



**Fonds pour
la promotion des
études préalables
études transversales
évaluations**

Evaluation réalisée avec l'appui du F3E pour (réf 214 Ev) :



Vivre debout

14 avenue Berthelot
69 361 Lyon cedex 07
crini@handicap-international.org
www.handicap-international.org

Synthèse de l'Evaluation ex post de l'impact des formations en Aides Techniques Roulantes – TOGO/SENEGAL/BURKINA FASO

Version Finale

**32, rue Le Peletier
75009 Paris
T. 33 (0)1 44 83 03 55
F. 33 (0)1 44 83 03 25
f3e@f3e.asso.fr
www.f3e.asso.fr**

Rédaction : Mars 2007
Mission du 9 janvier au 15 mars 2007

Auteurs
Assia SAOU MUSOKO
assia_saou@yahoo.fr
Daniel BALIZET
balizet@orange.sn

ACRONYMES

ATM	Aides Techniques de Marche
ATR	Aides Techniques Roulantes
CNAO	Centre National d'Appareillage Orthopédique
ENAM	Ecole Nationale des Auxiliaires Médicaux – Lomé – TOGO
FR	Fauteuil Roulant
HI	Handicap International
ISPO	International Society for Prosthetics and Orthotics
OPH	Organisation de Personnes Handicapées
PH	Personne handicapée
RBC	Réadaptation à Base Communautaire
TATCOT	Tanzanian Training Centre for Orthopaedic Technologists
TPM	Tricycle à Pédales Manuel
TBM	Tricycle à Balancier Manuel
USAID	United States Agency for International Development
WHO	World Health Organization

Remerciements

Nous voudrions, ici, remercier l'ensemble des équipes de HI au Togo, Sénégal et Burkina Faso pour nous avoir accueilli professionnellement et avoir participé à la bonne réalisation des missions dans ces trois pays. Un merci tout particulier aux équipes Togo et Sénégal qui ont permis de constituer les comités ad' hoc de suivi de l'évaluation (principe méthodologique de notre équipe pour une implication des parties prenantes de l'accès aux ATR dans le processus de l'évaluation). Enfin, nous tenons aussi à remercier vivement les OPH qui nous ont facilité la rencontre avec des utilisateurs et des non utilisateurs d'ATR.

Des remerciements tout particuliers aussi à l'égard d'Armand CONOMBO, d'abord pour la contribution de son étude préalable à ce travail d'évaluation, ensuite pour son accompagnement constant et précieux durant notre mission au Burkina Faso.

SYNTHESE

Handicap international (HI) a développé des actions de formation entre 1997 et 2003 pour améliorer la qualité de la production des aides techniques roulantes (ATR : fauteuils roulants et tricycles)

L'objet de l'évaluation commanditée par HI et le F3E est d'une part d'apprécier les résultats et les effets de ces formations et d'autre part d'être une aide à la redéfinition d'une stratégie dans le domaine de la production des ATR , partant de la volonté de satisfaire le droit à la mobilité des personnes handicapées (PH) ;

Les objectifs de l'évaluation :

Apprécier la pertinence, la cohérence, l'efficience et l'efficacité des formations délivrées et leurs effets sur les habitudes de vie des PH.

L'utilisation des résultats de l'évaluation

Diffuser et valoriser les résultats de cette évaluation pour une application éventuelle de ses recommandations sur les autres programmes d'HI et sur le projet « fauteuils roulants » aux Philippines

Méthodologie de l'évaluation

- participative par le biais d'un comité de suivi regroupant les représentants des acteurs-clés du secteur de la réadaptation et de l'appareillage dans chaque pays visité
- une enquête de terrain avec collecte de données par guide d'entretien, questionnaire, focus groupe et récits de vie auprès de chefs d'atelier, de techniciens formés par HI et non-formés, de personnes handicapées utilisatrices ou non d'ATR fabriquées localement, de responsables d'associations de PH, de représentants de services d'appareillage, d'organisations caritatives, de services d'action sociale, de centres de formation et d'organisations professionnelles de techniciens orthopédistes

Ces enquêtes de terrain ont été conduites :

- au Burkina-Faso : Ouagadougou, Kaya et Bobo-Dioulasso
- au Sénégal : Dakar, Mbour, Tambacounda et Ziguinchor
- au Togo : Lomé, Dapaong et Amlamé

L'analyse du projet de formation a pu souffrir du manque d'un document de projet-référence, de plus le temps imparti n' a pas non plus permis de mieux connaître tous les lieux de production d'ATR ni les PH qui ne disposent pas d'atelier de production d'ATR à proximité de leur lieu de vie et de résidence.

L'historique du projet

On retiendra que le projet de formation a surtout été porté par deux personnages –clés pour sa conception et sa mise en œuvre, MM Mazard et Zongo, qui ont su adopter une démarche pragmatique qui a produit des résultats concrets au moindre coût.

Le revers de cette médaille est que le projet revêt un aspect quelque peu informel et qu'il a été peu connu et donc appuyé par l'environnement institutionnel et professionnel, ce qui le réduit à une initiative ponctuelle sans suivi au-delà de sa réalisation .

Le nouveau positionnement stratégique d'HI à partir de 2000 a renforcé cela avec la disparition de l'appui à la production d'ATR dans les programmes par pays.

L'absence de document de bilan complet de la formation ne permet pas de connaître précisément le nombre de modules de formation réalisés sur les huit (8) prévus dans le cycle complet, mais il apparaît globalement que le temps a manqué pour réaliser tout le cycle dans chaque pays. Le module le plus dispensé aura été celui qui est consacré à la fabrication du tricycle à pédalier manuel.

L'évaluation de la formation

Sa pertinence :

La formation a été pertinente parce qu'elle a répondu à un réel besoin de renforcement des capacités des techniciens fabricant des ATR, mais son mode de conception (une analyse de la demande et des besoins insuffisants) et son mode de réalisation (une formation trop exclusivement centrée sur la compétence technique) ont nuit à cette pertinence.

Sa cohérence

Par rapport à l'objectif des promoteurs du projet de se centrer sur le renforcement des compétences techniques, la formation a été cohérente car les situations d'apprentissage proposées par le formateur étaient bien ciblées sur ce renforcement et correspondaient bien aux façons d'apprendre des techniciens.

Mais parce que les personnes formées n'ont pas eu de relation directe avec les utilisateurs d'ATR au moment de leur conception, ils se « sont contentés » d'apprendre à reproduire le modèle standard fabriqué à partir d'un gabarit proposé par le formateur.

Ils n'ont pas été amenés ainsi à se percevoir acteurs du système de la réadaptation et à « démultiplier » de façon ouverte leur savoir-faire.

Son efficacité

L'efficacité pédagogique de la formation est avérée pour la majorité des formés, en ce sens qu'au terme de la formation il est tout à fait vérifiable à travers l'ATR fabriquée que les gestes techniques appris sont maîtrisés.

L'efficacité « économique » de la formation est relative au sens où il apparaît que seulement 50% des techniciens formés continuent de fabriquer régulièrement des ATR.

Un déficit d'ingénierie de la formation et d'ingénierie pédagogique, au sens où le dispositif d'apprentissage est centré sur l'apprenant comme technicien de fabrication et non comme professionnel d'une entreprise, solidaire de ses objectifs de production, mais aussi d'image, de commercialisation et de positionnement sur le marché local peut expliquer cet écart par rapport aux objectifs sous tendus par le projet.

Son efficience

Globalement la formation aura été peu onéreuse, mais n'aurait-il pas fallu dépenser plus :

- pour en amont de la formation conduire les concertations nécessaires pour ancrer la formation dans une chaîne qui va de la prescription d'appareillage à l'accès aux ATR ;
- pour se donner davantage de temps pour réaliser l'ensemble des modules par pays ;
- pour en aval de la formation amorcer systématiquement, par un fonds de roulement sous forme d'une commande garantie de 10 ATR par atelier concerné, une dynamique de commande régulière de fabrication ;

La comparaison avec la formation à la fabrication de fauteuils roulants de TATCOT montre qu'à défaut de viser un cycle diplômant, il aurait été pertinent que les techniciens formés puissent être appuyés pour s'inscrire dans un processus de perfectionnement permanent, réalisable dans l'appareil de formation existant.

Les effets de la formation sur les techniciens formés

Les techniciens formés se savent capables de fabriquer des ATR à partir d'un gabarit et de les réparer en ayant parfois recours à leurs « propres astuces » lorsque des pièces ou l'outillage manquent mais ils aimeraient recevoir des formations complémentaires sur d'autres registres que la technique : relation à la clientèle, gestion de stock, commercialisation...

Cet ensemble leur permettrait de s'identifier à un rôle plus large que celui de technicien et de vivre positivement une double appartenance, d'une part au monde de la réadaptation et d'autre part à celui de l'artisanat.

Les effets de la formation sur les personnes handicapées

Les PH expriment leur satisfaction de voir que la capacité locale de fabrication d'ATR s'est accrue afin que soit apportée une meilleure réponse à leur besoin de mobilité.

Ils vivent la satisfaction de ce besoin comme essentielle à l'acquisition de l'autonomie, qui, elle, provoque un changement de regard et d'attitude des autres à l'égard de soi et un changement de sa propre estime de soi.

Les effets de la production locale sur le processus d'acquisition d'ATR

La formation n' a pu à elle seule être un élément structurant de la filière de fabrication d'ATR, il importe que l'ensemble des acteurs veuille cette structuration et recherche les moyens de la faire vivre, marquant ainsi une volonté de ne pas tout attendre des dons extérieurs.

Il apparaît que les organisations de personnes handicapées ont un rôle essentiel d'intermédiation entre les prescripteurs, les organismes subventionneurs, les fabricants et les utilisateurs.

Deux dimensions importantes de ce rôle sont à souligner, d'une part contribuer à améliorer les circuits de distribution des ATR, d'autre part faire en sorte que les critères et procédures d'attribution des ATR soient respectés et transparentes.

Les effets de la formation sur l'accessibilité aux ATR

Même si le souci d'une bonne couverture géographique était présent à l'origine du projet, il n'apparaît pas que cela soit le cas aujourd'hui essentiellement du fait de l'inexistence d'un circuit de distribution.

Le lien entre services de réadaptation et production d'ATR n'est pas encore bien établi, par ailleurs les programmes RBC ne sont pas encore suffisamment opérationnels pour indiquer leur impact sur l'accessibilité aux ATR.

Les effets de la formation sur l'adaptation des ATR aux besoins des utilisateurs

L'option de la formation a été la production de modèles standards à partir d'un gabarit, de plus les services de réadaptation ne sont pas impliqués la plupart du temps dans la prescription d'ATR, de ce double fait il reste à améliorer le système de fabrication des ATR pour qu'elles soient adaptées aux besoins des personnes en fonction de leur handicap , de leur taille, du besoin d'usage ...

Ceci suppose que soit institué un contact direct entre fabricant et utilisateur au moment de la commande.

Conclusions

Des éléments positifs à valoriser :

- une formation pratique en situation réelle de production, favorisant les échanges d'expérience par pays, peu coûteuse (en temps, en argent, en logistique)
- un public de formés en poste dans des ateliers de production et provenant des métiers du fer et de la soudure

Des éléments à prendre en compte pour la conduire de nouveaux projets :

- penser les formations comme moment de construction d'une identité professionnelle avec une visée promotionnelle
- positionner HI en appui à la maîtrise d'ouvrage
- promouvoir un système d'accréditation des producteurs
- appuyer les OPH dans leur rôle d'intermédiation

Recommandations

Par rapport à une reprise éventuelle de la formation :

- HI se positionne en appui à la maîtrise d'ouvrage ;

- Le cadre de référence de la formation est un cahier de charges produit d'une concertation entre toutes les parties prenantes ;
- La formation est inscrite dans le droit commun pour la maîtrise d'oeuvre comme pour le financement.

Par rapport à la poursuite de l'amélioration de l'accessibilité aux ATR

- Reconstruire le parcours d'accès aux ATR par l'instauration d'une prescription
- Appuyer l'intégration des ATR dans les politiques de réadaptation
- Mener une étude socio-économique sur l'impact budgétaire d'une prise en charge partielle de la réadaptation des PH par l'état
- Concevoir un module de prévention routière pour les utilisateurs d'ATR
- Appuyer les OPH pour l'élaboration d'une stratégie et d'outils d'information et de communication sur les ATR fabriquées localement
- Appuyer les OPH pour effectuer un plaidoyer encourageant la prescription et l'accès aux ATR et à la réadaptation plus globalement