation Mobilité Handicap) :

Le CEREMH est une association de loi de 1901 reconnue d'intérêt général. Il accompagne la conception et le déploiement de solutions innovantes (produits ou services) favorisant la mobilité des personnes en situation de handicap quelle que soit l'origine de cette situation (pathologie, traumatisme, vieillissement) et diffuse de l'information. Il accompagne la création de services innovants et fédère la mise en place de réseau. Le CEREMH est un Centre d'expertise National soutenu par la CNSA.

Le CEREMH est un Living LAB, cela lui permet d'être un lien entre les différents acteurs et favorise l'implication des utilisateurs finaux dans la définition des produits et services. Notre activité d'innovation est donc basée sur la co-construction.

Les compétences d'une équipe pluridisciplinaire lui permettent de proposer des interventions pour :

- La conception de produits ou services
- La mise en place de services de mobilité adaptée
- La formation

Le CEREMH a pour fonctions de :

- Regrouper tous les acteurs concernés,
- Évaluer les besoins des personnes en situation de handicap et les matériels et services qui leurs sont proposés,
- Assurer des services d'information et de conseil,
- Mettre en œuvre un observatoire sur la mobilité et le handicap,
- Construire une expertise dans les domaines de la mobilité des personnes en situation de handicap,
- Initier et engager des programmes de recherche et développement collaboratifs visant à concevoir des produits ou services favorisant la mobilité des personnes en situation de handicap,
- Diffuser l'expertise acquise ou les connaissances obtenues à l'occasion des programmes de recherche et développement,
- Développer des programmes de formation pour tous les acteurs,
- Collaborer avec les organismes européens et internationaux partageant les objectifs du CEREMH.

DFD (Dyspraxie France Dys) :

Créée en 2011 essentiellement par des parents d'enfants ou d'adultes dyspraxiques, l'association a pour but de favoriser par tous les moyens possibles la connaissance et la reconnaissance de la dyspraxie ainsi que le repérage, le dépistage, le diagnostic et l'accompagnement des personnes atteintes de dyspraxie (ou suspectées de l'être) avec des troubles éventuellement associés. Elle s'appuie pour ce faire sur sa structure nationale et ses structures locales.

Ses objectifs sont les suivants :

- Repérage (sensibilisation et formation des enseignants),
- Dépistage (formation des médecins généralistes, scolaires et pédiatres, médecins du travail et de prévention),
- Diagnostic (maintien et développement des centres référents, mise en réseau des professionnels paramédicaux, multiplication du diagnostic adulte),
- Inclusion scolaire (sensibilisation et formation des enseignants, formation des Auxiliaires de Vie Scolaire),
- Épanouissement extrascolaire (sensibilisation des professionnels des loisirs),

- Accompagnement médico-social (études de besoin quant à la création de SESSAD, Services de Soins et d'Éducation Spécialisée à Domicile, dédiés à la prise en charge des Troubles Spécifiques des Apprentissages),
- Accès à la formation professionnelle et à l'emploi (sensibilisation des employeurs, accompagnement individuel des adultes dyspraxiques), accès à la vie sociale (permis de conduire).

ECF (Ecole de conduite française) :

ECF est un réseau d'écoles de conduite regroupant plus de 1000 agences sur tout le territoire et employant plus de 4000 personnes dont 3000 enseignants de la conduite. ECF forme à tous les permis de conduire et propose également des formations spécifiques comme les stages d'éco conduite, de récupération de points, l'handi'conduite ou encore le perfectionnement des séniors. Pour ce faire, les enseignants de la conduite du groupe ECF bénéficient de formations spécifiques leur permettant d'acquérir les compétences nécessaires à l'accompagnement de l'ensemble des publics.

ECF, en tant que premier réseau français de formateurs d'enseignants de la conduite, est par ailleurs en première ligne pour assurer, depuis septembre 2016, la formation initiale des titres professionnels (enseignants de la conduite et de la sécurité routière) et les sensibiliser aux problématiques liées aux troubles, aux difficultés d'apprentissage et les mettre en position d'envisager diverses formes de remédiation.

ECF s'appuie également sur un pôle recherche, développement et ingénierie pédagogique pour créer, tester et valider sur le terrain ses propres concepts et moyens pédagogiques ou encore pour accompagner des projets innovants.

Ce faisant, dans un projet visant à donner aux enseignants la capacité d'identifier un trouble d'apprentissage spécifique et d'apporter des réponses adaptées aux profils des apprenants¹, ECF est un interlocuteur incontournable.

Dans le rôle effectif de chacun des acteurs et des partenaires du projet ainsi que des soutiens institutionnels ;

Le CEREMH a piloté le projet et a joué un rôle organisationnel avec les partenaires dans la mise en place des différentes phases du projet, réunions, groupe de travail, entretiens, questionnaires, évaluations, etc... L'équipe pluridisciplinaire du CEREMH a également apporté son expertise au vu de son expérience dans l'évaluation de l'aptitude à la conduite et de l'accompagnement dans l'apprentissage à la conduite des personnes atteintes de troubles des apprentissages, et notamment de troubles DYS.

L'association Dyspraxie France Dys (DFD) a apporté sa connaissance et son expérience en matière de formation et d'accompagnement des personnes dyspraxiques tant au niveau de l'apprentissage scolaire que de l'apprentissage théorique de la conduite. Il a également permis la mise en contact des acteurs avec des personnes atteintes de troubles Dys et leurs aidants.

L'École de Conduite Française (ECF) a apporté ses compétences d'ingénierie en matière de pédagogie et son expérience avec les apprenants atteints de troubles Dys. Il a également joué un rôle de diffusion auprès d'enseignants à la conduite du réseau aux différentes étapes du projet.

¹ L'identique, dans la catégorisation en termes de « dyspraxiques », n'empêchera pas la diversité réelle des profils en tant qu'apprenants. Au-delà du trouble il y aura les individus à accompagner.

3. La démarche du projet

Le projet a été divisé en deux objectifs :

Objectif 1 - Phase 1 : Identifier les difficultés des personnes Dys dans l'apprentissage de la conduite automobile.

Nous avons mené un travail collaboratif avec les différents partenaires pour construire l'ensemble des productions.

La veille documentaire et la synthèse ont été pilotées par la neuropsychologue associée au projet, Florence Allaire. Les travaux ont été initiés par le partage entre les partenaires du projet d'un premier document de vulgarisation issu d'une recherche bibliographique. Des réunions de travail ont été menées pour aboutir en fin d'objectif à la production d'un rapport complet de synthèse des troubles Dys.

Nous avions initialement prévu de mener en complément de ce travail une série de Focus Group avec des sujets atteints de troubles Dys et leurs proches. Nous avons très vite été confrontés à des difficultés de coordination et d'organisation ne permettant pas de réunir ensemble chacun des participants identifiés.

Pour ces raisons nous avons fait le choix de mener des entretiens individuels. Un guide a été élaboré avec l'ensemble des partenaires pour s'assurer de traiter l'ensemble des points sur lesquels nous souhaitions capitaliser des connaissances.

Les entretiens ont été menés en conférence téléphonique auprès de 6 personnes présentant des troubles Dys. Pour deux de ces entretiens, un parent était présent, ce qui a d'autant plus enrichi le recueil des données. Ces entretiens nous ont apporté des éléments complémentaires, nous permettant de redéfinir et mieux préciser les difficultés rencontrées lors de l'apprentissage de la conduite, mais également les attentes en termes de remédiations pédagogiques et de qualités humaines et empathiques indispensables aux enseignants susceptibles d'être confrontés à ces publics.

Ces entretiens individuels ont finalement été très riches et probablement plus que s'ils avaient pu être organisés en Focus Group.

Le rapport produit est disponible en annexe de ce document (Annexe – 1).

Objectif 1 - Phase 2 : Identifier les difficultés des enseignants de la conduite pour la prise en compte de ce public dans leurs activités.

Pour capitaliser les connaissances auprès des enseignants à la conduite nous avons réalisé une étude quantitative via un questionnaire en ligne à destination des enseignants à la conduite.

Le questionnaire a été élaboré conjointement avec les partenaires du projet. La première version a été testée auprès de 4 enseignants qui ont pu ensuite nous faire des retours sur la compréhension des questions et les ajustements éventuels à y apporter.

Ce questionnaire a pu être diffusé auprès de 33 enseignants à la conduite par le réseau ECF et DFD, et nous a permis de mener l'étude de leurs connaissances, de leur expérience ainsi que de leurs attentes.

Ce questionnaire en ligne a été suivi d'une étude qualitative : nous avons mené 4 entretiens téléphoniques auprès d'enseignants à la conduite expérimentés dans les difficultés d'apprentissage qui nous ont apporté des éléments et compléments de réponses sur leur expérience de terrain avec ces publics.

Ce travail a été mené par l'équipe pluridisciplinaire du CEREMH (ergothérapeute, ergonomes, enseignant à la conduite) pour la rédaction de l'ensemble des supports de travail et aboutir ensuite à la production des rapports.

Un rapport sur ces connaissances est présenté en annexe de ce rapport.

Objectif 2 : Développer un outil didactique, accompagné de modalités pédagogiques adaptées, à travers une démarche collaborative.

La démarche de création du guide a été impulsée au cours de réunions organisées par le CEREMH entre les différents acteurs spécialisés sur la question. Plusieurs réunions de travail en visio-conférence ont alors été mises en place avec les partenaires afin de définir les contours des axes de travail nécessaires à la réalisation du guide, à savoir :

- La présentation des troubles et leur impact sur l'apprentissage
- Les moyens d'adaptation de la formation théorique et pratique
- La proposition d'exercices de mise en œuvre

Sur chacun des points chaque partenaire a mené un travail individuel afin d'apporter l'ensemble des éléments en lien avec son expertise correspondant à chacune de ces parties.

La première partie a été créée par le CEREMH, sur la base d'une expertise d'ergothérapeute et de la plaquette "Conduite et dyspraxie" créée par DFD et le CEREMH, en partenariat avec la DSCR. Le CEREMH s'est appuyé principalement sur son partenaire DFD pour mener à bien ce travail d'écriture. Il a été essentiel d'obtenir une validation d'experts internes à DFD.

Cette première version a pu être finalisée et validée au cours d'une réunion d'une journée avec tous les partenaires à l'ECF de Paris. Cette journée a également été l'occasion de mettre en commun le travail individuel et les recherches des partenaires pour la création du guide sur les moyens d'adaptation de la formation théorique et pratique. Au cours d'échanges entre les différents partenaires, les propositions d'exercices de mise en œuvre et les principaux exemples et illustrations ont été validés.

Le CEREMH a donc pu construire une première version du guide en tenant compte de l'ensemble du contenu produit par chacun.

Les différents partenaires se sont mis d'accord pour créer le support pédagogique à destination des enseignants à la conduite en fonction des supports actuels, à savoir le code de la route et le guide de compétence pratique. Ainsi, pour la construction du guide sur la partie théorique, nous avons respecté les thèmes généraux du code de la route qui sont :

- L : Dispositions légales en matière de circulation routière
- C : le conducteur
- R : La route
- U : Les autres usagers
- D : Réglementation générale et divers
- A : Porter secours
- P : Précautions nécessaires en quittant le véhicule
- M : Eléments mécaniques et autres éléments liés à la sécurité
- S : Équipements de sécurité des véhicules
- E : Utilisation du véhicule et respect de l'environnement

Chacun de ces thèmes a été traité en suivant la même méthodologie : quelles sont les difficultés rencontrées par les élèves Dys et quelles propositions de solutions pouvons-nous proposer aux enseignants à la conduite afin de les aider à accompagner leurs élèves. Les solutions proposées sont le fruit d'un travail collaboratif entre les différents partenaires, mais également issues des entretiens individuels, d'idées et de propositions, d'interrogations, etc. qui ont été traités et analysés par les experts afin de répondre au mieux aux besoins des enseignants.

Nous avons souhaité appliquer la même méthodologie de travail pour la partie de la formation pratique. Nous avons pris comme référence les 4 compétences générales du REMC (Référentiel pour l'Education à une Mobilité Citoyenne) qui sont :

- Compétence 1 : Maîtriser le maniement du véhicule dans un trafic faible ou nul
- Compétence 2 : Appréhender la route et circuler dans des conditions normales
- Compétence 3 : Circuler dans des conditions difficiles et partager la route avec les autres usagers
- Compétence 4 : Pratiquer une conduite autonome, sûre et économique

Ce référentiel est familier à tous les enseignants de la conduite, et constitue une base pour guider tous les accompagnants.

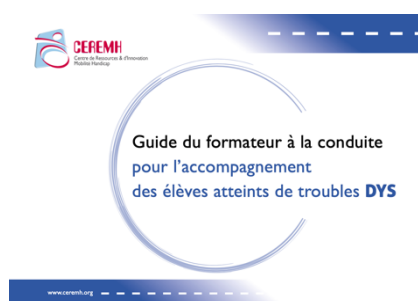
Les difficultés des élèves Dys se retrouvent directement dès les premières leçons de conduite et les enseignants ont besoin d'être accompagnés dans leur démarche pédagogique dès le début de l'apprentissage. C'est pourquoi le guide s'est concentré sur les deux premières compétences de conduite.

Afin de préserver l'aspect pédagogique de ce guide, nous avons élaboré la partie pratique sur la base de la partie théorique, à savoir : quelles sont les difficultés généralement rencontrées et quelles propositions de solutions pouvons-nous proposer aux enseignants à la conduite afin de les aider à accompagner leurs élèves.

Chacun des partenaires a de nouveau collaboré individuellement, puis en visio-conférence pour une relecture et ainsi y apporter les modifications nécessaires.

Afin de répondre au mieux à la demande des enseignants à la conduite (réponse au questionnaire sur la question du format souhaité pour le guide), l'ensemble des recommandations du guide de bonnes pratiques est téléchargeable sur le web sur une page dédiée aux troubles Dys sur le site automobile du CEREMH.

Présentation du guide



La première partie du guide reprend une présentation de tous les troubles Dys et de leurs conséquences notamment sur l'apprentissage de la conduite.

Différents conseils sont prodigués dans l'accompagnement avant le permis sur la méthode à employer lors l'évaluation initiale, ou concernant les démarches et le choix de la formation sur boîte automatique, ou le simulateur de conduite par exemple permettant de faciliter l'apprentissage.

Pour chacun des thèmes de la formation théorique les difficultés généralement rencontrées sont ensuite décrites, ainsi que les moyens d'adapter la formation. Des exercices théorico-pratiques de mises en situation concrets permettant de faciliter la compréhension ainsi que la progression sont proposés.

Quelques astuces supplémentaires sont également détaillées afin que les enseignants à la conduite puissent aider au mieux leurs élèves, et qu'ils ne se retrouvent pas dépourvus face à certaines difficultés.

Pour ce qui est de la formation pratique, concernant les compétences 1 et 2 du programme de formation, sont détaillées les difficultés généralement rencontrées sur ces thèmes et comment adapter la formation. Les compétences 3 et 4 s'acquièrent avec l'expérience et nécessitent simplement une augmentation du volume de formation en fonction des capacités de chaque apprenant. Il n'y a donc pas d'adaptation particulière, et ces thèmes ne sont pas traités dans le guide.

L'approche et la préparation à l'examen du permis de conduire sont également abordées et quelques pistes pour une bonne préparation à cette épreuve sont fournies. La sensibilisation de l'inspecteur sur les éventuelles difficultés est également un point important.

Pour finir quelques conseils sur le déroulement et l'organisation des séances de conduite ainsi que sur des solutions alternatives d'apprentissage ou de mobilité sont proposés quand les difficultés sont trop importantes.

L'ensemble du guide a été soumis à un prestataire extérieur, le STIMCO, pour les aspects de représentation graphique, les illustrations notamment ont été représentées sur la base de photographies prises en situation réelle ou simulées par l'équipe de CEREMH. Le STIMCO, reconnu pour son expertise sur la mise en accessibilité a été sollicité pour la mise en forme du guide et les polices à utiliser.

Coordination du projet :

Nous avons mis en place une démarche de gestion de projet pour le suivi de ce dernier, tant sur le niveau de production que sur les dépenses engagées.

Cette coordination s'est matérialisée par la mise à disposition d'un espace de partage en ligne accessible à tous les partenaires permettant le partage des documents de travail, du planning, et du fichier de contact pour la mise en relation entre tous les partenaires impliqués.

Une réunion de lancement a été menée avec l'ensemble des partenaires en novembre 2017, le comité de pilotage suivant n'aura été mené qu'en octobre 2019, qui s'est suivi d'une réunion d'avancement pour valider l'objectif 1 avec la CNSA. Entre ces deux périodes des réunions téléphoniques et en présentiel étaient menées entre les différents partenaires pour l'avancement du projet.

En fin d'année 2017 et 2018 le CEREMH a subi une situation de restructuration ce qui a perturbé le bon avancement de l'ensemble des projets. Il y a eu à la fois des changements au niveau de l'équipe opérationnelle et des dirigeants.

C'est à partir de cette période que le projet a commencé à accumuler du retard, pour présenter en mars 2019 un retard de plus de 10 mois par rapport à l'avancement initialement prévu. Une reprise concrète de la coordination a été faite en décembre 2018. Après cette période d'instabilité il a fallu reprendre contact avec les partenaires et les impliquer de nouveau dans le projet pour tenter de rattraper le retard et répondre à notre engagement de production du guide.

La récupération du retard n'a pu être envisagée qu'avec une part plus importante du CEREMH dans la production du contenu du guide. Cette charge de travail était initialement prévue sur l'activité des partenaires. Nous nous sommes donc positionnés en assistance à la production et avons alloué des ressources humaines plus importantes.

A la rédaction de ce rapport nous sommes proches des dates limites (24 mois + 6 mois) mais sommes en capacité de livrer le guide avec une évaluation par des tiers (personnes Dys et enseignants à la conduite) tout en étant proche du budget initialement prévu.

4. Méthodes et résultats des évaluations interne et/ou externe

Une fois la première version du guide réalisée, nous avons mené une étape d'évaluation de celui-ci. Nous avons sollicité différents interlocuteurs pour effectuer cette évaluation, comprenant des particuliers et des professionnels : experts dans l'accompagnement des personnes dyspraxiques, personnes dyspraxiques et parents, ainsi que des enseignants à la conduite.

Cette évaluation a été effectuée au travers de deux questionnaires en ligne ainsi que d'entretiens téléphoniques, et a permis d'explorer l'intelligibilité et la pertinence du contenu proposé aux différents publics.

4.1 Questionnaire à destination des enseignants à la conduite

Profil des répondants :

5 enseignants à la conduite ont répondu au questionnaire.

Les critères d'évaluation :

Les critères auxquels nous nous sommes intéressés sont d'une part, la pertinence de l'information délivrée ainsi que sa présentation, et d'autre part le choix de format du support. Les résultats obtenus sont présentés ci-dessous.

Au sujet de la pertinence de l'information et de sa présentation :

- 100% des sondés trouvent le document clair et compréhensible.
- 100% jugent pertinente la classification par chapitres.
- 100% estiment que l'information est claire.
- 100% considèrent que les exemples sont parlants.
- 87,5% jugent les exemples assez détaillés (12,5% sont indécis).
- 100% pensent que le document sera utile dans leur pratique.

En ce qui concerne les informations relatives aux difficultés rencontrées par les personnes Dys, les professionnels ont jugé le document comme étant « clair » car il les présente de manière explicite, « apporte des précisions » et propose de « bonnes méthodes » pour pallier à ces difficultés. Les enseignants à la conduite ont également trouvé le document « utile » pour les guider dans l'exercice de leurs fonctions.

Concernant le choix du support d'information :

- 100% considèrent le format pertinent.
- 60% seraient intéressés par une vidéo traitant du sujet (40% sont indécis).

Le guide a été perçu comme étant « un outil indispensable pour les moniteurs d'auto-école ». Il existe cependant des éléments qui ont été mis en lumière et qui constituent des pistes d'amélioration pour la rédaction de ce dernier. Comme nous avons pu le voir ci-dessus, plus de la moitié des enseignants à la conduite souhaiteraient avoir accès à une vidéo reprenant les informations partagées dans le document.

Les résultats obtenus nous permettent d'affirmer que le guide répond aux attentes des enseignants à la conduite. Il leur apporte des informations relatives à l'adaptation de la formation jusqu'aux examens théoriques et pratiques. Ces informations leur sont très utiles car certains professionnels manquent de connaissances concernant les troubles Dys à l'heure actuelle, et ils estiment de manière générale manquer d'information.

4.2. Questionnaire à destination des personnes dyspraxiques et leurs familles

Nous avons souhaité évaluer la perception de la situation actuelle d'information des moniteurs à la conduite, la clarté du document, ainsi que l'impact estimé sur l'apprentissage dans le futur des personnes dyspraxiques. Nous avons souhaité pour chaque partie (formation théorique et pratique), vérifier que les difficultés ressenties par les personnes atteintes de troubles Dys étaient bien présentées

dans le guide. Nous avons également voulu valider le fait que les solutions proposées soient jugées appropriées par ces personnes qui sont les destinataires finaux de ce guide.

Profil des répondants :

Nous avons recueilli 4 réponses à ce questionnaire. 2 personnes dyspraxiques, et 2 parents accompagnant une personne dyspraxique. Les personnes concernées sont soit en cours d'apprentissage du code, soit de la conduite, soit ont déjà obtenu le permis de conduire.

Situation actuelle :

- 75% pensent qu'il n'existe pas suffisamment de supports d'informations sur les troubles Dys et leur impact sur la conduite (25% indécis).
- 75% estiment que les moniteurs ne sont pas assez informés sur ces troubles.

Pertinence du document :

- 100% trouvent le document clair et la structure du guide pertinente.
- 100% estiment que le guide pourra faciliter l'apprentissage futur des personnes présentant des troubles Dys.

Partie formation théorique :

- 100% des personnes concernées ont retrouvé plusieurs difficultés qu'ils ont rencontrées lors de l'apprentissage du code de la route.
- 100% jugent les manières d'adapter la formation appropriées, et les astuces supplémentaires pertinentes.

Partie formation pratique :

- 100% des personnes concernées ont retrouvé plusieurs difficultés qu'ils ont rencontrées lors de l'apprentissage.
- 100% jugent les manières d'adapter la formation appropriées.

Les différents retours apportés à la fois par des particuliers et des professionnels nous ont permis de confirmer une nouvelle fois le manque d'informations ressenti des enseignants à la conduite concernant les troubles Dys, et également de valider le contenu du guide. En effet, les personnes concernées ont retrouvé des difficultés ressenties lors de leur apprentissage, et les solutions apportées par le guide ont été jugées pertinentes par toutes les parties. La structure et la présentation du document ont également pu être validées par le biais de cette évaluation.

5. Bilan du projet

Comme expliqué lors du rapport intermédiaire et dans le présent rapport la plus grosse difficulté a été de reprendre le projet malgré les perturbations subies au niveau du CEREMH. Les premières perturbations sont apparues au tout début du projet ; la réunion de lancement a été faite au changement de direction soit deux mois après la signature de la convention.

Nous avons pu sur la dernière phase d'élaboration du guide, grâce à la mobilisation de tous les partenaires, rattraper en partie ce retard, et produire un guide clair et agréable à consulter d'après l'évaluation menée auprès des différents publics sollicités.

Nous tirons de cet enseignement qu'il est nécessaire dans ce type de projet (supérieur à 12 mois) d'intégrer ce type de perturbation en tant que risque inhérent au projet.

Le second enseignement que nous tirons du projet est l'importance d'allouer une part plus importante à l'accompagnement des partenaires d'un projet. La contribution des partenaires est importante pour la

réussite du projet, mais celui-ci n'est peut être pas une priorité dans l'activité quotidienne du partenaire. Il est donc important de travailler en tant que porteur, sur la facilité du travail des partenaires et de déléguer de façon mesurée le pilotage d'une activité. Un partenaire n'est pas un prestataire auquel nous pouvons soumettre des exigences fortes. Ce point est important pour assurer en tant que porteur la réussite du projet en terme de coût et d'affectation des ressources humaines.

Pour une partie beaucoup plus positive le projet a suscité tout du long de sa réalisation un réel engouement auprès des partenaires et acteurs qui ont été sollicités. La problématique des Dys est devenue en deux années un enjeu important dans la prise en compte des handicaps. Cette déficience représente aujourd'hui 25% des élèves que nous accueillons à l'auto école du CEREMH. Il est important de préciser qu'il s'agit d'élèves inscrits dans un premier temps dans des auto-écoles traditionnelles où ils se retrouvent en difficulté dans l'apprentissage, mais aussi dans l'accompagnement.

Sur le plan financier nous avons pu mener le projet avec un léger dépassement du budget initial. Initialement le budget prévisionnel du projet était de 101 200 €, nous avons finalisé le projet avec un budget final de 105 353,87 €. Comme exposé précédemment l'implication du CEREMH a été plus importante pour réaliser l'accompagnement des partenaires. Ce changement a fait varier l'équilibre du projet entre les charges du CEREMH et les charges des partenaires. Le bilan financier est présenté dans le tableau ci-après ;

	Prévisionnel	Réal			Ecart en %
		Objectif 1	Objectif 2	Total	
Dépenses RH CEREMH :	56 400,00 €	47 990,67 €	27 363,20 €	75 353,87 €	134%
Dépenses Partenaires :	34 800,00 €	12 600,00 €	8 400,00 €	21 000,00 €	60%
Dépenses Prestataire :	10 000,00 €		9 000,00 €	9 000,00 €	90%
Total :	101 200,00 €	60 590,67 €	44 763,20 €	105 353,87 €	104%

Tableau 1 : Présentation des dépenses du projet

6. Suites à donner au projet et recommandations

Le premier niveau de diffusion réalisé dans le cadre du projet avant une diffusion plus large au travers du réseau de chacun des partenaires nous permet déjà d'identifier un réel intérêt sur ce type de guide thématique. Il touche une pathologie invisible et méconnue du public dans lequel nous pouvons inclure les enseignants à la conduite. Le guide permet d'illustrer les possibilités de conduire malgré un handicap pour lequel la capacité à conduire semblerait compromise à première vue.

Nous souhaitons mener un suivi et une capitalisation des retours sur ce guide. Ainsi nous invitons les lecteurs à nous soumettre leurs retours, leurs expériences utilisateur et leurs commentaires afin de mettre à jour et enrichir ce guide au travers d'un questionnaire en ligne.

Le suivi de l'utilisation de ce guide nous permettra également de mesurer son apport pour déterminer si la production d'un tel guide spécifique adapté à une autre pathologie aurait un intérêt. Nous pensons notamment à des pathologies telles que l'autisme ou des pathologies induisant des difficultés d'apprentissage.

Nous avons également pu apercevoir les limites de la formation des enseignants à la conduite au sein de laquelle la question du handicap cognitif, mais également physique n'est pas prise en compte. Nous nous posons la question d'élargir ce type de support pédagogique au handicap physique. Cela permettrait d'une part de créer un support de formation pour les enseignants à la conduite, mais également un support d'information et de sensibilisation.

Le travail effectué pour l'élaboration de ce guide va nous permettre d'enrichir le programme de formation des enseignants à la conduite et des ergothérapeutes, qui sont des formations inscrites au catalogue de formation du CEREMH et de l'ANFE (Association Nationale Française des Ergothérapeutes). Un module spécifique dans la formation initiale des enseignants à la conduite pourrait également permettre une sensibilisation en amont. D'autre part, une sensibilisation des inspecteurs du permis de conduire au niveau national est une piste de réflexion qui permettrait de mieux appréhender, guider et accompagner les personnes Dys lors de l'examen du permis de conduire.

D'autre part, les ergothérapeutes pourraient y voir un lien direct entre la pathologie qu'ils connaissent et les difficultés en conduite. Beaucoup d'ergothérapeutes ne pratiquent pas de mise en situation écologique sur le thème de la conduite automobile, et encore moins lorsqu'il s'agit d'handicap cognitif tel que les pathologies Dys. Le guide permet ainsi d'avoir un aperçu des difficultés rencontrées en situation de conduite automobile.

Enfin, au vu de l'intérêt porté à ce guide et des remontées des différents partenaires, professionnels et usagers, nous envisageons également d'enrichir le guide de contenus vidéos.

ANNEXES :

Annexe 1 : Rapport sur les connaissances des troubles Dys

Annexe 2 : Rapport sur les difficultés rencontrées par les troubles Dys

Annexe 3 : Guide conduite et dyspraxie