



erg-go!
INNOVATION

LA ZONE GRISE DES CONTENTIONS DANS LE TRANSPORT
SCOLAIRE : L'EXPÉRIENCE D'UNE ERGOTHÉRAPEUTE.

OCTOBRE 2020

LILIANA AGUDELO-MUNOZ, ergothérapeute (19-217) et
STÉPHANIE CARON, ergothérapeute (98-063)



STÉPHANIE CARON, ERGOTHÉRAPEUTE DEPUIS 1998, A TRAVERSÉ LE CANADA D'EST EN OUEST EN ACCUMULANT UNE EXPERTISE VARIÉE DANS DIVERS MILIEUX DE PRATIQUE. EN EFFET, ELLE A ŒUVRÉ DANS DIFFÉRENTS ÉTABLISSEMENTS : DU CONTINUUM DE SERVICES DES ENFANTS AUX PERSONNES ÂGÉES; DES SOINS AIGUS AU COMMUNAUTAIRE; DE LA SANTÉ PHYSIQUE À LA SANTÉ MENTALE. DEPUIS 2011, ELLE TRAVAILLE À L'ÉCOLE DES ÉRABLES, UNE ÉCOLE SPÉCIALISÉE EN DÉFICIENCE INTELLECTUELLE ET TROUBLE DU SPECTRE DE L'AUTISME À LA COMMISSION SCOLAIRE DE LA SEIGNEURIE-DES-MILLE-ÎLES. DEPUIS QU'ELLE Y TRAVAILLE, ELLE A RELEVÉ DE NOMBREUX DÉFIS, DONT CELUI DU TRANSPORT SCOLAIRE, UNE VOCATION BIEN IMPORTANTE POUR LES JEUNES DE CETTE ÉCOLE, MAIS PLUTÔT LAISSÉE À L'ÉCART. STÉPHANIE CARON A DONC PRIS EN CHARGE CE MANDAT ET A DÉVELOPPÉ UNE EXPERTISE FAISANT DE L'APPLICATION DE CONTENTIONS DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE, MAIS SURTOUT LA RECHERCHE DE MESURES DE REMPLACEMENT, UNE PRATIQUE INNOVANTE.

LILIANA AGUDELO-MUNOZ EST ERGOTHÉRAPEUTE ET ŒUVRE AU SEIN DU SERVICE CORRECTIONNEL DU CANADA DEPUIS JANVIER 2020 AUPRÈS D'UNE CLIENTÈLE EN SANTÉ MENTALE. AU MOMENT DE LA RÉDACTION DE L'ARTICLE, ELLE RÉALISAIT SON STAGE À L'ÉCOLE DES ÉRABLES ET ÉTAIT ÉTUDIANTE AU PROGRAMME DE MAÎTRISE EN ERGOTHÉRAPIE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL. ELLE EST ÉGALEMENT RÉCIPiendaIRE DU PRIX DE L'OEQ DE L'ANNÉE 2020 POUR ÊTRE L'ÉTUDIANTE DE SA COHORTE S'ÉTANT LE PLUS DÉMARQUÉE DANS SES STAGES DE FORMATION CLINIQUE.



LES prochaines lignes présentent une histoire de cas et permettront au lecteur d'établir le contexte des interventions où l'ergothérapeute s'est avéré un membre clé dans la recherche de solutions concernant un élève qui vivait une problématique complexe dans le transport :

Le conducteur d'une berline demande le soutien des intervenants et de l'ergothérapeute, car Martin (prénom fictif), un élève de l'école, étend ses selles partout dans le véhicule. Le conducteur aimerait qu'on lui attache les mains. Alors, certaines stratégies sont mises en place, telle que les explications avec un support visuel, mais en vain. L'équipe multidisciplinaire, incluant les parents de Martin, décide alors de lui faire porter une combinaison d'un polo cousu avec un pantalon et une fermeture éclair placée au dos pouvant être bloquée au besoin. Après quelque temps, cette contention est retirée graduellement, mais Martin recommence à étendre ses selles dans le véhicule. La pression d'attacher les mains de l'élève

se faisant plus grande, l'ergothérapeute demande alors de placer une caméra vidéo dans la berline pour observer le jeune et pour comprendre la raison de ce comportement difficile. La vidéo démontre alors que le comportement ne relève pas d'une recherche sensorielle, mais plutôt d'un malaise secondaire à une diarrhée. Grâce à la communication constante du conducteur avec l'équipe d'intervenants et l'ergothérapeute, il est possible d'établir que ces incidents ne se produisent que les lundis, au retour de chez son père. Enfin, la situation est réglée lorsqu'on s'aperçoit que durant la fin de semaine, Martin ingère du lactose, alors qu'il y est intolérant.

Cette situation est un exemple d'un jeune qui, sans l'ergothérapeute, aurait pu vivre de grands moments de contention pour ne pas perdre son transport et poursuivre sa scolarisation. Cela démontre la nécessité d'évaluer tous les facteurs qui peuvent influencer le comportement d'un élève dans le transport, tant sur le plan de la personne, de l'environnement et de l'occupation. Pour cette raison,

l'ergothérapeute est un professionnel des mieux placés pour analyser les différentes hypothèses sous-jacentes et émettre des recommandations réfléchies dans le but d'agir en prévention. C'est donc dans cette optique que la direction de l'école des Érables a donné le mandat à Stéphanie Caron, ergothérapeute dans ce milieu, de prendre en charge le dossier du transport scolaire en ce qui a trait aux contentions de chaque élève de cet établissement. Le présent article vise à partager une perspective sur la problématique liée au transport scolaire, le processus ayant mené au développement de l'expertise dans ce domaine ainsi que les différentes démarches que Stéphanie a entreprises pour prendre en charge ce mandat.

L'ÉTAT DE LA PROBLÉMATIQUE

Entre 2012 et 2013, à l'école des Érables, certains jeunes présentaient des comportements problématiques pouvant compromettre leur sécurité. Ils pouvaient se lever et détacher la ceinture de sécurité alors que le véhicule était encore en mouvement et jouaient avec la ceinture de sécurité empêchant son port conforme selon la loi (article 396, C-24.2 Code de la sécurité routière). Les élèves pouvaient, entre autres, présenter des comportements d'automutilation ou d'hétéroagression, tels que se frapper, frapper le conducteur ou les autres passagers et lancer des objets divers. De manière générale, ces élèves portaient un gilet de sécurité (plus communément appelé harnais ou veste en H)¹, sans porter la ceinture de sécurité dans la berline, ce qui contrevenait aussi au code de la sécurité routière (article 396, C-24.2 Code de la sécurité routière). Cette contention, décidée la plupart du temps par le chauffeur, ne réglait pas les problèmes de comportements listés précédemment. Il importe de souligner que ces comportements plaçaient ces jeunes à risque d'expulsion du transport, compromettant leur fréquentation du milieu scolaire.

Pour remédier à cette situation, il est vite devenu clair que le milieu était pris au dépourvu sans informations ou formations concernant les contentions pouvant s'appliquer au transport. La Loi sur les services de santé et services sociaux a toujours bien encadré les mesures de contrôle dans les établissements québé-

cois et dicte que « La force, l'isolement, tout moyen mécanique ou toute substance chimique ne peuvent être utilisés, comme mesure de contrôle d'une personne dans une installation maintenue par un établissement, que pour l'empêcher de s'infliger ou d'infliger à autrui des lésions » (article 118.1, S-4.2 Loi sur les services de santé et services sociaux). Les établissements ont même l'obligation de suivre des protocoles rigoureux, tels qu'exigés par le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS, 2015), et cette loi (article 118.1, S-4.2 Loi sur les services de santé et services sociaux) ne s'applique pas au milieu scolaire.

Cependant, « en janvier 2004, le réseau scolaire, à la demande du ministre de l'Éducation, devait se doter d'un protocole d'intervention en situation d'urgence balisant, notamment, l'utilisation de mesures contraignantes dans les établissements scolaires » (CSSMI, 2019). Cela a été fait, mais n'incluait pas les contentions dans le transport scolaire. Ce domaine demeurait très peu étudié, sans procédure claire, et même les lois n'étaient pas toujours respectées. Par exemple, l'article 397 du Code de la sécurité routière concernant les sièges d'auto n'était pas assidument appliqué. Une autre problématique était que le port d'un gilet de sécurité, en tant qu'ensemble de retenue sur mesure, ne respectait pas les normes canadiennes établies par le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles) découlant de la Loi sur la sécurité automobile (Gouvernement du Canada, 2010). Donc, les gilets de sécurité ne pouvaient pas remplacer le port de la ceinture de sécurité — chose qui était pourtant faite dans les berlines du transport scolaire (Gouvernement du Canada, 2010).

D'ailleurs, bien que les parents de ces élèves n'aient pas été en accord avec l'utilisation de contentions, comme un gilet de sécurité, ils étaient contraints d'accepter, sans quoi leur enfant ne pouvait plus recevoir ce service pour se rendre à l'école.

[suite page 04]

¹ Gilet de sécurité : <https://www.ezonpro.com/our-products/transportation-vests/>

DÉVELOPPEMENT DE L'EXPERTISE DANS CE DOMAINE

À la vue de ces nombreuses situations, Stéphanie a décidé de contacter l'Ordre des ergothérapeutes du Québec (OEQ) pour comprendre son rôle par rapport aux contentions dans le transport scolaire. L'OEQ lui a répondu que le mandat donné par la direction était légitime, puisque l'ergothérapeute membre d'un ordre, selon le Code des professions, peut exercer l'activité professionnelle réservée de « décider de l'utilisation des mesures de contention » (article 37.1, C-26 Code des professions). De plus, selon le Référentiel de compétences lié à l'exercice de la profession d'ergothérapeute au Québec, l'ergothérapeute possède des activités propres « à sa pratique professionnelle », notamment « l'adaptation de l'environnement physique de la personne » qui comprend plus spécifiquement « l'adaptation du véhicule automobile » (OEQ, 2010). En somme, l'OEQ a confirmé que, dans le milieu scolaire, l'ergothérapeute était le seul professionnel qui pouvait assurer le mandat de l'encadrement de l'application des contentions dans le transport vu son champ d'exercice.

Sachant cela, Stéphanie a pris la décision de développer l'étendue de son expertise. Tout d'abord, elle a fait une recherche exhaustive sur la législation entourant l'utilisation des contentions dans les berlines et les autobus scolaires. Il est à noter que les autobus scolaires sont légiférés par le ministère des Transports du Québec, ce qui ne sera pas abordé dans ce texte. Des ressources comme le Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles) (Gouvernement du Canada, 2010), le Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées (Transports Québec, 2019) et bien d'autres ont été consultées et étudiées en profondeur. D'ailleurs, la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) a été une ressource utile pour aider à l'interprétation de la loi. Enfin, puisque l'application de contentions nécessite un encadrement légal et procédural rigoureux, l'ergothérapeute a étudié en profondeur le Cadre de référence pour l'élaboration des protocoles d'application des mesures de contrôle : Contention, isolement et substances chimiques (MSSS, 2015).

Stéphanie a également pris contact avec Transports Canada pour s'informer sur l'utilisation des contentions, telles que le gilet de sécurité dans les berlines et les autobus scolaires. Elle est alors redirigée vers les fabricants, car cette organisation n'a pas le mandat de recommander ni de tester des équipements. En effet, cette organisation a souligné que les fabricants de contentions ont la responsabilité de remplir les normes de Transports Canada. Comme ces compagnies n'ont pas testé si l'équipement respecte lesdites normes canadiennes, les gilets de sécurité ne peuvent pas être utilisés pour remplacer le port de la ceinture de sécurité, comme c'est le cas aux États-Unis. Conséquemment, Stéphanie a pris l'initiative d'appeler différentes compagnies de fabricants et fournisseurs (notamment Ez-On, School Bus Parts, Psp Corp) de contentions pour en apprendre davantage sur les contentions et aussi expérimenter une panoplie d'équipements avec sa clientèle. Elle a répertorié le tout dans un document de référence pour faciliter la recommandation des contentions dans le transport scolaire et s'assurer que le processus de réflexion soit bien documenté. Ce document reste toutefois à être validé. Pour pousser son analyse sur les différents risques et conséquences chez un élève portant une contention lors d'une collision dans un véhicule routier, l'ergothérapeute a pris contact avec un des ingénieurs de l'équipe de la sécurité routière à l'école Polytechnique de l'Université de Montréal. Il a souligné qu'il ignorait comment le gilet de sécurité se comporterait en énergie dynamique, car les différentes hypothèses n'avaient jamais été testées par les compagnies vendant ces contentions.

Ayant fait le tour de la documentation à sa disposition, Stéphanie a partagé à l'OEQ, en 2015 le besoin qu'une formation sur mesure adaptée à la réalité de son milieu de pratique sur l'utilisation de contentions en déficience intellectuelle (DI) et trouble du spectre de l'autisme (TSA) soit offerte. Stéphanie a suivi cette formation, mais celle-ci traitait trop peu des problématiques relatives au transport scolaire.

LA PRISE EN CHARGE DE L'ERGOTHÉRAPEUTE

Ainsi, Stéphanie a pris en charge progressivement les différentes problématiques liées au transport

scolaire. Tout d'abord, elle s'est occupée du positionnement adéquat et sécuritaire des élèves dans le transport pour faire respecter avant tout la législation. Dans un premier temps, il fallait s'assurer que la ceinture de sécurité soit portée adéquatement, donc que la ceinture sous-abdominale passe sur les hanches et que la ceinture en baudrier passe au centre de l'épaule (article 396, C-24.2, Code de la sécurité routière). Dans un deuxième temps, les sièges d'auto étaient recommandés en fonction du poids et de la taille de chaque élève pour assurer l'application du Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles) (Gouvernement du Canada, 2010). Par la suite, l'objectif a été de réduire l'utilisation des contentions dans le transport. Plusieurs aménagements avaient été mis en place au cours des dernières années et ne respectaient pas les normes existantes, mais surtout, les élèves portaient plusieurs moyens de contention durant l'entièreté de leur scolarisation. Ceci a mené l'ergothérapeute à réévaluer les besoins de chaque élève pour recommander des mesures alternatives aux contentions. Elle a également opté pour des contentions moins contraignantes, telles que bloquer l'enrouleur de la ceinture de sécurité, ajouter un cache-boucle ou utiliser un ensemble de retenue pour un élève pesant plus de 40 livres.

Pour permettre de documenter le processus d'évaluation, de démontrer son raisonnement clinique et d'impliquer les parents dans la décision, Stéphanie a créé le Processus décisionnel entourant l'application d'une contention dans le transport scolaire, en se basant sur le Cadre de référence pour l'élaboration des protocoles d'application de mesures de contrôle du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS, 2015) et de la formation « Gestion des mesures de contrôle – clientèle DI-TSA » (OEQ, 2015). Ce processus décisionnel permet aux parents de se sentir plus impliqués dans la décision de l'application de contentions et de donner un consentement libre et éclairé, comme exigé par le code de déontologie de l'ergothérapeute (article 31, C-26, r.113.01 Code de déontologie des ergothérapeutes). Aussi, Stéphanie a créé le Plan de transport individualisé pour chaque élève de l'école qui contenait les

informations importantes incluant les contentions recommandées et les mesures alternatives requises. De cette façon, les conducteurs peuvent connaître les particularités de chaque jeune transporté dans leur véhicule. En somme, ces deux documents permettent de réduire les bris de scolarisation des élèves et d'assurer une meilleure communication entre les conducteurs, les parents et l'équipe-école. Dans le but d'améliorer le processus clinique et la communication avec les conducteurs, l'ergothérapeute a créé le formulaire « Partage d'information », adapté de la grille ABC (Service québécois d'expertise en troubles graves du comportement, 2018), qui est rempli par les conducteurs lors d'un incident dans le transport. Auparavant, les conducteurs complétaient un « avis disciplinaire » qui avait une connotation plutôt punitive, et qui pouvait mener à l'exclusion de l'élève du transport scolaire. Le nouveau formulaire permet de comprendre l'élément déclencheur d'un comportement problématique afin de mettre rapidement en place des stratégies pour éviter que cela se reproduise et ainsi éviter d'éventuelles contentions.

À plus grande échelle, le travail de Stéphanie a mené à l'inclusion du transport scolaire dans le document recueil de gestion FGJ-21 en avril 2019 : « Protocole d'intervention en situation de crise, d'urgence et d'application de mesures contraignantes dans les établissements primaires et secondaires ainsi que dans le transport scolaire de la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles » (CSSMI, 2019). Ce document vise à encadrer l'utilisation des mesures contraignantes, notamment les contentions, et à rappeler qu'il s'agit d'une solution de dernier recours et qu'il faut prioriser les mesures alternatives (CSSMI, 2019). Dans le but d'uniformiser les procédures et d'outiller l'ensemble des ergothérapeutes de la commission scolaire, Stéphanie a partagé ses connaissances. En effet, le 26 août dernier, l'ergothérapeute a donné une formation sur l'utilisation des contentions dans le transport scolaire, afin que tous les ergothérapeutes de la CSSMI soient formés et puissent appliquer adéquatement le nouveau protocole de la commission scolaire. Cela est sans compter les conférences qu'elle a données à l'Association

[suite page 06]

des cadres scolaires du Québec qui regroupe les régisseurs de transport de la province. Une formation aux différents partenaires en transport en lien avec la CSSMI a également été présentée.

RETOMBÉES

L'implication de l'ergothérapeute dans le transport scolaire a eu plusieurs retombées positives. Jonathan Leggitt, régisseur de transport de la CSSMI, témoigne que « l'élève est maintenant pris en charge dès la rentrée, la gestion de risque est facilitée avec cette nouvelle façon de procéder et la présence des ergothérapeutes sur le terrain permet une communication rapide entre l'équipe-école, le conducteur et le service de transport. De plus, la création de la documentation concernant la FGJ-21 nous permet d'utiliser rapidement les usagers et d'être créatifs dans la mise en place de solutions avant même l'intervention d'un ergothérapeute ». En outre, la collaboration avec les différents partenaires a été un élément clé ayant permis à Stéphanie d'actualiser cette pratique innovante. En effet, l'ouverture des responsables du service du transport et de la direction a été un élément facilitant à l'implication de l'ergothérapeute dans ce contexte. Toutefois, encore à ce jour, d'autres ergothérapeutes dans différents milieux de pratique font face à certains obstacles dans la collaboration avec ces partenaires. Par exemple, certaines commissions scolaires sont fermées à l'idée de solliciter l'implication de l'ergothérapeute dans le transport.

Les défis que Stéphanie a eu à vivre ces dernières années ont été partagés par d'autres ergothérapeutes de différents milieux. Ceci a mené à la rédaction d'une lettre, au cours de l'année 2013, avec la collaboration de deux autres collègues ergothérapeutes et représentantes du Comité des ergothérapeutes en DI/TSA (CEDITSA). Cette lettre était adressée à l'OEQ et avait comme objectif de faire état de la problématique et des risques encourus des défis encadrant l'utilisation des contentions dans le transport scolaire. Dans cette lettre, plusieurs pistes de solutions ont été proposées, telle que la création d'une formation dédiée exclusivement aux contentions dans le transport avec la clientèle DI/TSA et d'un guide de pratique de l'ergothérapeute similaire

à celui de l'OEQ, soit « Interventions relatives à l'utilisation d'un véhicule routier » (OEQ, 2008).

CONCLUSIONS

Il y a quelques années, plusieurs problématiques étaient vécues dans le transport scolaire d'une école spécialisée en DI/TSA incluant la présence de comportements perturbateurs et agressifs. Afin d'assurer la gestion de ces comportements, seules des mesures de contentions étaient mises en place. Cependant, dû à un manque d'encadrement, celles-ci étaient utilisées de manière hâtive, risquée et excessive. Pour remédier à la situation, Stéphanie, ergothérapeute, a reçu le mandat d'assurer la gestion des contentions dans le transport scolaire. Ainsi, elle a développé son expertise en recherchant de la documentation et en recueillant des avis d'experts. Elle a ensuite pris en charge les différentes situations problématiques en recommandant l'application de contentions moins contraignantes, mais surtout, en promouvant les mesures de remplacement. Depuis, de plus en plus d'ergothérapeutes sont au courant de cette nouvelle pratique et qui sait, peut-être pourrait-on s'attendre à la généralisation de celle-ci au sein de nouvelles commissions scolaires ?



REMERCIEMENTS

Stéphanie souhaite remercier, pour leur précieuse collaboration et leur soutien dans l'amorce de son projet, Denise Mélançon, ex-directrice à l'école des Érables, Jonathan Leggitt, régisseur du transport de la CSSMI, Annie De Pauw, ergothérapeute à l'école John F. Kennedy, Karine Plouffe, ergothérapeute à la Commission scolaire de la Rivière-du-Nord, Nathalie Drouin, conseillère en sécurité routière à la SAAQ et Érick Abraham, ingénieur de l'école Polytechnique.

Pour joindre les auteures :
stephanie.caron@cssmi.qc.ca
liliana.agudelo-munoz@csc-scc.gc.ca

Crédit photo : fran-UkrkHTpDbuU
 paulo-resende-Ygl2WXLLNhY
 (Unsplash)

RÉFÉRENCES

Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles (CSSMI). (2019). Recueil de gestion FGJ-21 : Protocole d'intervention en situation de crise, d'urgence et d'application de mesures contraignantes dans les établissements primaires et secondaires ainsi que dans le transport scolaire de la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles. http://gestion-doc.cssmi.qc.ca/gesdoc/FGJ-21_22.pdf

Gouvernement du Canada. (2010). Site web de la législation (justice) : Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des sièges d'appoint (véhicules automobiles). DORS/2010-09. C.P. 2010-545 2010-04-29. Loi sur la sécurité automobile. <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-90/page-1.html>

Gouvernement du Québec. (2019). Publications Québec (Légis Québec). Chapitre C-24.2 Code de la sécurité routière. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/C-24.2>

Gouvernement du Québec. (2019) Publications Québec (Légis Québec). Chapitre C-24.2, r. 51 Règlements sur les véhicules routiers adaptés au transport

des personnes handicapées. Code de la sécurité routière.

<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cr/C-24.2,%20r.%2051/>

Gouvernement du Québec. (2019). Publications Québec (Légis Québec). Chapitre C-26 Code des professions. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/C-26>

Gouvernement du Québec. (2019). Publications Québec (Légis Québec). Chapitre S-4.2 Loi sur les services de santé et les services sociaux. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/S-4.2>

Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec. (2015). Cadre de référence pour l'élaboration des protocoles d'application des mesures de contrôle (version révisée). <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2014/14-812-01W.pdf>

Ordre des ergothérapeutes du Québec (OEQ). (2015). Formation : Gestion des mesures de contrôle – clientèle DI-TSA.

Ordre des ergothérapeutes du Québec (OEQ). (2008). Interventions relatives à l'utilisation d'un véhicule routier : Guide de l'ergothérapeute. https://www.oeq.org/DATA/NORME/30~v~guide_auto.pdf

Ordre des ergothérapeutes du Québec (OEQ). (2010). Référentiel de compétences lié à l'exercice de la profession d'ergothérapeute au Québec. https://www.oeq.org/DATA/NORME/13~v~referentiel-de-competences_2013_couleurs.pdf

Service québécois d'expertise en troubles graves du comportement (SQETGC). Gouvernement du Québec. 2018. Grille ABC : fiche d'observation des comportements problématiques. <http://sqetgc.org/fascicules-techniques/>