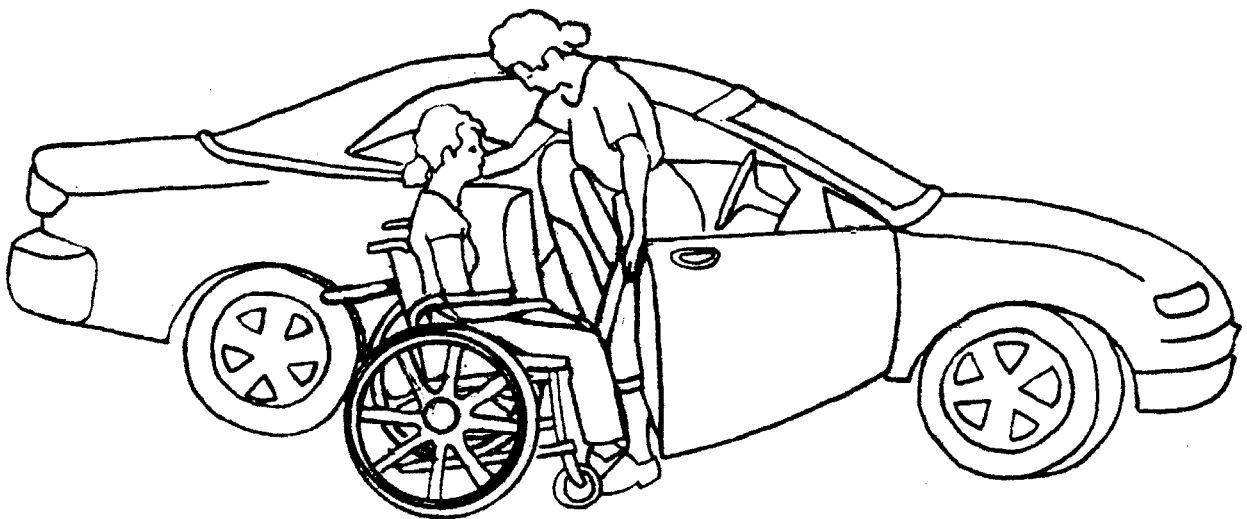


GUIDE SUR LES TRANSFERTS À L'AUTO



ET AUTONOMIE DES PERSONNES

 **ASSTSAS**

des personnes et du travail
un monde à transformer

2001

**L'Association pour la santé et la sécurité du travail,
secteur affaires sociales (ASSTSAS)**

Mission

L'ASSTSAS a pour mission de « promouvoir la prévention en santé et en sécurité du travail et soutenir, dans un cadre paritaire, le personnel et les établissements du secteur de la santé et des services sociaux, par des services conseils et des activités d'information, de formation, de recherche et de développement, dans la mise en œuvre d'actions de prévention qui visent :

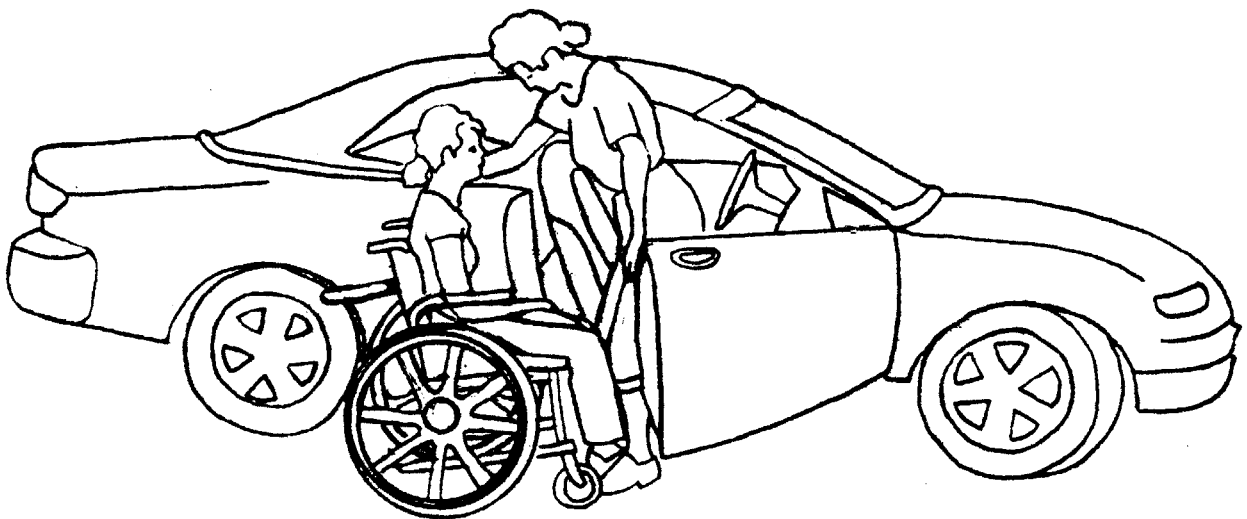
- l'identification et l'élimination à la source des dangers pour la santé et la sécurité dans le but de préserver l'intégrité physique et psychologique du personnel ;
- l'optimisation des conditions d'exercice du travail pour l'amélioration de la santé et de la qualité de vie au travail du personnel ;

tout en favorisant l'efficacité des processus de travail et en tenant compte de la sécurité de la clientèle des établissements ».

Structure paritaire et source de financement

L'ASSTSAS, organisme à but non lucratif, est gérée par une assemblée générale et un conseil d'administration composés en nombre égal de représentants des associations syndicales et patronales du secteur. Son financement provient principalement des cotisations perçues auprès de tous les employeurs du secteur de la santé et des services sociaux.

GUIDE SUR LES TRANSFERTS À L'AUTO



ET AUTONOMIE DES PERSONNES

 **ASSTSAS**

des personnes et du travail
un monde à transformer

2001

LA RÉALISATION DE CE DOCUMENT A ÉTÉ RENDUE POSSIBLE GRÂCE À LA PARTICIPATION DES PERSONNES SUIVANTES.

Direction : *Gilles Le Beau*

Recherche et rédaction : *Rose-Ange Proteau*
Julie Bleau

Collaborateurs : *Élise Ledoux* *Lisette Duval*
Sylvie Bédard *Jocelyn Villeneuve*

Illustrations : *Louise Martel, illustration.design*

Révision linguistique et suivi d'édition : *Micheline Choinière*

Bureautique : *Rose-Ange Proteau* *Pauline Cardinal*

Nous remercions M^{me} Luce Langlois, ergothérapeute au programme de blessés médullaires à l'Institut de réadaptation de Montréal, pour sa collaboration à l'élaboration de plusieurs concepts de transfert à l'auto.

Ce document a été soumis au comité soins à domicile, hôpital à domicile et maintien à domicile du conseil d'administration de l'ASSTSAS, lequel l'a approuvé unanimement le 21 mars 2001. Sont membres du comité : Michel Bouchard, André Carbonneau, Hélène Caron, Yvan Foucher, Pierre Naud, Sylvie Pépin.

IL EST INTERDIT DE REPRODUIRE CE DOCUMENT, EN TOUT OU EN PARTIE, SOUS QUELQUE FORME QUE CE SOIT, SANS L'AUTORISATION ÉCRITE DE L'ASSTSAS. TOUTE DEMANDE À CET EFFET DOIT ÊTRE ACHÉMINÉE AU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DE L'ASSTSAS.

Association pour la santé et la sécurité du travail, secteur affaires sociales
5100, rue Sherbrooke Est, bureau 950
Montréal (Québec) H1V 3R9
Téléphone : 514 253-6871 1 800 361-4528
Télécopieur : 514 253-1443
Internet : www.asstsas.qc.ca

Dépôt légal : Bibliothèque nationale du Québec (2^e trimestre 2001)
Bibliothèque nationale du Canada (2^e trimestre 2001)

ISBN : 2-922036-62-6

©ASSTSAS - 2001

Code : 201-0401

AVERTISSEMENT

Les renseignements que ce document contient ne sont pas exhaustifs. De même, ils ne constituent en aucun cas une interprétation juridique des règlements et de la loi.

Votre association sectorielle, l'ASSTSAS, ne garantit aucunement que les accidents du travail, les maladies professionnelles et les dangers en ces matières seront nécessairement éliminés par l'information procurée par ce document ou par l'observance des mesures préventives qu'il suggère.

Il y a des circonstances de lieu et de temps, de même que des conditions générales ou spécifiques, qui peuvent favoriser, diminuer ou éliminer la pertinence des informations transmises ou l'efficacité de l'information dispensée.

C'est pourquoi les associations membres de l'ASSTSAS, ses délégués, ses administrateurs, ses dirigeants et les membres de son personnel déclarent ici formellement n'assumer aucune responsabilité pouvant découler de la diffusion de ce document et des mesures qu'il préconise.

MASCULIN - FÉMININ

Le lecteur voudra bien comprendre, en lisant ce document, qu'une expression comme « travailleur » inclut les deux genres grammaticaux et les deux réalités : les travailleurs et les travailleuses, à moins que le contexte ne l'interdise. Le genre masculin que nous utilisons dans ce document ne vise qu'à alléger la lecture du texte.

REPRODUCTION

Tous droits de reproduction, d'adaptation intégrale ou partielle sont strictement réservés par l'ASSTSAS et protégés par la Loi du droit d'auteur. Une autorisation écrite de l'ASSTSAS doit être obtenue pour reproduire ou adapter le présent document.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	9
1. CHOIX D'UNE STRATÉGIE DE TRANSFERT	11
2. SE RENDRE À L'AUTO	12
2.1 Descendre ou monter un escalier sur ses pieds	12
2.2 Espaces suffisants pour les transferts à l'auto	13
2.3 Espaces suffisants pour les transferts en véhicule adapté.....	14
2.4 Surface de roulement.....	15
2.5 Abris pour les transferts à l'auto.....	16
2.6 Franchir un trottoir en fauteuil roulant	19
2.7 Descendre ou monter un plan incliné.....	21
3. TRANSFERT AUTONOME	22
3.1 Entrer de dos dans l'auto	22
3.2 Façons de sortir de l'auto.....	23
4. ACCESSOIRES QUI FACILITENT LE TRANSFERT À L'AUTO	24
4.1 Coussin	24
4.2 Couverture de laine.....	24
4.3 Semelles antidérapantes.....	25
4.4 Ceintures de transfert.....	25
4.5 Planches de transfert	26
5. TRANSFERT AUTONOME EN FAUTEUIL ROULANT	27
5.1 Préparation par l'intervenant	27
5.2 Transfert par la personne.....	28
6. TRANSFERT AUTONOME AVEC UNE PLANCHE DE TRANSFERT	30
6.1 Préparation par l'intervenant	31
6.2 Transfert par la personne.....	32
7. SORTIE DE L'AUTO AVEC UNE PLANCHE DE TRANSFERT.....	34
7.1 Préparation par l'intervenant	34
7.2 Transfert par la personne.....	34
8. ASSISTANCE PHYSIQUE AU TRANSFERT	35
8.1 Préparation par l'intervenant	35
8.2 Prise.....	36
8.3 Mouvement	36
8.4 Sortie de l'auto.....	37
9. TRANSFERT AVEC UN LEVIER À STATION DEBOUT.....	38
9.1 Installation de la toile.....	38
9.2 Transfert dans l'auto	39
9.3 Sortie de l'auto	40

10. TRANSFERT AVEC UN LÈVE-PERSONNE À MÂT DE CHARGE BAS	41
10.1 Installation de la toile.....	41
10.2 Transfert dans l'auto	43
11. SORTIE AVEC UN LÈVE-PERSONNE D'UNE PERSONNE CAPABLE DE COLLABORER	45
11.1 Installation de la toile	45
11.2 Sortie de l'auto.....	46
12. SORTIE AVEC UN LÈVE-PERSONNE D'UNE PERSONNE AFFAISSÉE	48
12.1 Installation de la toile.....	48
12.2 Sortie de l'auto	49
13. MÉCANISMES POUR TOURNER ET SORTIR LE SIÈGE AVANT	50
13.1 Tourner et glisser de façon manuelle le siège avant d'une auto	50
13.2 Tourner, sortir et basculer de façon électrique le siège du passager d'une fourgonnette.....	51
13.3 Tourner, sortir et abaisser le siège du passager d'une fourgonnette	51
13.4 Sortir le siège du passager et le fixer à une base sur roues pour éviter les transferts.....	52
13.5 Petite plateforme électrique pour monter le conducteur à l'égalité de son siège.....	52
14. ENTRER LE FAUTEUIL ROULANT (FR) DANS L'AUTO.....	53
14.1 Entrer le FR derrière un siège avant	53
14.2 Entrer le FR dans un coffre bas sans enlever les roues.....	55
14.3 Entrer le FR dans un petit coffre après avoir enlevé les roues.....	57
14.4 Sortir le FR du coffre	58
14.5 Transporter le fauteuil roulant sur un support extérieur à l'auto	59
15. PLACER LE FAUTEUIL ROULANT MANUEL DANS UN COFFRE MOTORISÉ SUR LE TOIT	60
16. ENTRER UN FAUTEUIL ROULANT MOTORISÉ DANS L'AUTO	61
16.1 Types de fauteuils motorisés	61
16.2 Treuils électriques pour entrer un fauteuil roulant manuel ou motorisé dans une auto.....	63
17. ENTRER UN LÈVE-PERSONNE DANS LE VÉHICULE	65
17.1 Le démonter pour le placer dans un coffre d'auto.....	65
17.2 L'entrer directement par la porte de côté de la fourgonnette	66
RÉFÉRENCES	67
FOURNISSEURS DE PRODUITS ET SERVICES	68

INTRODUCTION

Pouvoir se déplacer d'un endroit à l'autre est un critère important du maintien de l'autonomie. Malgré des capacités physiques limitées, la majorité des personnes âgées souhaite pouvoir continuer à se déplacer en auto le plus longtemps possible. Or, la façon habituelle pour entrer dans l'auto, en se plaçant de côté par rapport à l'auto et en levant une jambe tout en s'assoiant, demande beaucoup d'équilibre et de force.

L'assistance lors des transferts à l'auto de personnes en perte d'autonomie est difficile, car l'espace de transfert, composé d'un triangle restreint par la porte de l'auto, crée un obstacle majeur pour un seul intervenant et rend difficile l'assistance à deux.

Les intervenants qui assistent ces personnes n'ont souvent pas reçu de formation sur les façons de faire. Parfois, ils déploient beaucoup d'effort pour aider une personne qui pourrait se transférer elle-même, si elle utilisait une façon de faire mieux adaptée à ses capacités ou une planche de transfert.

Ce guide sur les « *Transferts à l'auto et autonomie des personnes* » se veut un complément aux formations sur les *Principes pour le déplacement sécuritaire des bénéficiaires (PDSB) en institution et en soins à domicile*. Il s'adresse à tous les intervenants qui ont à assister des bénéficiaires dans leurs déplacements, que ce soit en centres de courte durée, de longue durée ou en soins à domicile. Il peut également être utilisé comme outil de formation, de sensibilisation et de communication auprès de la clientèle, particulièrement celle qui utilise un fauteuil roulant (FR). Il peut aider tout individu qui doit assister un proche qui se déplace en FR.

Le personnel de réadaptation de plusieurs institutions (ex. : CLSC, centres de réadaptation, etc.) doit enseigner des méthodes de transfert aux personnes et à leur famille pour qu'elles puissent continuer à se déplacer. Des équipements sont donc requis dans ces centres pour faire face aux différentes situations et, aussi, pour enseigner aux familles comment transférer les personnes à l'auto avec un minimum d'effort.

Lorsque la perte d'autonomie entraîne l'utilisation d'un FR, les sorties en auto deviennent plus difficiles pour la personne et pour les intervenants qui ont à lui porter assistance. En centres d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD), quand arrive le temps des Fêtes, les anniversaires ou toute autre occasion importante de sortie familiale ou sociale, les transferts à l'auto doivent être réalisés de façon sécuritaire. Les intervenants des services d'urgence ont parfois à sortir, à bras, des clients incapables de sortir par eux-mêmes de l'auto. Cette façon de faire constitue un danger important de lésion pour le dos de l'intervenant. En effet, l'effort pour prendre et sortir le client est exercé à bout de bras, avec le dos en flexion et en torsion. Souvent,

les vêtements de la personne ne favorisent pas de prises solides. La notion de sécurité concerne aussi celle de la personne assistée. Lorsqu'on assoit une personne qui n'a plus de mise en charge (ne peut plus soutenir son poids sur ses pieds), des lève-personne doivent être disponibles.

Il est évident que pour des transferts lourds et fréquents de personnes en FR, l'utilisation d'un véhicule muni d'une plateforme élévatrice est le moyen à privilégier. Toutefois, des problèmes d'horaire, de disponibilité peuvent réduire leur utilisation.

Ce guide couvre donc plusieurs niveaux d'assistance, à partir de l'enseignement ou de la préparation du client pour qu'il puisse faire lui-même son transfert jusqu'à l'assistance par lève-personne. Ces équipements devraient être disponibles dans les urgences, dans les CHSLD, les centres de réadaptation physique, les CLSC.

Il arrive que des travailleurs de la santé aient à déplacer des bénéficiaires dans leur véhicule personnel. Avant de faire monter un client dans son véhicule, le travailleur doit vérifier s'il existe, dans son établissement, des politiques internes régissant l'utilisation de son véhicule et s'y conformer. Il doit vérifier le plan de soins du client pour s'assurer que celui-ci peut être transféré, de façon sécuritaire, pour entrer et sortir de l'auto à l'établissement, mais aussi à destination.

Pour se rendre à l'auto, il est possible que la personne ait à descendre un escalier, franchir un trottoir. Ce document présente une façon de descendre un escalier sur ses pieds et une façon d'assister une personne en FR pour franchir un trottoir ou une pente. Toutefois, les déplacements en FR dans un escalier ne sont pas illustrés. À notre avis, cette manœuvre présente plusieurs dangers et requiert de soulever partiellement le client entre les marches. Les moyens privilégiés sont l'adaptation architecturale (aides mécaniques ou rampes). La présence d'une aire d'embarquement suffisamment large et couverte (abri) rend plus sécuritaires les transferts tout au long de l'année. Elle évite d'effectuer des transferts dans des conditions difficiles (pluie, neige) ou dans des espaces restreints.

Lorsque les personnes se déplacent en FR, il n'est pas évident d'entrer et de sortir le fauteuil roulant de l'auto sans trop d'effort, sans égratigner l'auto et sans salir ses vêtements. Le choix de la méthode la plus sécuritaire pour le ranger variera selon le type de FR et les dimensions de l'automobile. Les derniers chapitres couvrent la manutention du fauteuil roulant et les moyens mécaniques pour entrer la personne ou le FR dans l'auto.

1. CHOIX D'UNE STRATÉGIE DE TRANSFERT

Selon les capacités physiques et cognitives de la personne en perte d'autonomie et selon les équipements disponibles, différentes modalités de transfert à l'auto sont possibles.

Dans la majorité des situations présentées dans ce document, c'est l'entrée dans l'auto qui est expliquée et illustrée.

La préparation au transfert est souvent effectuée par un intervenant qui aide pour approcher le fauteuil, enlever les repose-pied et appuie-bras, positionner la planche de transfert, donner des consignes verbales et gestuelles. L'intervenant est généralement celui qui range et sort le FR de l'auto.

L'intervenant peut être un travailleur du secteur de la santé et des services sociaux, un membre de la famille à qui l'on enseigne comment procéder, un bénévole, etc.

Le choix de la stratégie varie en fonction de plusieurs facteurs. Mentionnons les capacités et la taille de la personne, les conditions environnementales (espace, etc.) et climatiques (abri, etc.), les équipements disponibles, le nombre d'intervenants, la largeur de la portière de l'auto, la dimension et la hauteur du rebord de la valise.

Lorsque la personne possède un minimum de force dans les bras et les jambes et qu'elle comprend les consignes, il est préférable de trouver des façons pour l'amener à effectuer seule la partie transfert à l'auto. En effet, les méthodes de transfert autonome proposées évitent à la personne assistée de passer par la posture debout lors du transfert du FR. Ainsi, le risque qu'elle chute ou se frappe la tête sur le toit de l'auto est moins grand. Le risque d'accident à l'intervenant est aussi très diminué. Six modalités de transfert sont illustrées.

Six modalités de transfert

- 1- La personne qui marche et qui se transfère sans assistance ;
- 2- la personne en FR qui se transfère sans assistance ;
- 3- la personne en FR qui se transfère sans assistance avec une planche de transfert ;
- 4- assistance physique au transfert du FR à l'auto ;
- 5- transfert avec un levier à station debout ;
- 6- transfert avec un lève-personne à mât de charge bas.

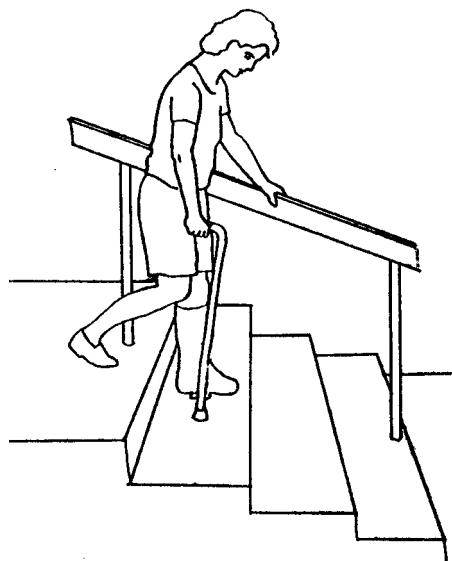
2. SE RENDRE À L'AUTO

2.1 Descendre ou monter un escalier sur ses pieds

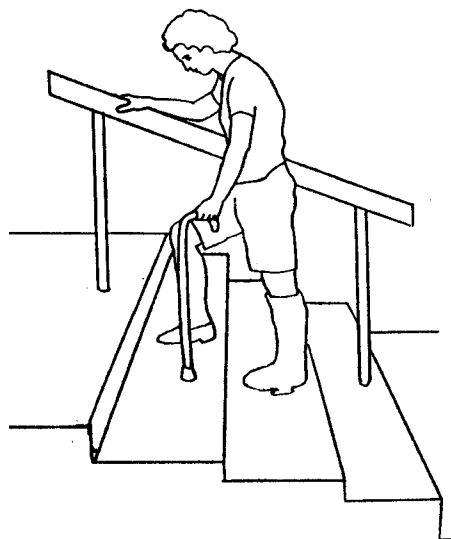
Pour descendre ou monter un escalier de façon sécuritaire, il faut qu'il y ait une rampe solide. Quand on est faible, il est aussi important de s'arrêter sur chaque marche, c'est-à-dire y avoir les deux pieds à la fois.

Lorsqu'une personne est plus faible d'un côté que de l'autre, comment savoir quelle jambe descendre ou monter en premier ? Plusieurs services de réadaptation utilisent une formule simple pour aider les personnes à se rappeler l'ordre qui permet d'utiliser au maximum leurs capacités. Cette formule est :

« Les bons vont au ciel, les méchants vont en enfer ! ».



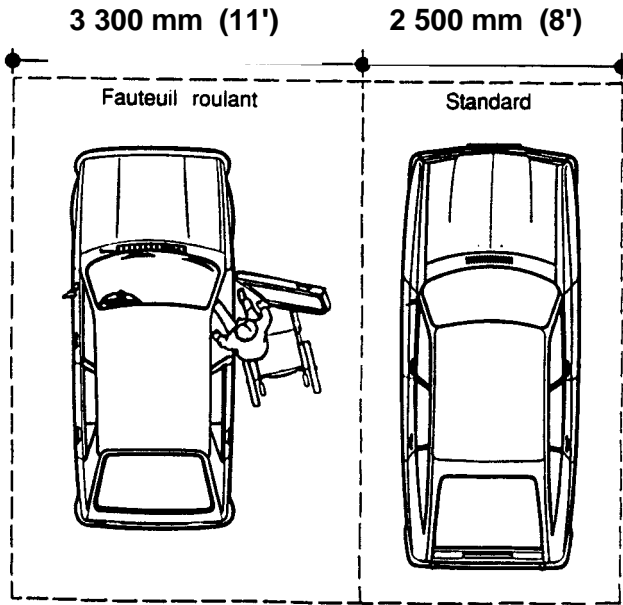
Pour descendre l'escalier, on descend la « *mauvaise* » ou la jambe la plus faible en premier.



Pour monter, on met la « *bonne* » jambe sur la marche supérieure en premier.

2.2 Espaces suffisants pour les transferts à l'auto

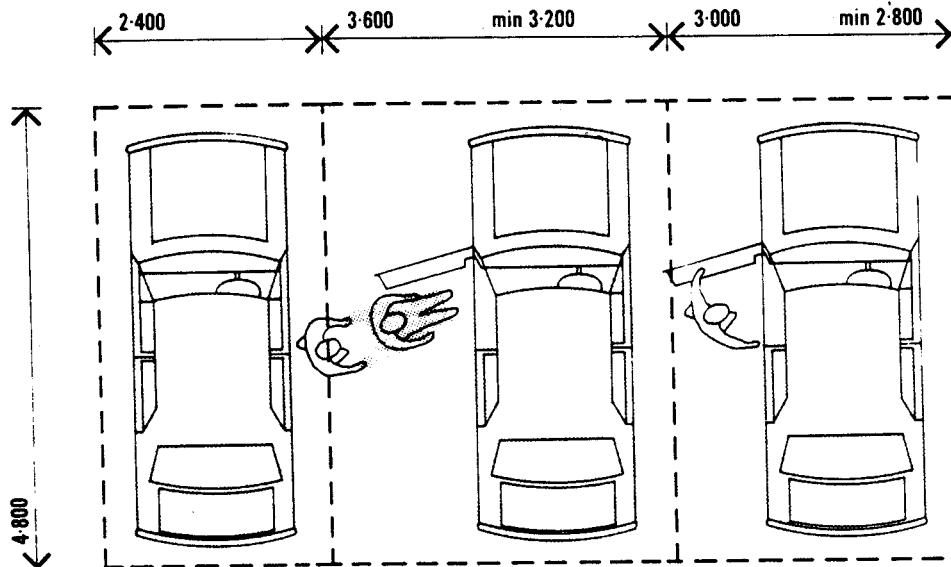
Selon les auteurs, les espaces requis pour le transfert et l'assistance varient quelque peu. Lorsque le client se transfère seul, un espace de 3 300 mm est recommandé. Si une autre personne l'assiste, de l'espace supplémentaire est requis. L'espace minimal requis à côté de l'auto pour transférer le client est de 1 500 mm (5'). Plusieurs municipalités ont une réglementation qui réserve des espaces de stationnement plus grands et près des entrées pour les personnes présentant des déficiences physiques ; toutefois, ils ne sont pas toujours disponibles.



Il faut un espace suffisant à côté de l'auto pour pouvoir ouvrir les portes au maximum.

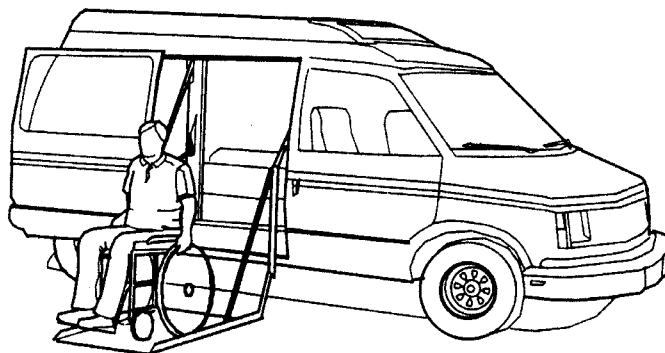
Comme la largeur d'une auto est d'environ 1 800 mm (6'), un espace de stationnement de 3 000 mm (10') à 3 600 mm (12') est requis tel qu'illustré à la figure suivante.

Lorsque l'assistance d'un intervenant est requise, l'espace requis augmente (source : Hoke, 1994).



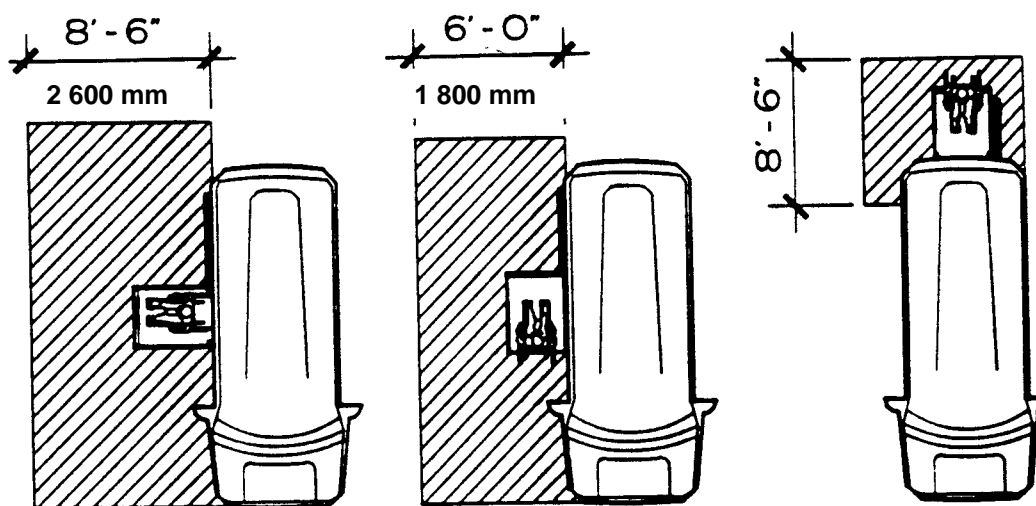
2.3 Espaces suffisants pour les transferts en véhicule adapté

Les véhicules de transport adapté sont munis d'une plateforme élévatrice qui entre le client directement à l'intérieur sans devoir le transférer de son fauteuil. C'est la méthode de transport la plus sécuritaire lorsque ces équipements sont disponibles. Selon les types de véhicules, des espaces différents sont requis. Plusieurs véhicules de transport adapté qui ont la capacité de transporter plusieurs FR affichent sur leur portière une indication spécifiant qu'ils requièrent un espace libre de trois mètres (3 000 mm) ou 10 pieds sur le côté. Cet espace permet de descendre la plateforme et au FR de se dégager ou de tourner.



Fourgonnette munie d'une plateforme élévatrice avec sortie du fauteuil vers l'avant.

Lorsque des individus font installer des plateformes sur leur fourgonnette, les espaces minimum requis sont un peu moins grands. Ils varient de 1 800 mm (6') à 2 600 mm (8' 6") tels que présentés à la figure suivante (source : Goldsmith, 1992).



La plateforme est perpendiculaire au véhicule. C'est la situation la plus fréquente.

La plateforme tourne et le client descend parallèle au véhicule.

La plateforme est à l'arrière. Cette situation est la moins fréquente.

2.4 Surfaces de roulement

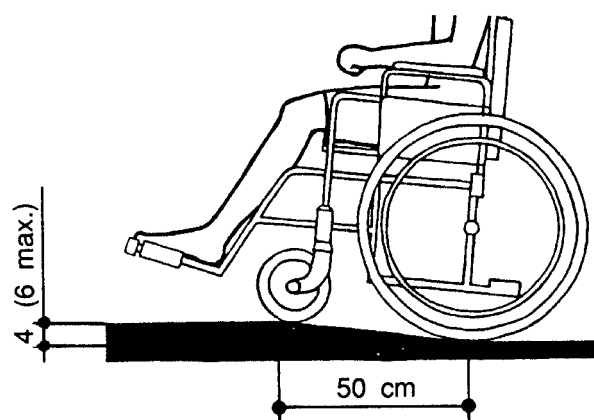
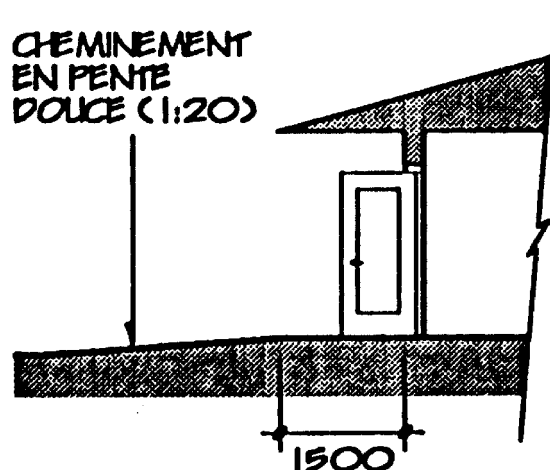
Pour faciliter le déplacement en FR, le sol devrait être en matériau dur, régulier et antidérapant. Pour pouvoir utiliser un lève-personne mobile au sol ou un levier à station debout, les exigences au niveau des surfaces sont encore plus grandes. En effet, ceux-ci sont équipés de petites roues et ont été conçus pour un usage à l'intérieur, là où il n'y a pas de petits cailloux, de neige, de calcium, etc.

a) Dénivellation

La dénivellation entre le rez-de-chaussée et le niveau du terrain devra permettre l'écoulement de l'eau sans constituer une difficulté pour le déplacement des fauteuils roulants (*source : ASSTSAS, 1997*).

Une dénivellation de 1:20 est souhaitable. Par exemple, pour une hauteur de 300 mm (1') cela correspond à une longueur de 6 000 mm (20'). Un espace plat de 1 500 mm (5') est requis vis-à-vis de la porte (*source : SCHL, 1994*).

L'obstacle d'une chaîne de trottoir est difficile à franchir pour une personne en fauteuil roulant. Elle peut empêcher les déplacements autonomes ou augmenter les difficultés pour les intervenants. Il est donc recommandé d'abaisser le trottoir vis-à-vis des aires de circulation. On tolère alors une pente un peu plus grande sur une courte distance (*source : Grosbois, 1991*).



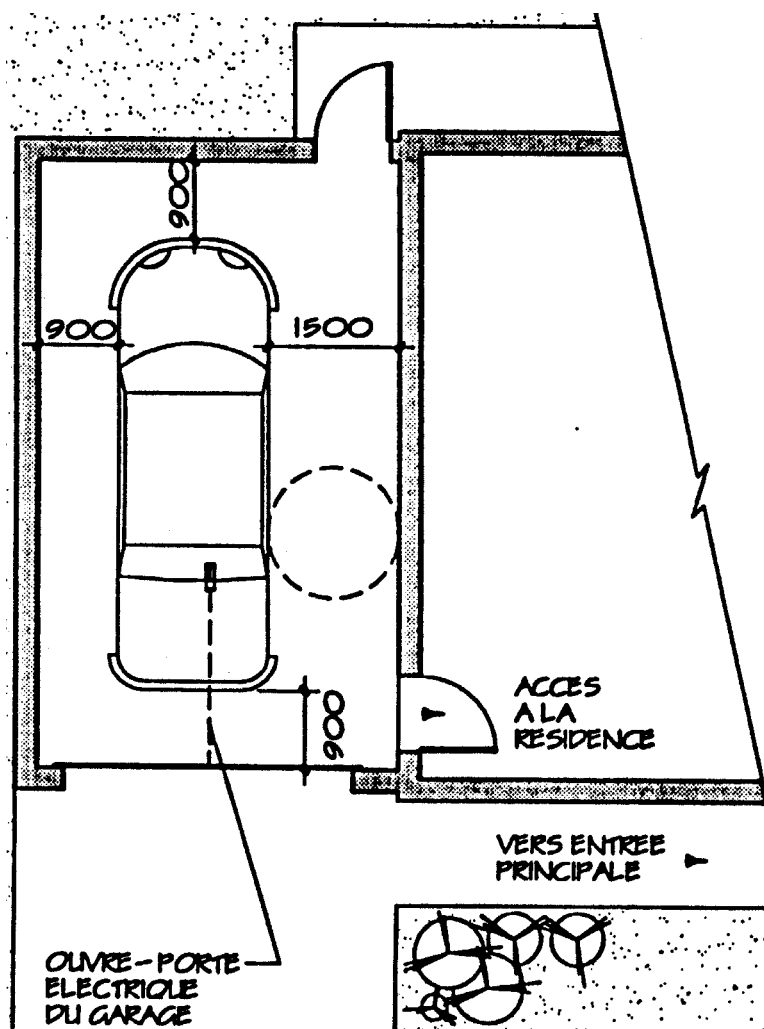
b) Entretien adéquat des entrées

Lorsqu'un client fait une chute, cela peut avoir des conséquences graves pour le client (ex. : fracture de hanche), mais aussi pour le travailleur qui peut être blessé au dos en tentant de le retenir. Il est évident que les entrées des établissements doivent être le plus dégagées possible. Tout établissement qui offre des services d'assistance aux transferts au domicile des clients (CLSC, centres de jour, centres de réadaptation, etc.) devrait, dans ses politiques, demander au client de faire dégager son entrée et ses escaliers.

2.5 Abris pour les transferts à l'auto

L'entrée des résidences où l'on transfère à l'auto des personnes en perte d'autonomie devrait être à l'abri des intempéries, en été comme en hiver. Elle pourra être protégée sur un ou plusieurs côtés selon la direction des vents. Cette protection devient encore plus nécessaire, si l'on souhaite utiliser un lève-personne mobile au sol ou un levier à station debout. Plusieurs types d'abris existent. Nous présentons d'abord des abris de résidence puis d'établissements. Les dimensions d'un abri public devraient permettre l'accès à tout type de véhicule de transport adapté (*source : Goldsmith, 1992*).

a) Garage adjacent avec accès à l'intérieur de la résidence

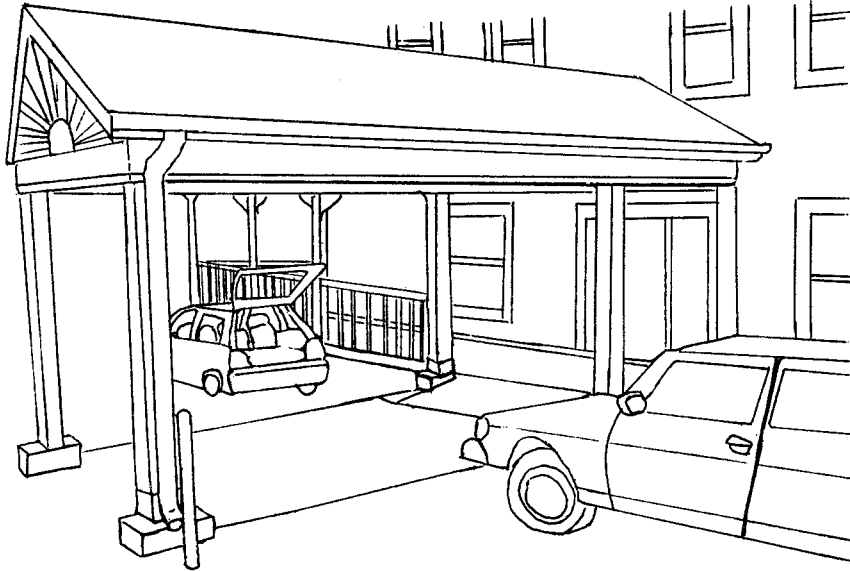


L'espace minimum requis à côté de l'auto pour un transfert est de 1 500 mm (5 pieds) sur la largeur (*source : SCHL, 1995*).

Lorsqu'il y a un escalier pour se rendre au garage, il est préférable d'installer une plateforme élévatrice à l'intérieur plutôt qu'à l'extérieur, car on évite ainsi qu'elle soit exposée aux intempéries.

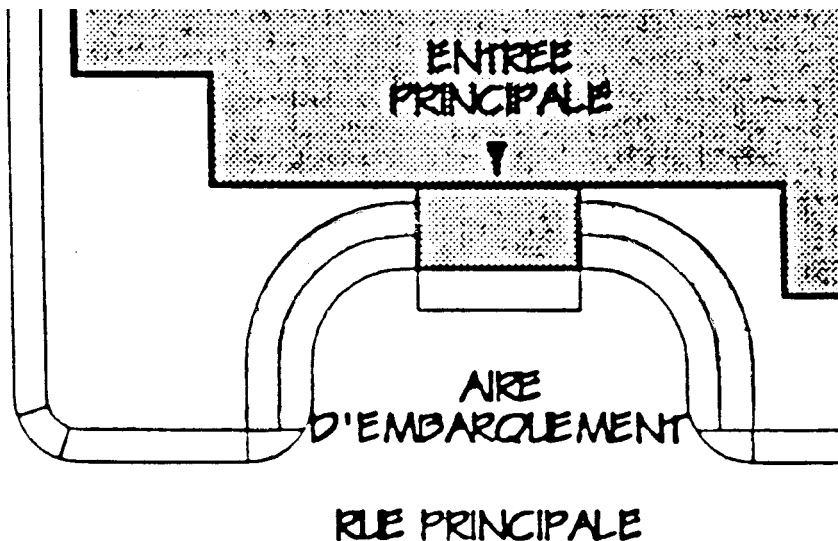
b) Abri ou marquise face à la porte d'entrée

Pour des édifices plus grands, l'abri devrait permettre un accès direct du FR vers l'entrée. L'entrée des établissements de services publics (hôpital, clinique médicale, etc.) ou commerciaux (centre d'achats, épicerie, etc.) devrait permettre des transferts à l'auto à l'abri. Lorsque des transferts de personnes en FR sont fréquents, ces espaces abrités devraient être suffisamment grands pour permettre le passage des véhicules des services de transport adapté.

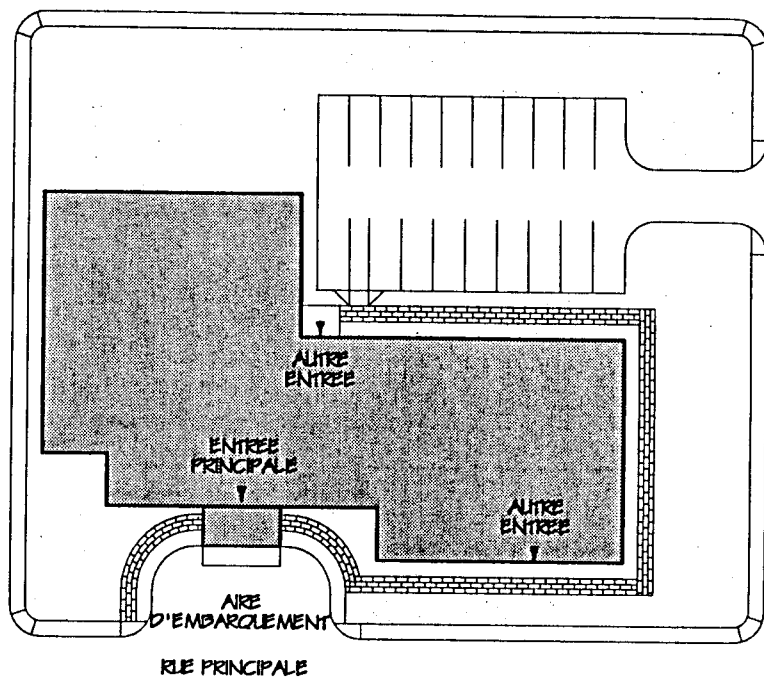


Exemple d'un abri d'auto vis-à-vis de l'entrée, avec une pente minimale pour sortir de l'édifice (source : *Adaptation de Régnier, 1994*).

c) Entrée dégagée de la rue



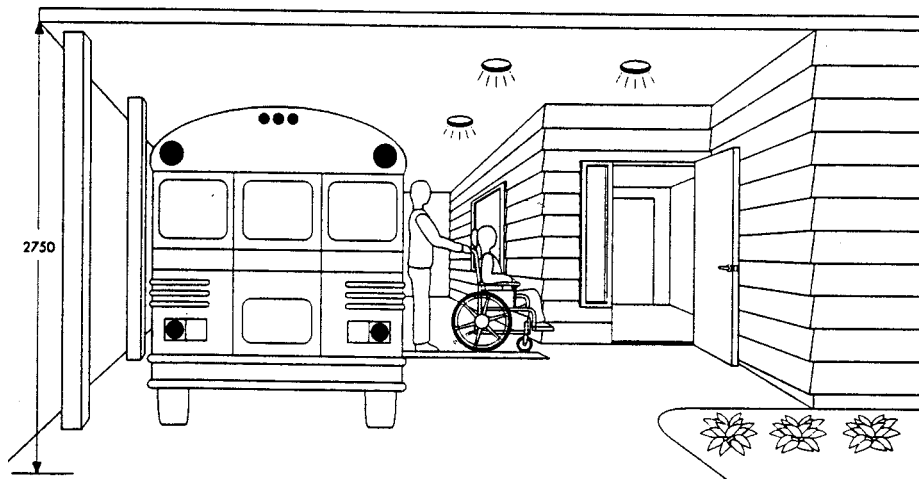
L'entrée de l'édifice devrait être en lien avec une aire d'embarquement, à proximité d'une rue principale et en retrait de la rue (source : *SCHL, 1995*).



Aménagement d'un édifice accessible pour les personnes en fauteuil roulant. Les transferts de clients s'effectuent sous un abri à l'avant et les espaces de stationnement sont à l'arrière (source : SCHL, 1995).

d) Abris assez grand pour un véhicule de transport adapté

Pour permettre un accès libre à l'abri pour tous les véhicules de transport adapté susceptibles de desservir les clients, une hauteur minimale de 2 750 mm (9 pieds) est recommandée. Tel que mentionné précédemment, un espace latéral de trois mètres (3 000 mm ou 10 pieds) est requis pour permettre la sortie de la plateforme élévatrice. Il faut aussi considérer la largeur du véhicule et de l'ouverture de la porte du conducteur.

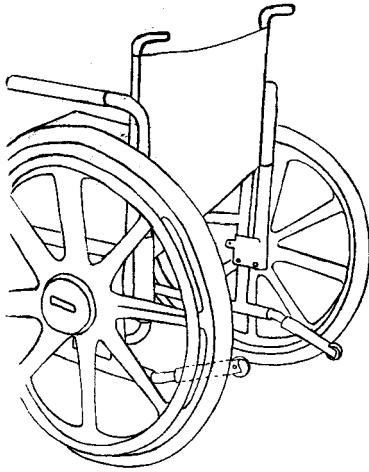


Espace et aménagement permettant un accès facile aux véhicules adaptés (source : ASSTSAS, 1997).

2.6 Franchir un trottoir en fauteuil roulant

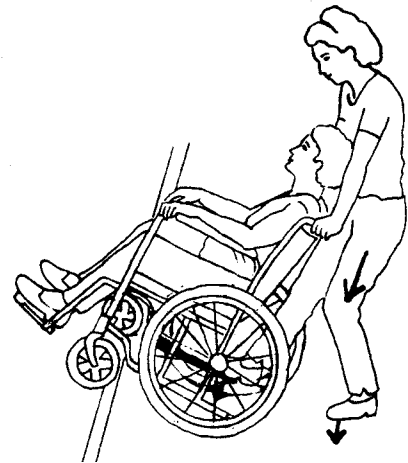
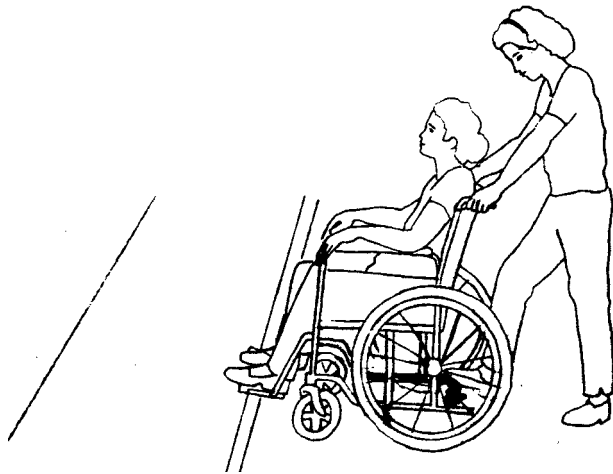
La présence d'une chaîne de trottoir oblige très souvent l'assistance d'un intervenant. Lorsque c'est possible, on vise à les aplanir dans les aires où peuvent circuler des FR. En effet, la nécessité de basculer le FR peut causer des inquiétudes pour les personnes.

a) Monter sur le trottoir

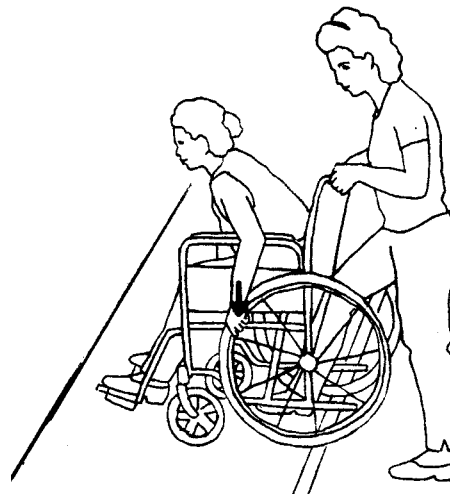
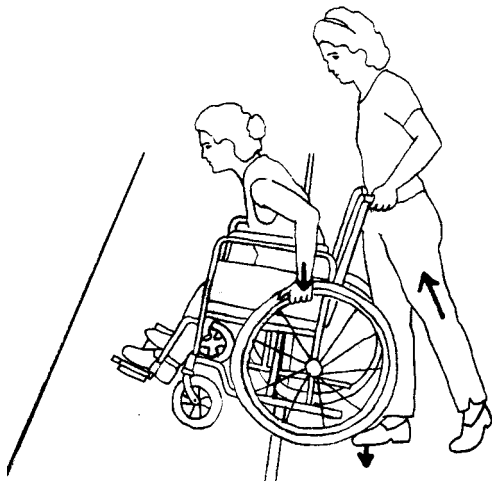


La majorité des fauteuils roulants ont deux tiges qui dépassent à l'arrière du cadre métallique pour permettre de les basculer pour surmonter des obstacles, tels les trottoirs, on les nomme ici « tiges à bascule ».

Certains fauteuils sont munis d'un système anti-basculer qui descend très bas. Pour basculer le fauteuil vers l'arrière, il faut d'abord les relever vers le haut, tel qu'illustré. Ensuite, on les utilise de la même façon que les tiges à bascule.



- S'approcher du rebord du trottoir ;
- demander à la personne de maintenir son dos appuyé au dossier ;
- mettre un pied sur une des tiges à bascule ;
- prévenir la personne que l'on va basculer le fauteuil vers l'arrière.
- Pousser sur le pied et sur les poignées pour faire basculer le fauteuil vers l'arrière jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'effort à fournir pour le stabiliser (point d'équilibre à environ 30° de l'horizontale) ;
- remettre le pied au sol
- en maintenant le fauteuil incliné, le rouler jusqu'au bord du trottoir.



- Lorsque les grosses roues du fauteuil sont au rebord du trottoir, se relever, déposer les roues avant au sol ;
 - demander à la personne d'avancer son tronc vers l'avant ;
 - si elle en a les capacités, lui demander de prendre l'arceau des grosses roues pour aider à les tourner.
- Se synchroniser :
 - la personne assistée pousse sur l'arceau ;
 - l'intervenant se relève et tire sur les poignées ;
 - ramener le fauteuil sur ses quatre roues et pousser pour qu'il roule sur le trottoir.

b) Descendre du trottoir :

1er choix : à reculons

- placer le FR pour descendre à reculons ;
- demander à la personne de maintenir son dos appuyé au dossier ;
- laisser descendre doucement les grosses roues en retenant le FR.

2^e choix : de face*

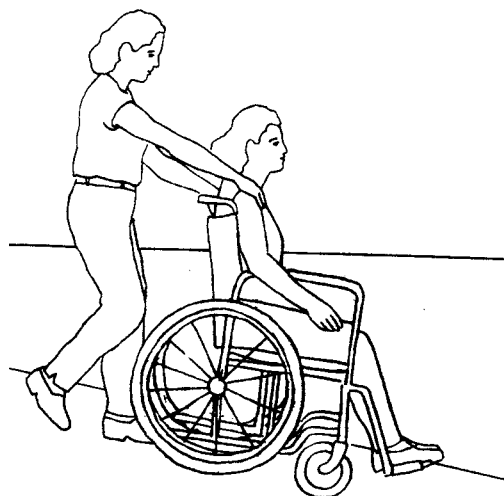
- placer les petites roues près du bord du trottoir ;
- avertir la personne qu'on va basculer le FR ;
- basculer le FR vers l'arrière (point d'équilibre) ;
- avancer jusqu'à ce que les grosses roues atteignent le bord du trottoir ;
- laisser descendre doucement sur la chaussée ;
- déposer le FR sur ses quatre roues.

* TURBIDE, Diane. « La personne aidante et la manipulation du fauteuil roulant », *Le Réadaptologue*, sept.-oct.-nov. 1989, p. 37-40.

2.7 Descendre ou monter un plan incliné

Lorsque l'on conçoit des aménagements, les pentes sont à éviter le plus possible.

a) Descendre une pente

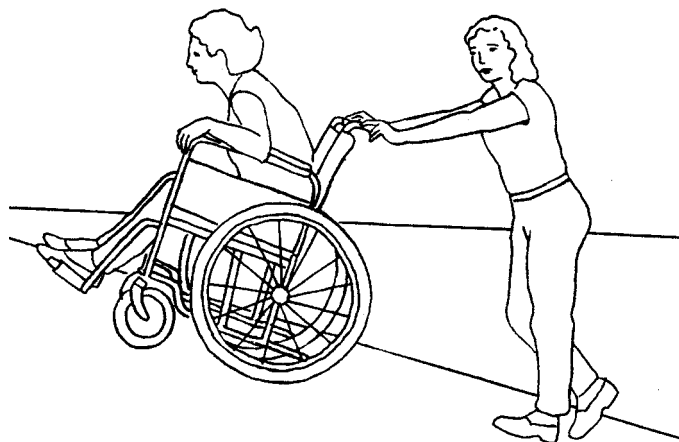


- Demander à la personne assistée de garder son dos appuyé au dossier du fauteuil ;
- l'aider à maintenir cette position en mettant une main à l'avant de l'épaule ;
- tenir fermement l'autre poignée et descendre lentement.

Si la pente est trop abrupte, descendre à reculons plutôt que de face*. Cette position ressemble alors à celle présentée ci-dessous pour monter une pente.

L'intervenant a alors les bras tendus et le dos droit.

b) Monter une pente



- Demander à la personne assistée de se pencher vers l'avant pour diminuer le poids sur les grosses roues du fauteuil ;
- pousser les bras étendus et le dos droit.

* Voir page précédente.

3. TRANSFERT AUTONOME

3.1 Entrer de dos dans l'auto

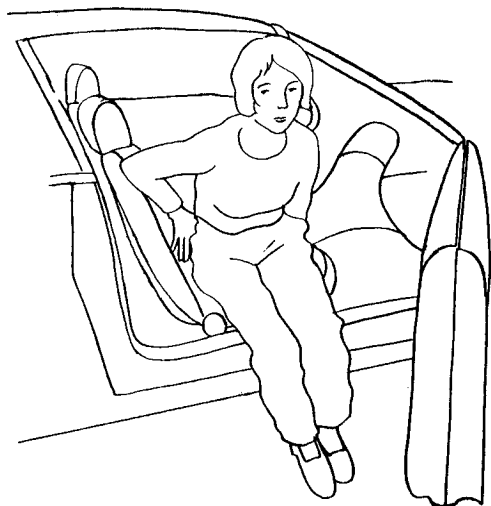
Pour les personnes en perte d'autonomie, entrer dans une auto est souvent une tâche difficile. En effet, la façon habituelle de faire (en se plaçant de côté par rapport à l'auto et en levant une jambe tout en s'assoiant) demande beaucoup d'équilibre. De plus, le siège de l'auto étant bas, l'« atterrissage » forcé est souvent une inquiétude. Voici une méthode facilitante pour ces personnes. Nous recommandons de ne pas prendre appui sur la portière de l'auto pour s'asseoir ou se relever, car elle risque de bouger et ainsi déséquilibrer la personne.



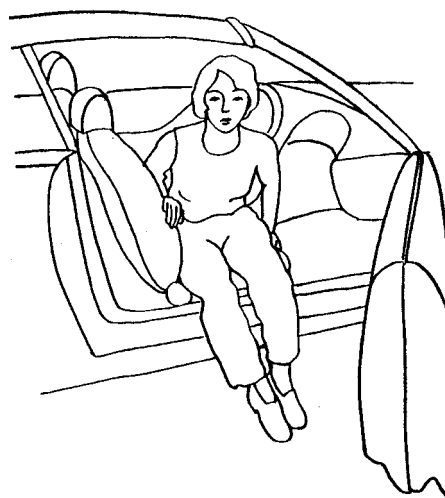
S'adosser à l'auto et se stabiliser dans cette position.



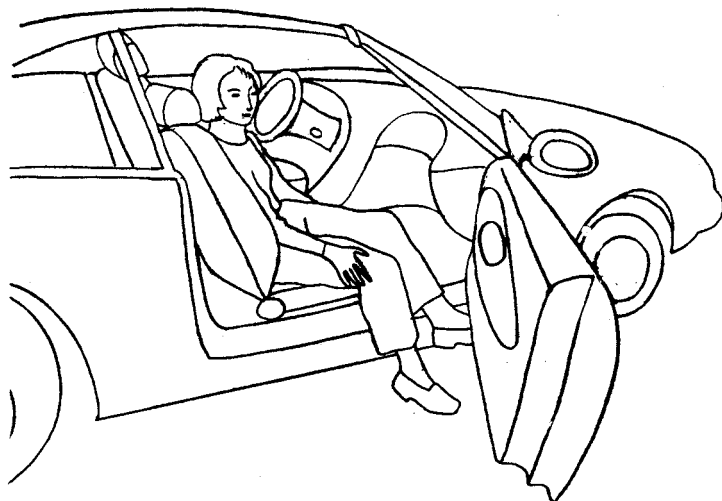
Prendre appui au dossier du siège du passager et pencher le tronc et la tête vers l'avant.



Se laisser glisser le long du dossier.



Se pousser plus loin dans le siège.



Tourner le postérieur et entrer les jambes une à une.

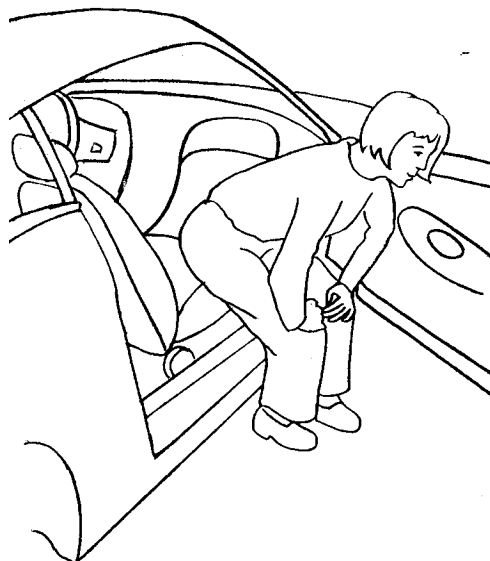
3.2 Façons de sortir de l'auto

On peut sortir de l'auto en effectuant les étapes précédentes pour entrer dans l'auto, mais en ordre inverse. Cette méthode est indiquée pour la personne qui présente des problèmes d'équilibre, mais qui a suffisamment de force pour se lever par petites étapes.

La personne qui a suffisamment d'équilibre peut se relever plus directement de la façon présentée dans les deux illustrations suivantes.



Avancer le tronc et la tête hors de l'auto.
Prendre appui sur les genoux.

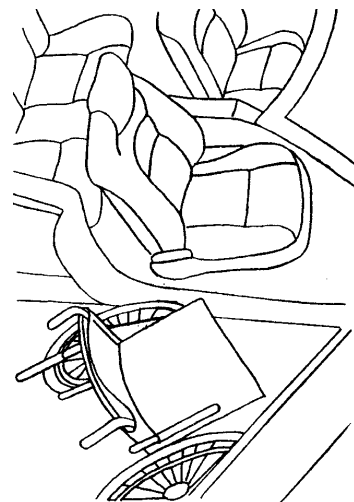


Avancer davantage le tronc vers l'avant, redresser la tête, basculer son poids sur ses pieds, redresser le tronc et se relever.

4. ACCESSOIRES QUI FACILITENT LE TRANSFERT À L'AUTO

Difficultés à sortir d'un siège moulé

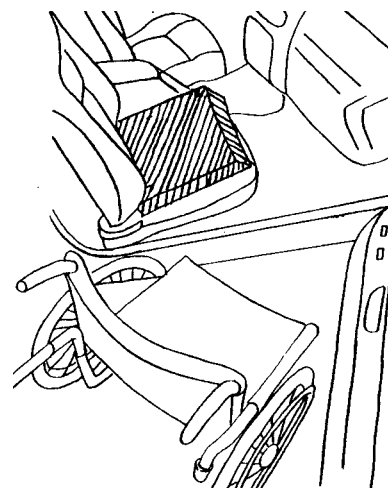
Les sièges d'auto sont moulés sur les côtés pour assurer le confort et la stabilité sur la route. Cette forme gêne lorsqu'une personne en perte d'autonomie doit se relever de ce siège bas.



4.1 Coussin

L'ajout d'un coussin plat, en relevant la hauteur du siège, diminue les efforts pour se lever. Il aide la personne qui a de la difficulté à se tourner sur le siège, particulièrement s'il est recouvert d'un tissu glissant. Ce coussin aidera à la fois la personne qui marche et celle qui est déplacée en FR.

Le modèle présenté ici est d'une épaisseur de deux pouces (5 cm). Il est coupé en biseau à l'avant et recouvert d'une enveloppe de nylon.



4.2 Couverture de laine

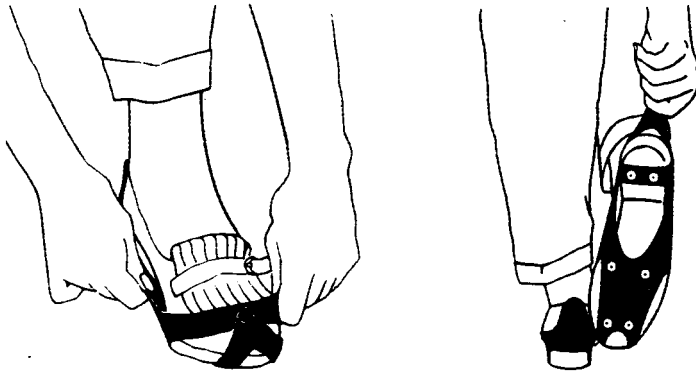
Lors du transfert d'une personne en FR à l'auto, il sera souvent nécessaire de transporter le FR dans l'auto durant le trajet. Les roues peuvent alors être souillées par la poussière, la boue ou le calcium de la route. À l'intérieur de l'auto, les différentes pièces du FR peuvent accrocher et endommager la surface des sièges sur lesquels il est appuyé.

Si le FR est rangé dans le coffre, une couverture apposée sur le rebord du coffre permet à la fois de protéger la peinture du pare-chocs et d'éviter de souiller les vêtements de l'intervenant sur le coffre sali lui aussi par la poussière, la boue ou le calcium. Sinon, on a tendance à tenir le FR à bout de bras, ce qui augmente considérablement les efforts requis.

4.3 Semelles antidérapantes

Lors des transferts de clients, la surface devrait être propre et sèche, toutefois, les conditions météorologiques hivernales font que, souvent, la présence de glace est difficile à contrôler autant par les services municipaux que par les établissements, les clients ou les endroits où ils se rendent. Lors d'une assistance physique, en l'absence d'abri (voir 2.5) au point de départ ou au point d'arrivée, l'utilisation de crampons de marche sous les bottes d'hiver du client (s'il pose les pieds au sol) et de celles du travailleur permet de limiter le risque de chute.

Les « *Crampons de marche Charlet Spiky Plus* » sont faciles à mettre et à enlever. Ils sont munis de six pointes de carbure d'environ 3 mm d'épaisseur (même produit que les pointes de bâtons de ski de fond). On les glisse sur l'avant de la chaussure, puis on tire sur la languette arrière pour enfiler le talon. Pour plus de sécurité, les enfiler en position assise. Ils ne gênent pas la conduite automobile, on peut donc les conserver entre chaque client (source : *Proteau, 1998*).

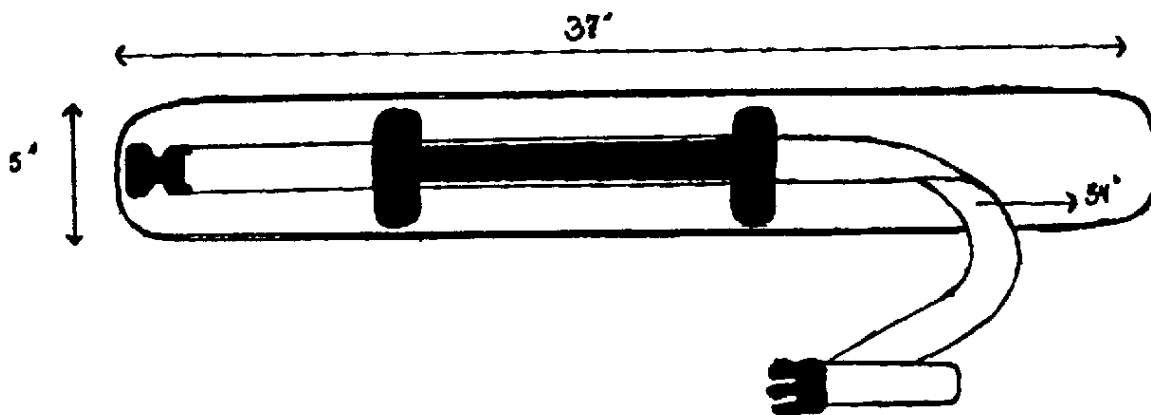


Crampons de marche avec six pointes de carbure.

Le fabricant spécifie que « *Spiky plus n'est pas adapté pour marcher sur des surfaces cimentées ou similaires. Cette action peut détériorer le produit, réduire son efficacité. Toujours marcher lentement et avec précaution sur la glace, la neige ou des surfaces glissantes* ». Disponibles en deux longueurs : plus petits et plus grands que la pointure 7 ½ femme (coût : 25 \$).

4.4 Ceintures de transfert

Lorsque les vêtements du client qui a besoin d'assistance pour marcher ou pour être transféré ne comportent pas de ceinture pour garantir une prise solide, on doit en ajouter. N'importe quelle ceinture solide passée par-dessus les vêtements peut convenir. Toutefois, il existe des ceintures conçues à cet effet qui sont plus faciles à ajuster. Elles sont appelées ceintures de marche ou de transfert. Le modèle avec une boucle qui s'ajuste comme une ceinture de sécurité est préférable. Il est rembourré pour plus de confort. Le modèle avec attaches en velcro n'est généralement pas recommandé, car il est trop difficile à ajuster ou réajuster.



Ceinture de marche ou de transfert à boucle : la partie rembourrée de 13 mm (5") de largeur a une longueur de 94 mm (37"), la ceinture de nylon noire est de 5 mm (2") de largeur et 137 mm (54") de longueur. La boucle est ajustable, un peu comme une ceinture de sécurité (env. 40 \$).

4.5 Planches de transfert

Les planches de transfert sont présentées aux chapitres 6 et 7.

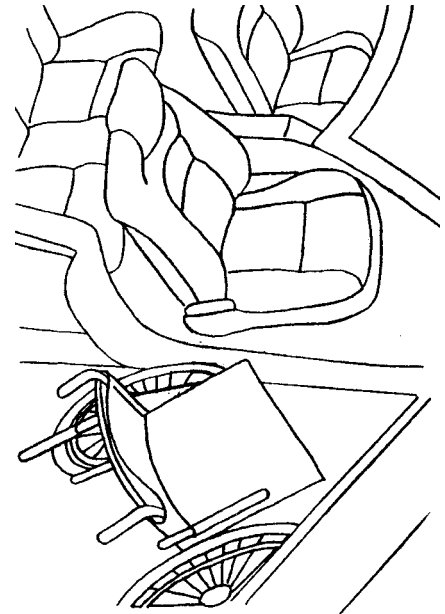
5. TRANSFERT AUTONOME EN FAUTEUIL ROULANT

5.1 Préparation par l'intervenant

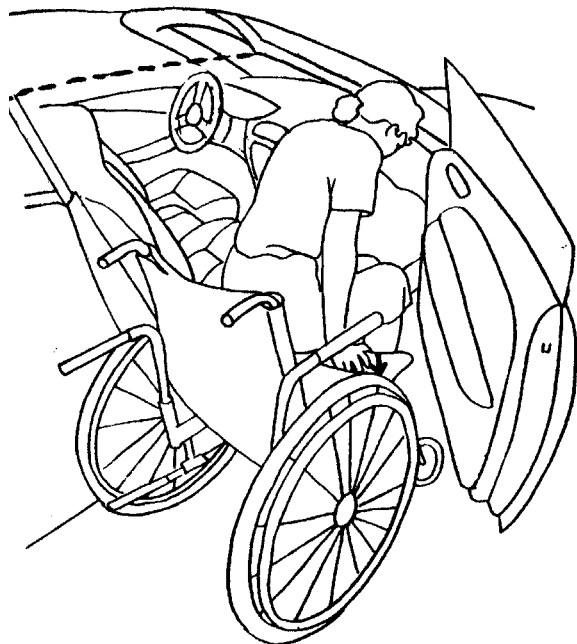
Contrairement à la façon habituelle de s'asseoir de côté dans l'auto, en fauteuil roulant (FR), on entrera le postérieur en premier.

Dans le choix de cette stratégie, la personne effectue elle-même le transfert, mais elle requiert souvent l'aide d'un intervenant pour préparer, positionner et stabiliser le FR, la guider par des consignes verbales et gestuelles, ranger le FR dans l'auto. Dans les pages qui suivent, toutes les étapes de préparation sont effectuées par l'intervenant. Toutefois, selon les capacités de la personne, celle-ci pourrait effectuer elle-même certaines de ces étapes.

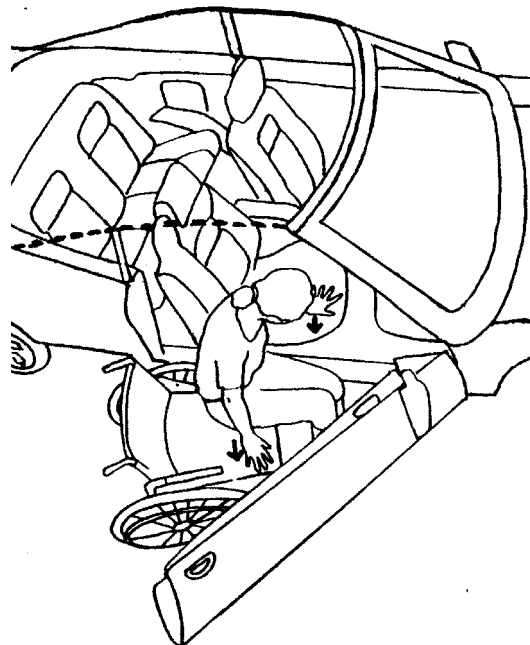
- Reculer le siège du passager le plus possible ;
- enlever les repose-pied du FR ;
- enlever ou tourner l'appuie-bras situé du côté de l'auto pour dégager l'espace ;
- positionner le FR le plus près possible du siège du passager et le placer un peu à angle pour rapprocher les deux assises ;
- appliquer les freins au FR.



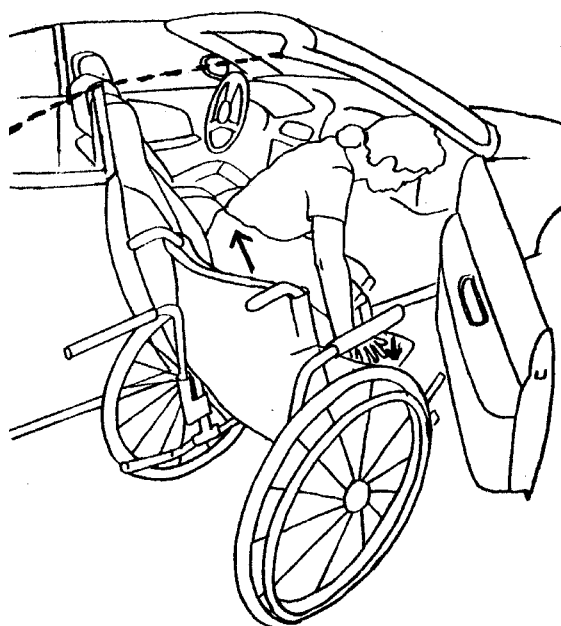
5.2 TRANSFERT PAR LA PERSONNE



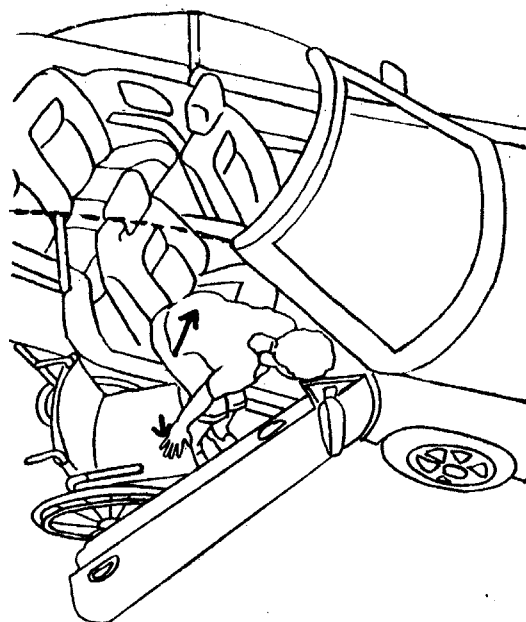
S'avancer sur le siège et se rapprocher le plus possible de l'auto. Incliner le tronc vers l'avant. Cette position permet aussi d'éviter de se frapper la tête sur le toit de l'auto.

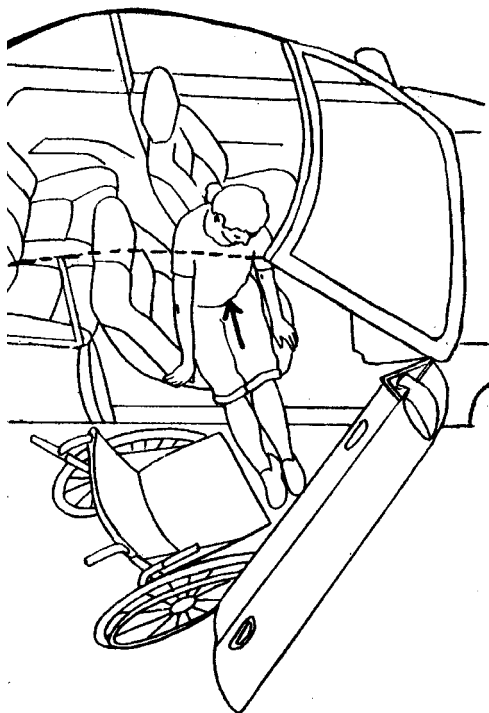


Prendre appui sur le siège du passager et conserver l'autre main près du bassin sur l'assise du fauteuil roulant.

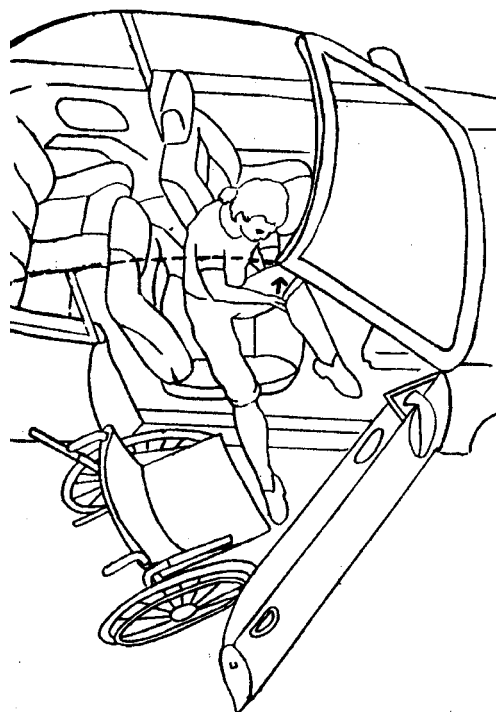


En avançant le tronc, mettre du poids sur ses jambes, pousser avec la main sur le fauteuil roulant, tourner les pieds et le postérieur vers le siège de l'auto.

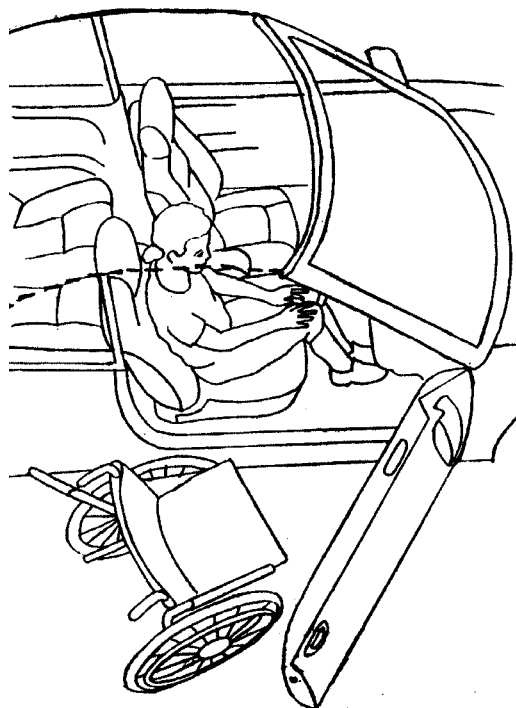




En se poussant sur le siège, se reculer le plus loin possible.



Entrer les jambes une à la fois vers l'intérieur.



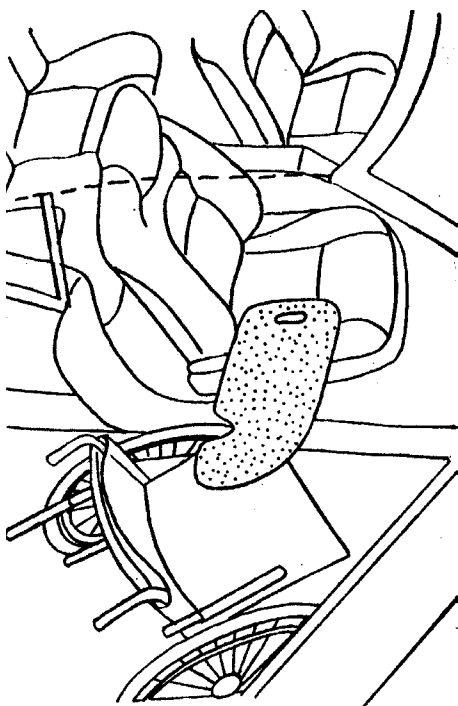
La personne est assise dans l'auto en ayant fourni un minimum d'effort.

6. TRANSFERT AUTONOME AVEC UNE PLANCHE DE TRANSFERT

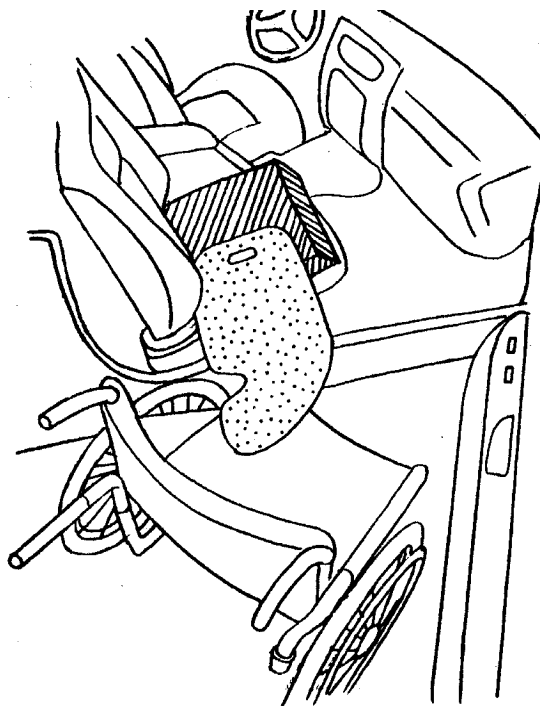
L'espace entre la roue du FR et le siège du passager peut causer des déséquilibres. Pour combler cet espace, une planche de transfert munie d'une encoche facilite le transfert. Elle permet aux personnes de se glisser le long de la planche plutôt que de supporter tout leur poids sur leurs jambes.

La planche de transfert facilite l'entrée dans l'auto et la sortie pour les personnes qui ont une bonne compréhension et les capacités physiques suivantes :

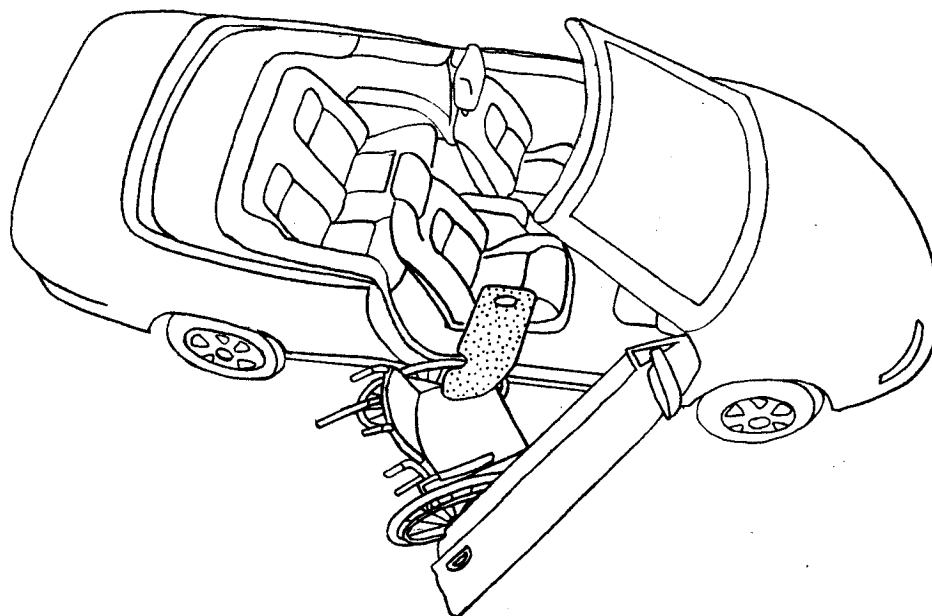
- elles sont faibles, mais peuvent prendre appui sur leurs jambes et leurs bras ;
- elles sont faibles, mais peuvent à la fois prendre appui sur au moins une jambe et un bras (ex. : hémiplegique) ;
- elles ne peuvent prendre appui sur leurs jambes, mais ont une bonne force des bras (ex. : paraplégique).



La planche de 27 pouces (68 cm) avec encoche a été conçue pour les transferts à l'auto. On place l'encoche sur la roue du fauteuil roulant. À noter qu'on a pivoté ou enlevé l'appuie-bras du côté de l'auto.



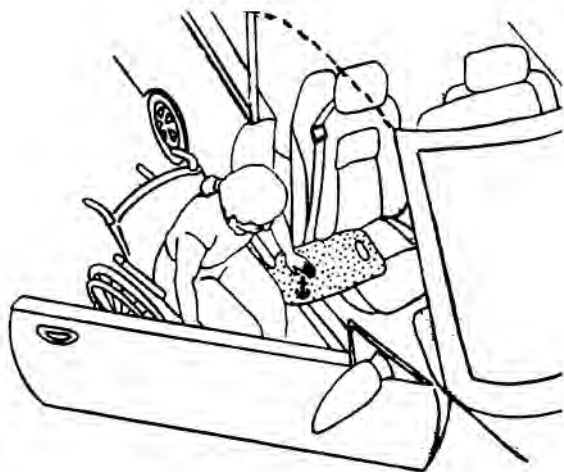
L'ajout d'un coussin permet d'égaliser la hauteur du siège avec celle du fauteuil roulant.



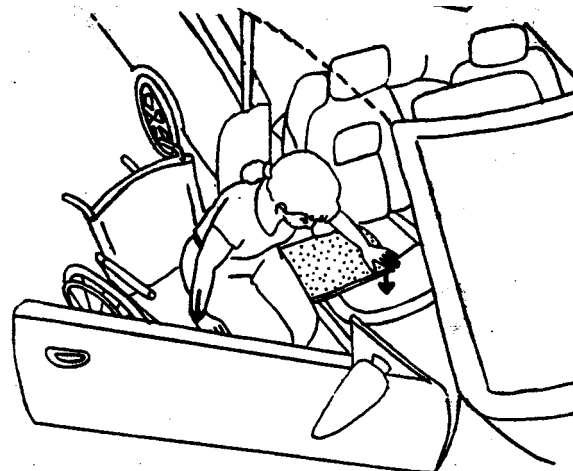
6.1 Préparation par l'intervenant

- Reculer le siège du passager le plus possible ;
- enlever les repose-pied du FR ;
- enlever ou tourner l'appuie-bras situé du côté de l'auto pour dégager l'espace ;
- positionner le FR le plus près possible du siège du passager et le placer un peu à angle pour rapprocher les deux assises ;
- appliquer les freins au FR ;
- déposer le bout carré de la planche de transfert sur le siège du passager ;
- faire lever la cuisse gauche de la personne assistée pour y glisser la planche jusqu'à ce que son encoche entoure l'avant de la roue gauche du FR.

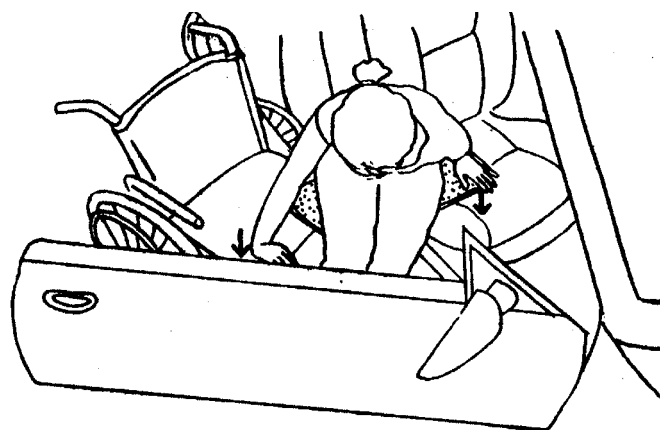
6.2 Transfert par la personne



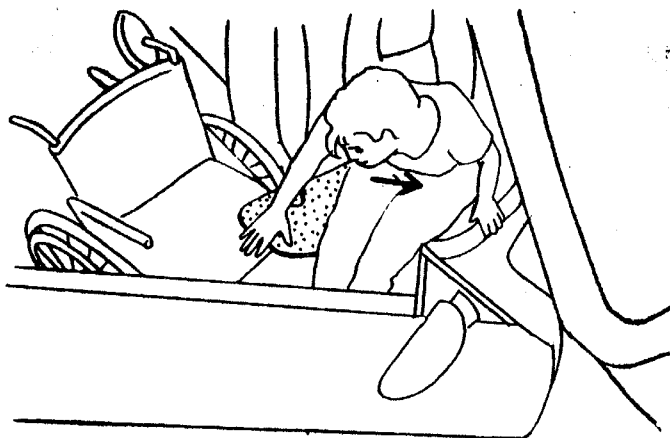
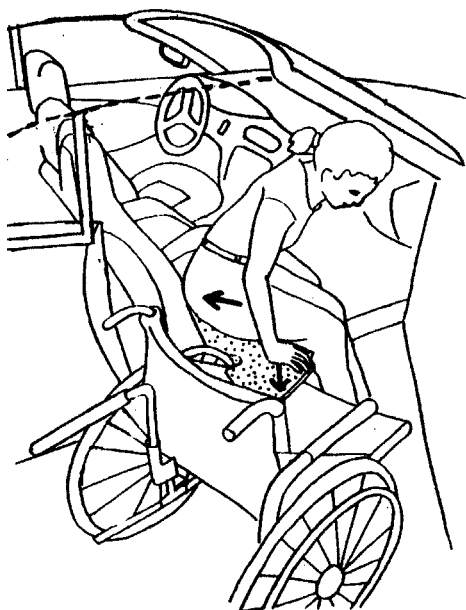
Prendre appui de la main gauche sur la planche de transfert et de la main droite sur l'assise du FR et se rapprocher de l'auto.



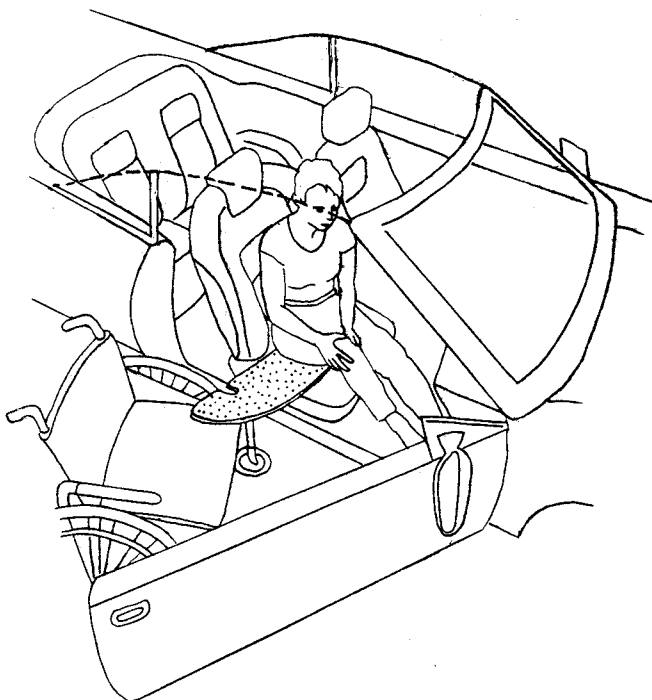
Se glisser sur la planche de transfert en plusieurs étapes, si nécessaire. Prendre appui de la main gauche plus loin sur la planche et de la main droite près du postérieur.



Glisser le postérieur le long de la planche de transfert vers le siège du passager et déplacer les bras pour s'aider à glisser. Si possible, mettre une partie du poids sur les pieds pour aider à glisser le postérieur.



Continuer à pousser sur les mains pour glisser complètement le postérieur dans l'auto. Il est alors normal d'être assis de côté par rapport au banc.



Entrer les jambes une à une.

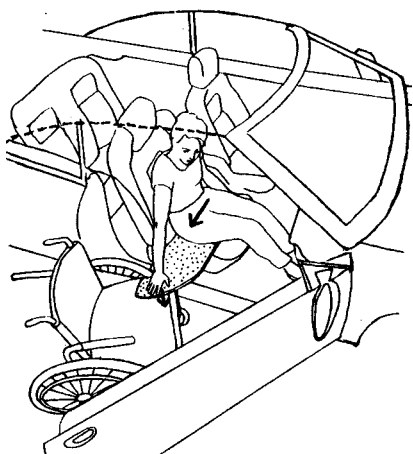
L'intervenant enlève la planche et la place à proximité pour son utilisation lors de la sortie de l'auto (page suivante).

7. SORTIE DE L'AUTO AVEC UNE PLANCHE DE TRANSFERT

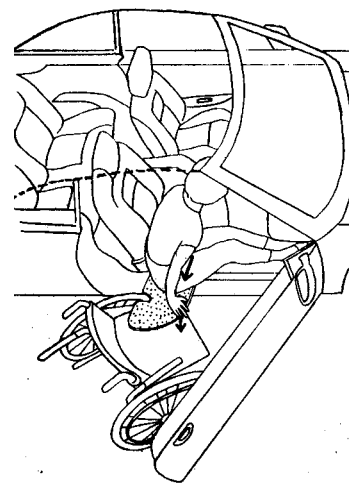
7.1 Préparation par l'intervenant

- Faire basculer la personne vers l'intérieur de l'auto pour introduire le bout carré de la planche de transfert sous son postérieur ;
- faire les autres étapes de préparation prévues à 6.1 ;
- insérer la roue du FR dans l'encoche de la planche de transfert.

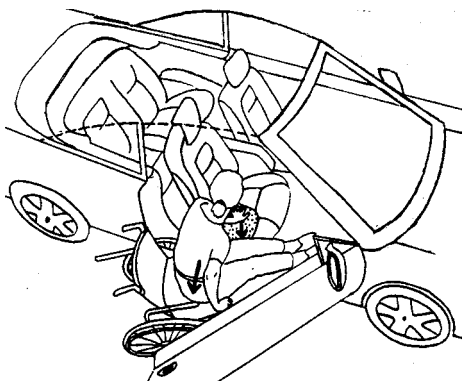
7.2 Transfert par la personne



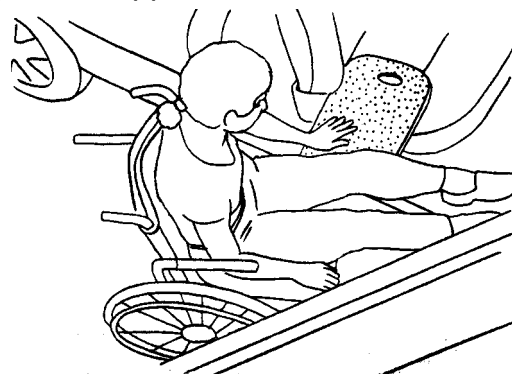
Mettre la main droite au bout de la planche de transfert (sur le FR). Cela permet aussi de stabiliser la planche.



La personne qui n'a pas de mise en charge sort le postérieur en premier. Celle qui est capable de mise en charge sort d'abord une jambe pour y prendre appui.



La personne se glisse sur la planche de transfert jusqu'au fauteuil. Elle garde appui sur ses deux mains qu'elle déplace progressivement.



À la fin, la personne est assise dans le fauteuil roulant.

8. ASSISTANCE PHYSIQUE AU TRANSFERT

Cette façon de procéder est indiquée pour une personne très faible, mais capable de faire de la mise en charge et qui comprend minimalement la manœuvre que l'on va effectuer.

Dans la formation sur les *Principes pour le déplacement sécuritaire des bénéficiaires (PDSB)*, cela correspond à un « relevé de face par contrepoids », suivi de « petits balancements d'un côté à l'autre pour tourner » et « rasseoir par contrepoids ». C'est donc une manœuvre d'assistance physique complète qui comporte plusieurs éléments. Le lecteur est invité à se référer au *Cahier du participant PDSB* pour plus de précision.

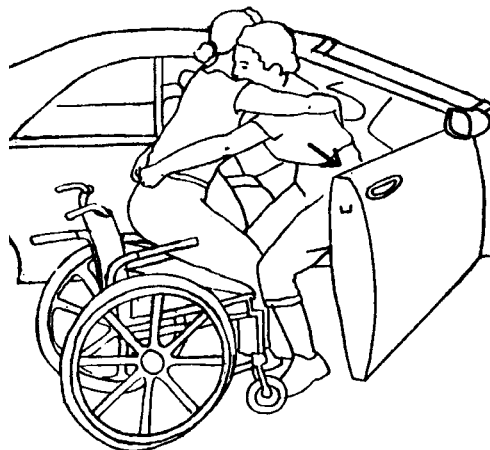


8.1 Préparation par l'intervenant

- Positionner le fauteuil roulant parallèle à l'auto ;
- enlever les repose-pied ;
- enlever ou pivoter l'appuie-bras du côté du siège du passager ;
- appliquer les freins ;
- se placer face à la personne, à l'intérieur de l'angle créé par la porte et l'auto ;
- expliquer à la personne ce qu'on va faire ;
- convenir d'un code avec la personne pour synchroniser les mouvements (ex. : 1, 2, 3) à chaque étape ;
- avancer le tronc de la personne vers l'avant (environ à mi-cuisse).

8.2 Prise

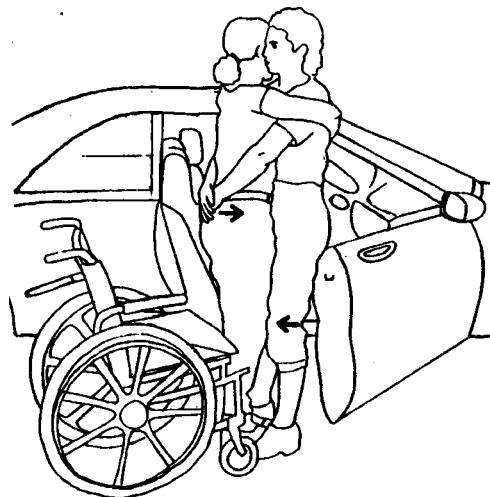
- Saisir la personne par la ceinture ou se croiser les mains l'une sur l'autre ;
- la personne assistée encercle les épaules de l'intervenant.



8.3 Mouvement

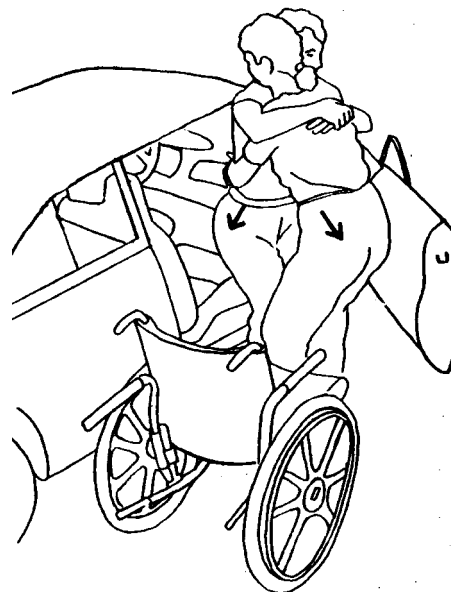
a) Le lever du fauteuil

- Diriger le poids de son bassin vers l'arrière comme pour s'asseoir (contrepoids) pour faire lever le bassin de la personne ;
- Lorsque le postérieur de la personne assistée est dégagé du FR, se relever, ce qui l'amène en position debout.



b) Petits balancements pour tourner

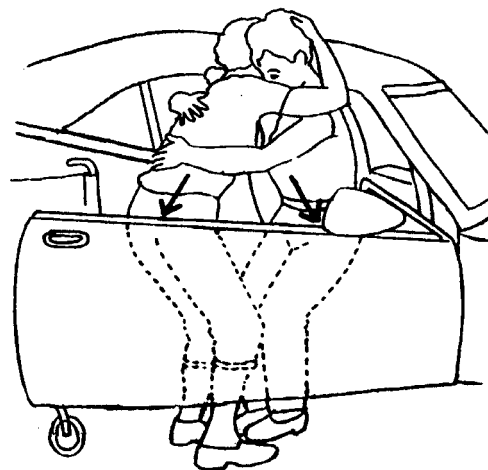
- En position debout, pour empêcher la personne de s'affaisser, bloquer son bassin en descendant les mains plus bas que la taille ;
- garder ses genoux en contact avec ceux de la personne pour les empêcher de fléchir ;
- dans cette position (comme une danse collée), faire de petits balancements d'un côté à l'autre (petits transferts de poids) pour tourner la personne jusqu'à ce qu'elle soit dos à l'auto.



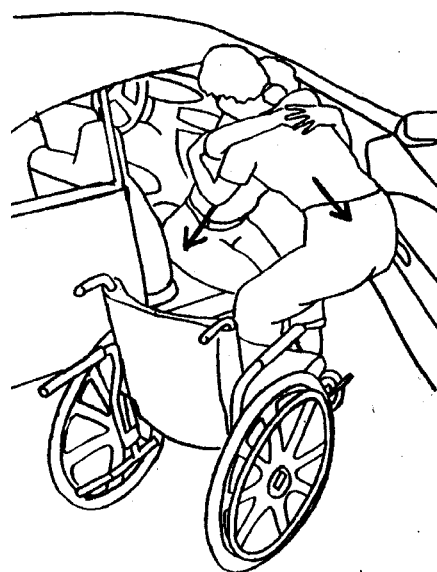
c) Rasseoir la personne

- Lorsque la personne sent le rebord de l'auto, relâcher la pression sur le bassin pour que son postérieur descende vers le siège de l'auto ;
- si la personne reste droite, pousser légèrement sur sa hanche d'un côté pour l'aider à s'asseoir ;
- remonter un bras vers le haut du dos (l'omoplate) ;

- remonter l'autre main à l'arrière de la tête de la personne pour ne pas qu'elle se frappe la tête en entrant dans l'auto ;



- descendre son bassin comme pour aller s'asseoir (contrepois) ;
- maintenir l'appui aux épaules jusqu'à ce que la personne soit assise ;



- aider la personne à se tourner et à entrer les jambes une à la fois.



8.4 Sortie de l'auto

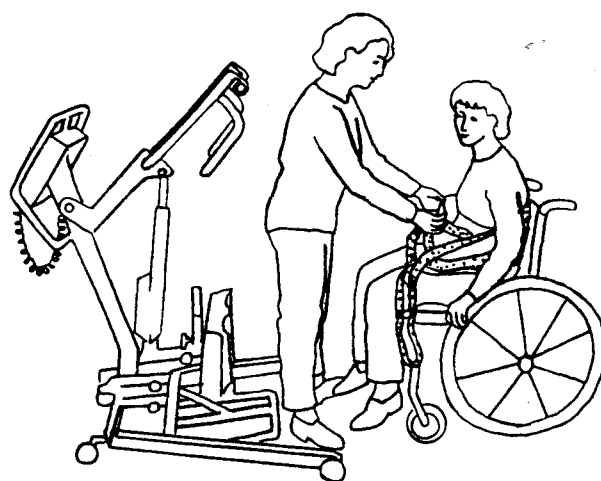
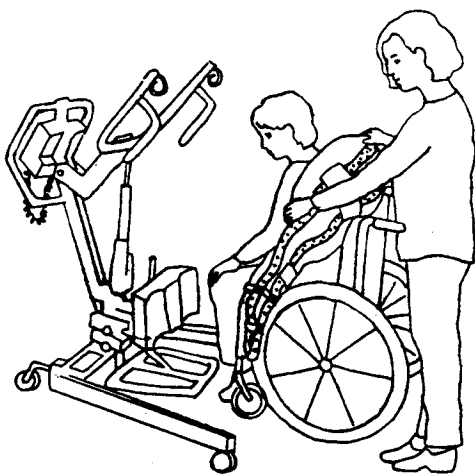
Pour aider une personne faible, mais qui a de la mise en charge, à sortir de l'auto, procéder dans l'ordre inverse des étapes présentées dans ce chapitre.

9. TRANSFERT AVEC UN LEVIER À STATION DEBOUT

DEBOUT

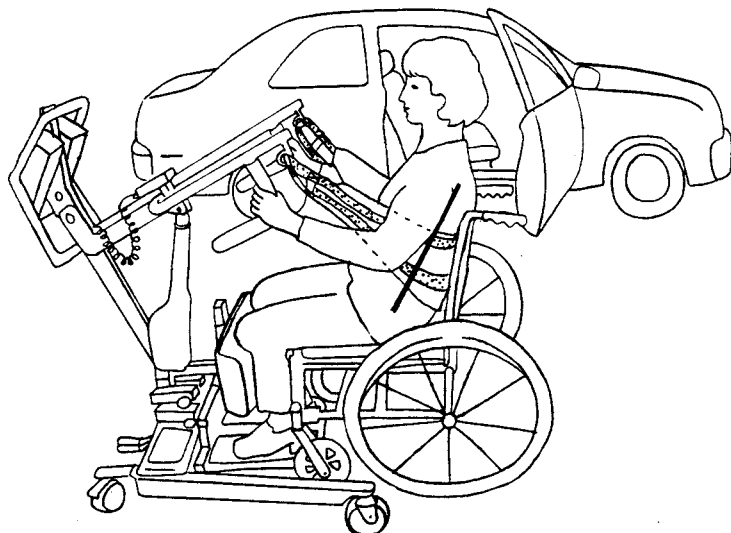
Le levier à station debout permet de transférer une personne en perte d'autonomie d'une position assise à une autre position assise. Il permet d'installer la personne de travers sur le siège du passager. Pour compléter la manœuvre, il faut la tourner pour entrer les jambes. Si la personne a peu de mise en charge (minimum 10-15 %), utiliser une toile similaire à celle illustrée, mais munie de cuissardes. À cause de la dimension des roues, une surface plane, lisse et sèche est requise pour permettre son utilisation. Le levier présenté ici est le « *Médi SSL* » de Médi-Man avec plateforme et coussin ajustables en hauteur (coût : env. 5 000 \$).

9.1 Installation de la toile



Glisser la toile derrière le dos de la personne, jusqu'au coccyx.

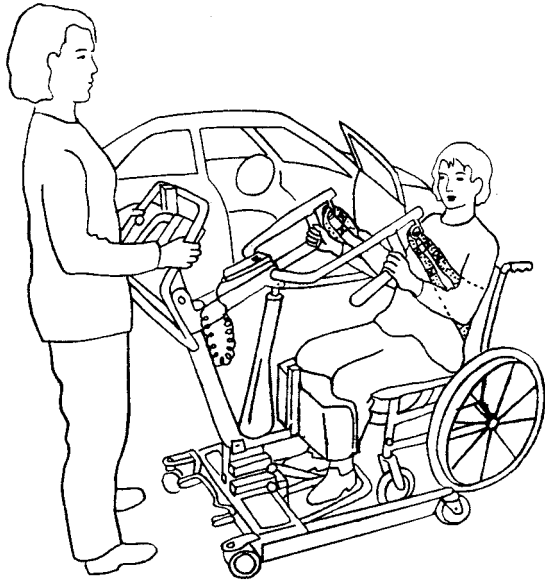
Attacher les sangles à l'avant (celles qui entourent le tronc de la personne).



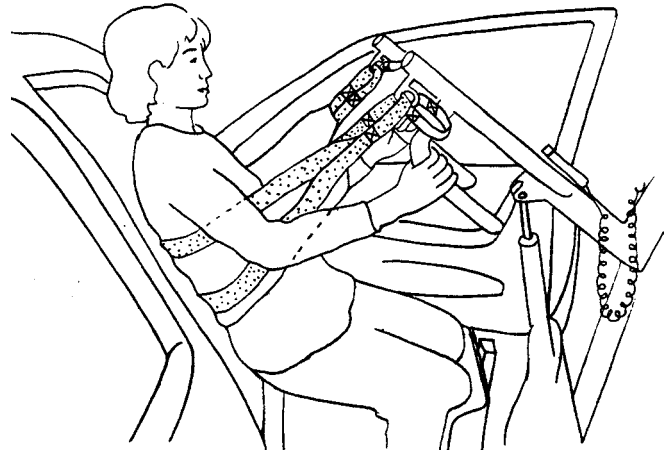
La personne doit être un peu descendue dans son fauteuil, pour que son dos soit légèrement incliné vers l'arrière.

On lui dit de garder son tronc incliné vers l'arrière tout le temps du transfert (sinon, il y a un risque que la toile glisse sous les aisselles, que le postérieur ressorte et qu'elle glisse).

9.2 Transfert dans l'auto



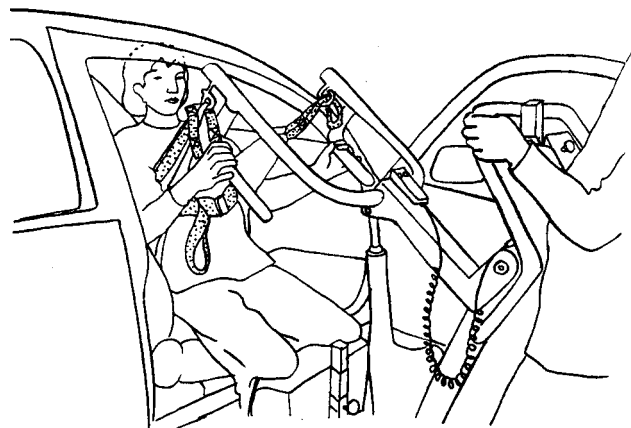
Demander à la personne de tenir les poignées du levier. L'intervenant actionne la commande pour faire lever la personne jusqu'à ce que son postérieur soit dégagé.



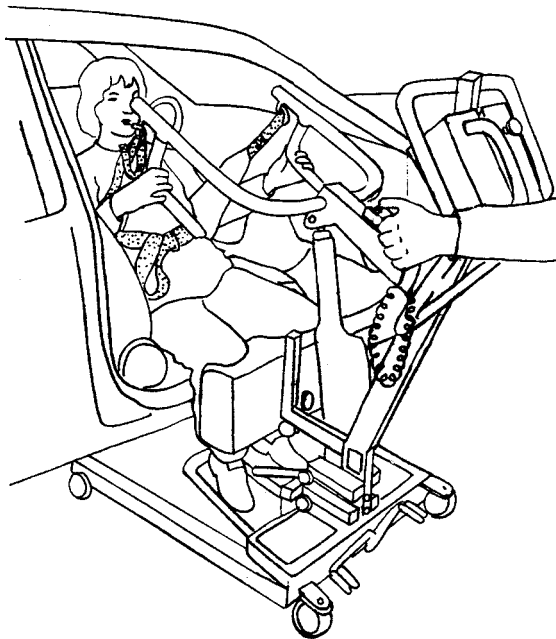
Pousser le levier à station debout jusqu'à l'auto. Dans la majorité des cas, la tête est trop haute pour passer.



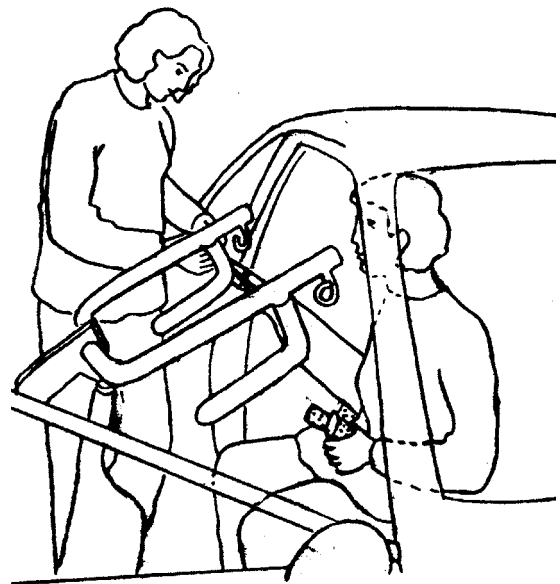
À l'aide de la commande, abaisser la personne jusqu'à ce que sa tête passe, puis pousser pour entrer davantage la personne dans l'auto.



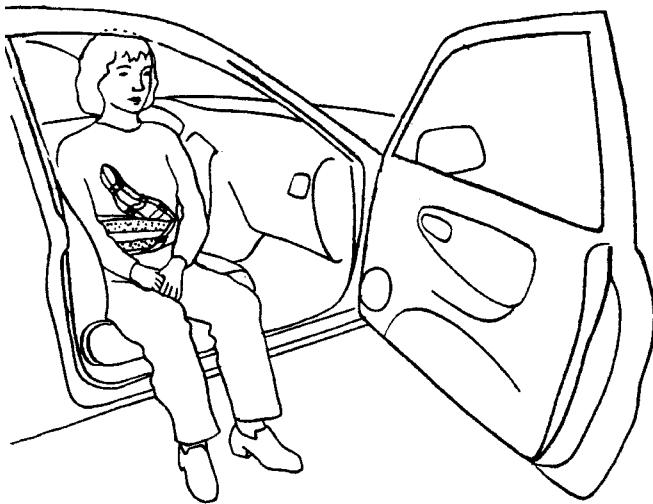
Relever de nouveau la personne pour que son postérieur passe bien et pousser jusqu'à ce que le derrière des jambes de la personne soit appuyé à l'auto.



Abaisser de nouveau lorsque le bénéficiaire est bien entré.



Enlever les sangles du cintre.



La personne est donc assise droite de travers sur le siège du passager. Il faut la tourner et lui entrer les jambes une à la fois.

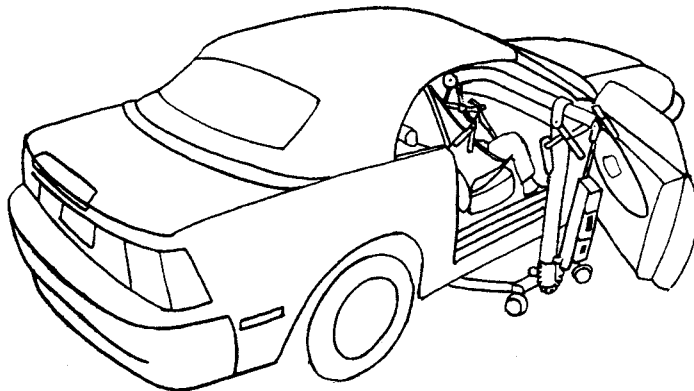
Si l'équilibre du tronc ou la force n'est pas suffisant, un 2^e intervenant est requis dans l'auto pour aider à soutenir et à tourner le tronc.

9.3 Sortie de l'auto

Pour sortir une personne de l'auto par levier à station debout, il faut l'amener dans la position assise de travers sur le siège du passager, tel qu'illustré ci-haut. On procède alors en sens inverse des étapes présentées dans ce chapitre.

10. TRANSFERT AVEC UN LÈVE-PERSONNE À MÂT DE CHARGE BAS

La partie verticale d'un lève-personne (LP) se nomme le mât. La partie horizontale se nomme le mât de charge. La compagnie Arjo a développé un levier qui permet d'entrer ou de sortir une personne d'une auto même si elle n'a pas de tonus. La personne est alors transférée en position semi-inclinée. Ce levier a aussi été conçu pour être démonté, replié et peut être transporté dans le coffre d'une auto. Il peut donc être utilisé, au départ, pour entrer la personne dans l'auto, transporté dans l'auto et utilisé à l'arrivée pour l'en sortir. La toile à 4 attaches, munie d'appuie-tête, doit aussi être de la même marque, car le système d'attache est différent des toiles à sangles des autres manufacturiers de LP. On glisse l'œillet d'une attache de plastique sur un crochet rond. À cause de la dimension des roues, une surface plane, lisse et sèche est requise pour permettre son utilisation. Le LP présenté ici est le « Lisa » de Arjo. Il est construit en aluminium et se défait en pièces ne pesant pas plus de 13,5 kg (30 lb), s'il doit être transporté (voir 17.1) (coût : env. 5 500 \$).



Utilisation du lève-personne Arjo dont le mât de charge bas entre dans l'auto.

10.1 Installation de la toile

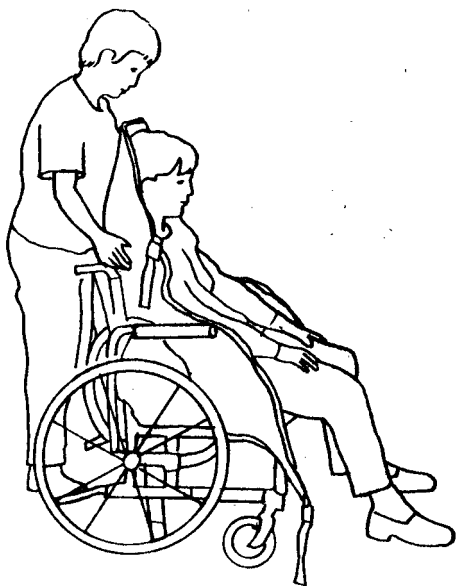


L'intervenant face à la personne lui



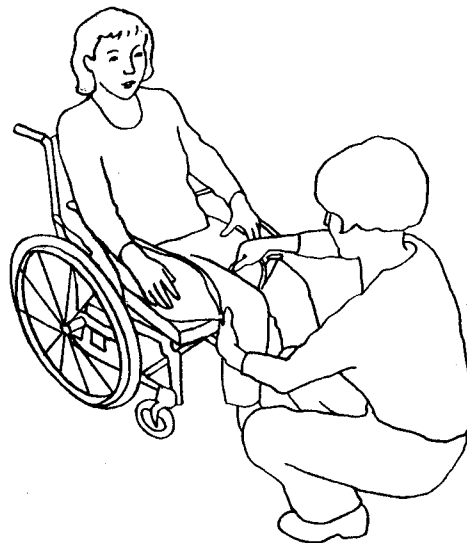
Le 2^e intervenant glisse la toile der-

avance le tronc.

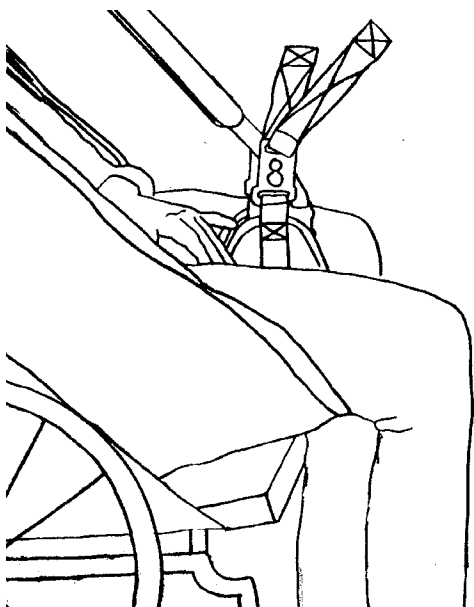


On appuie le tronc de la personne au dossier du fauteuil roulant. La toile est bien placée pour supporter la tête.

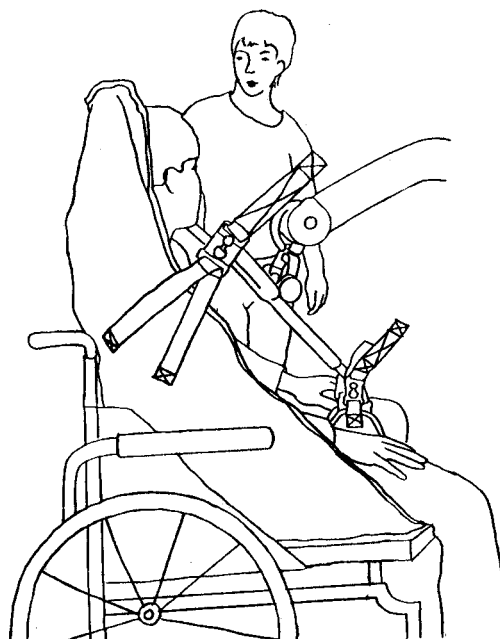
rière la personne jusqu'au coccyx.



L'intervenant de face glisse une cuissarde sous chaque cuisse de la personne.

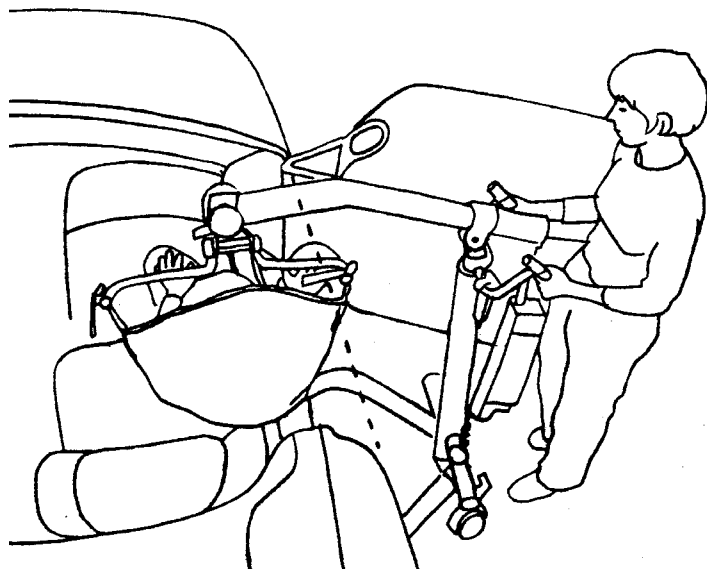


Glisser l'œillet de l'attache de plastique de chaque cuissarde dans le crochet rond de chaque côté du cintre, près de la poignée centrale.



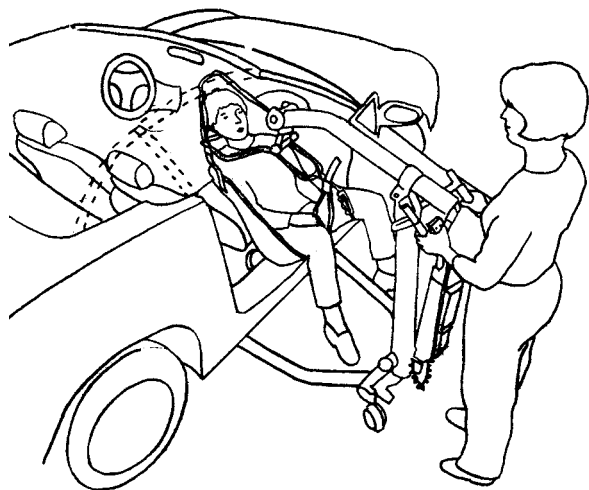
Faire de même pour les attaches aux épaules de chaque côté du « U » du cintre.

10.2 Transfert dans l'auto

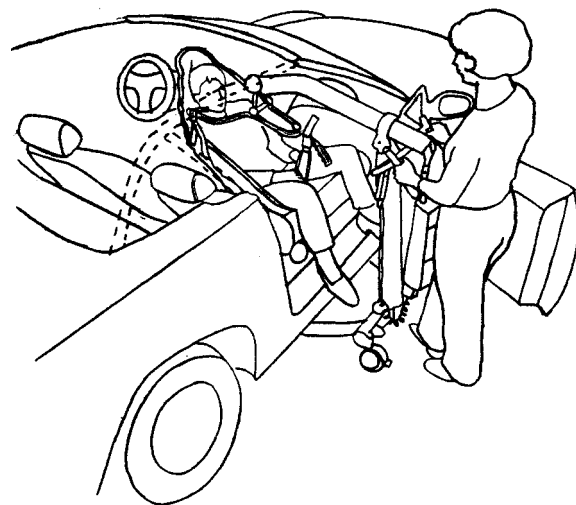


Reculer le siège du passager et en abaisser le dossier.

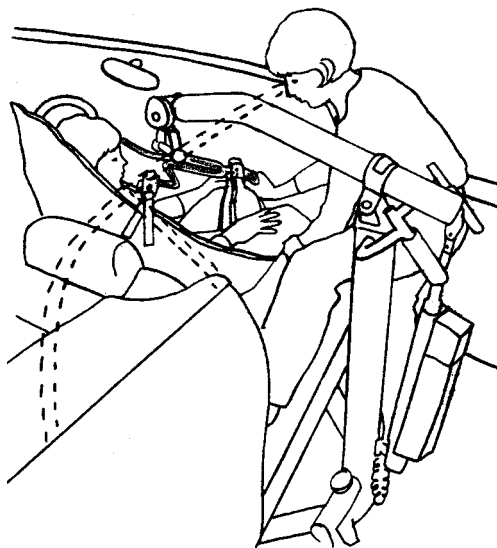
Si c'est possible, lorsque la personne est de petite taille ou si la portière est assez large, l'entrer directement de côté, sinon, effectuer les étapes suivantes.



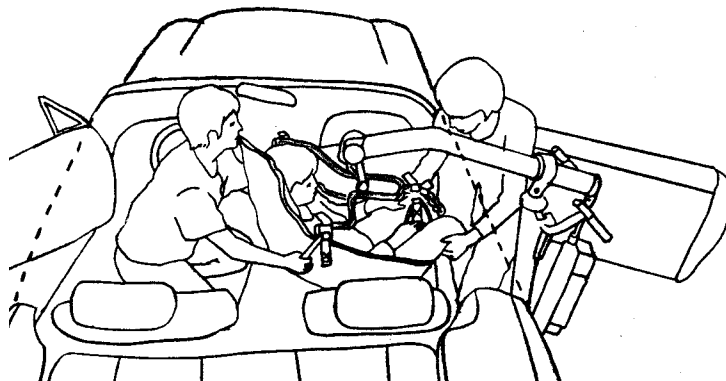
Ajuster la hauteur du levier pour que la personne entre dans l'auto : passer la tête, relever le levier, le pousser vers l'intérieur.



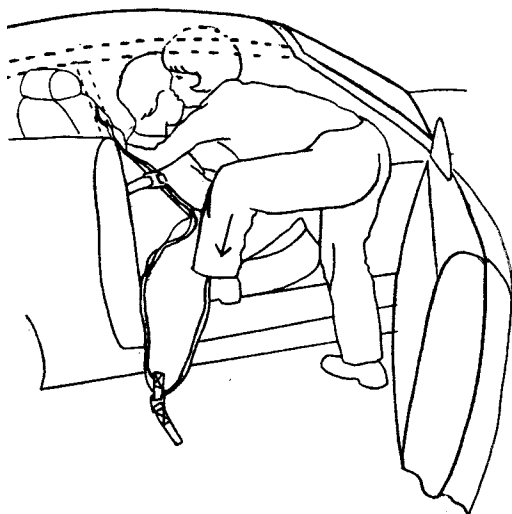
Pousser le lève-personne le plus loin possible dans l'auto, ce qui facilitera l'entrée des jambes de la personne.



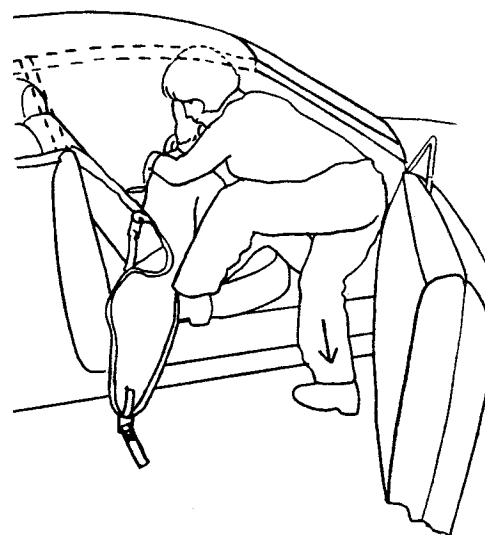
Pousser sur la poignée du cintre et aider à entrer les jambes de la personne une à la fois.



Si possible, un 2e intervenant assiste à l'intérieur de l'auto pour aider à faire tourner la personne.



Saisir la personne par le haut des épaules.

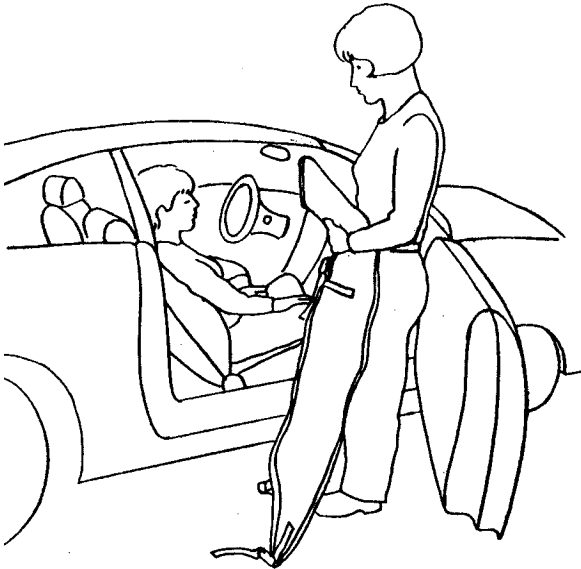


Avancer et maintenir le tronc de la personne vers l'avant pour dégager la toile et l'enlever.

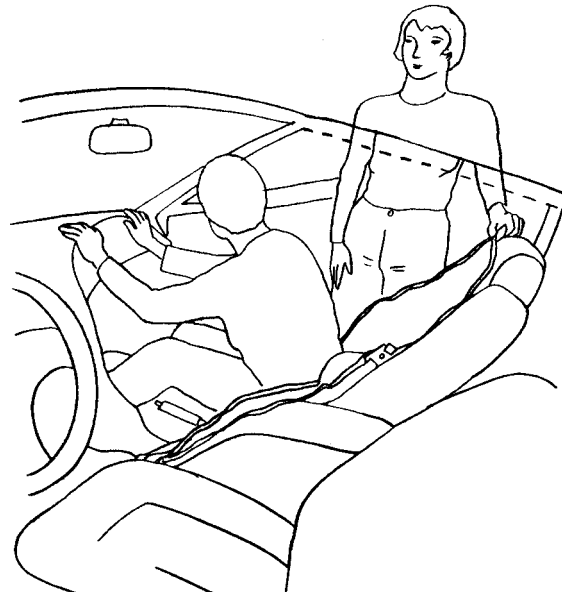
Si la même toile est utilisée pour sortir la personne de l'auto, ne pas l'enlever. Elle sera en place pour la sortie.

11. SORTIE AVEC UN LÈVE-PERSONNE D'UNE PERSONNE CAPABLE DE COLLABORER

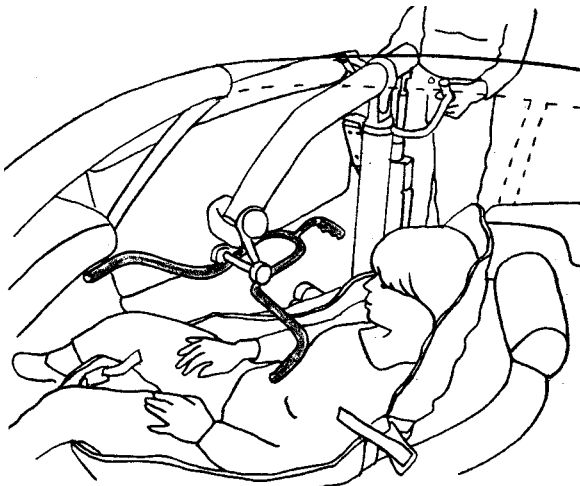
11.1 Installation de la toile



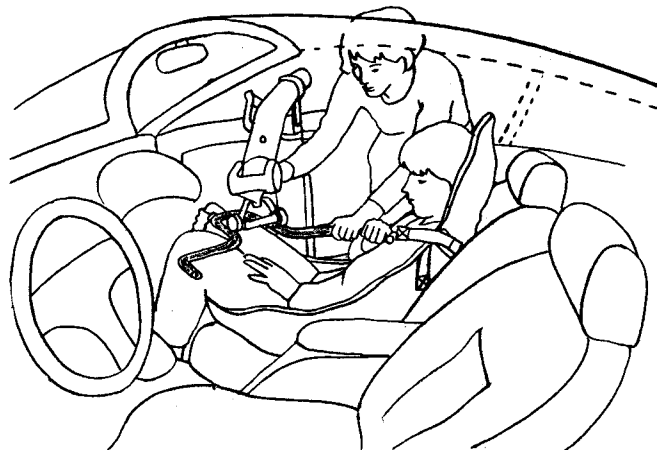
Amener la toile et demander à la personne d'avancer le tronc.



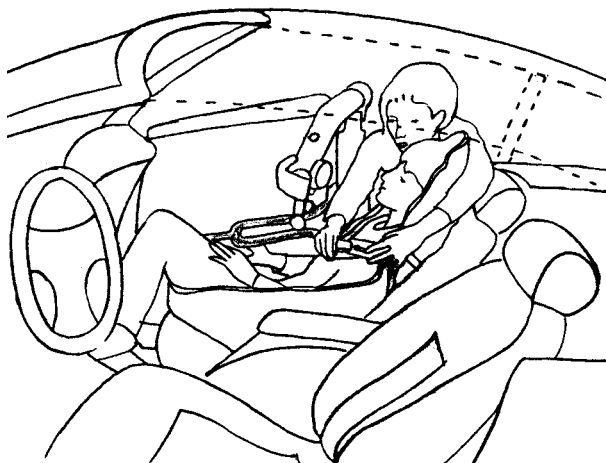
La personne prend appui sur le tableau de bord et l'intervenant place la toile sur le dossier incliné du siège du passager.



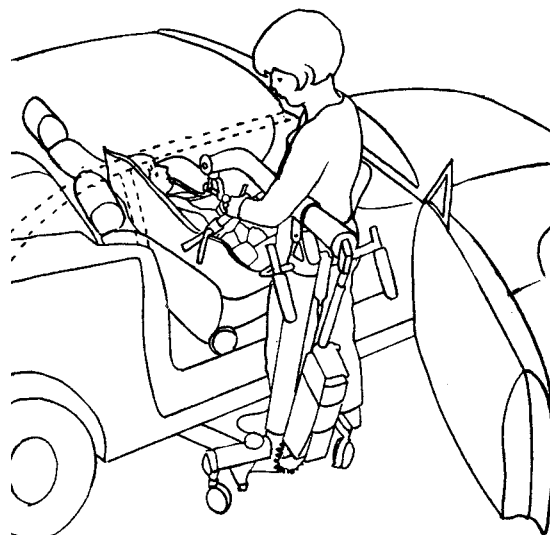
La personne s'appuie au dossier. L'intervenant entre le mât de charge du lève-personne dans l'auto.



Tourner le cintre (section foncée), pour qu'il soit face à la personne.

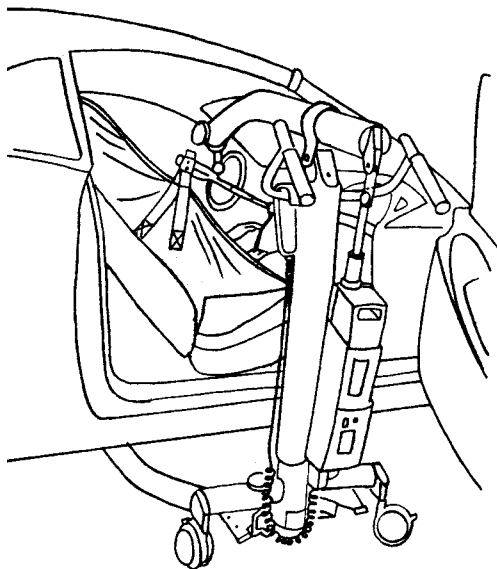


Fixer les attaches intérieures aux épaules et aux cuisses.

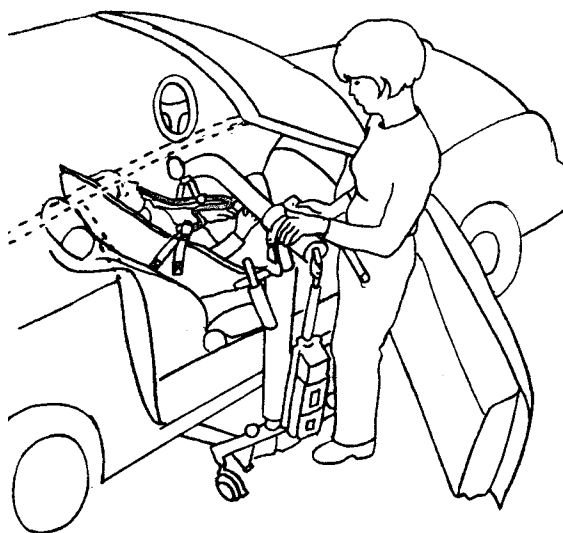


Fixer les attaches extérieures aux épaules et aux cuisses.

11.2 Sortie de l'auto

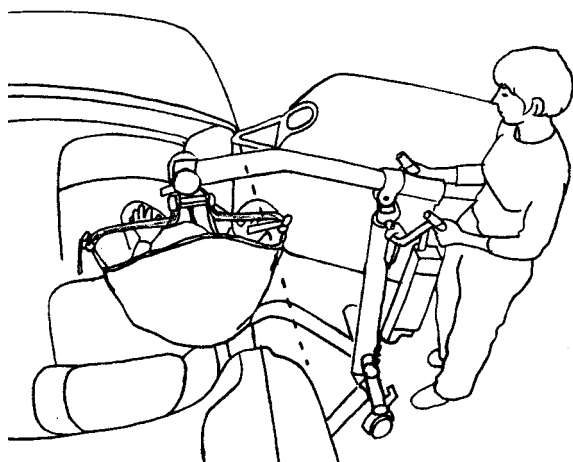


La personne est installée dans a toile en position semi-inclinée.



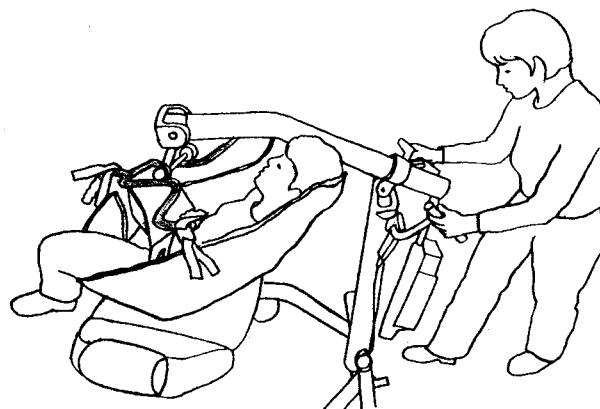
Actionner la commande de levée pour dégager le postérieur.

Pour sortir la personne, selon sa taille et la largeur de la porte de l'auto, nous présentons trois possibilités.



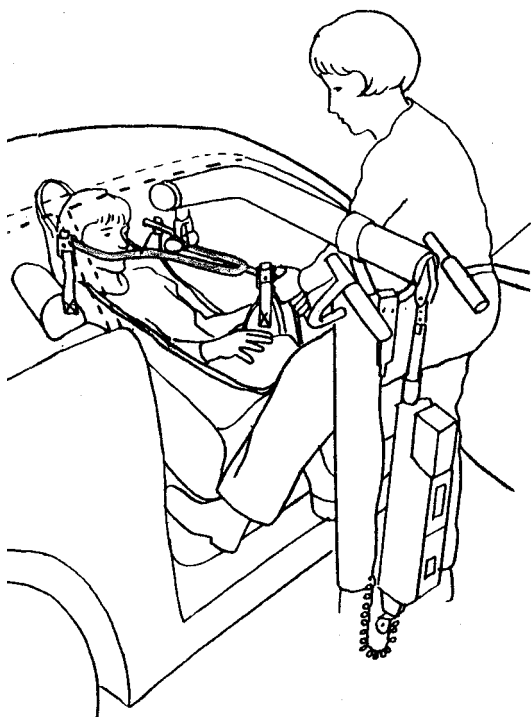
1^{re} possibilité :

- la sortir sans la tourner.



2^e possibilité :

- tourner le dos et la tête de la personne vers l'extérieur ;
- tirer sur le lève-personne ;
- aider à glisser les jambes hors de l'auto.



3^e possibilité :

- tourner le dos de la personne vers l'intérieur de l'auto ;
- lui sortir les jambes ;
- tirer sur le lève-personne.

12. SORTIE AVEC UN LÈVE-PERSONNE D'UNE PERSONNE AFFAÏSÉE

12.1 Installation de la toile



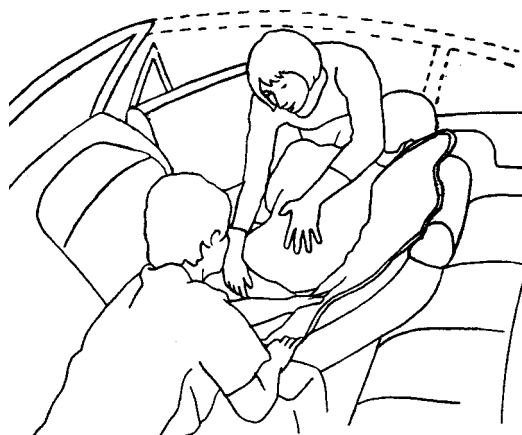
Incliner le dossier du siège du passager vers l'arrière. Le 1^{er} intervenant pose un pied à l'intérieur de l'auto pour se rapprocher de l'autre côté de la personne. Il la saisit à l'épaule et à la hanche pour la tourner vers lui.



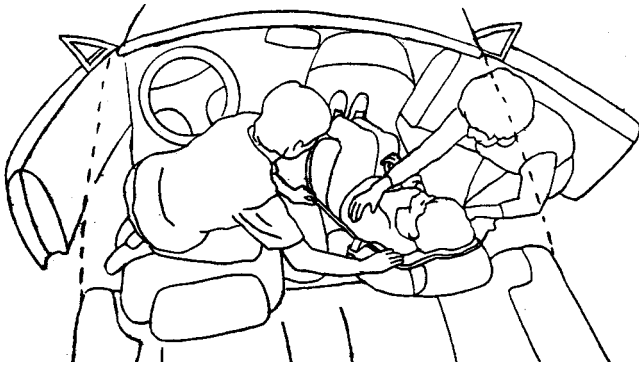
Il se descend sur une jambe (contre-poids) pour faire tourner la personne.



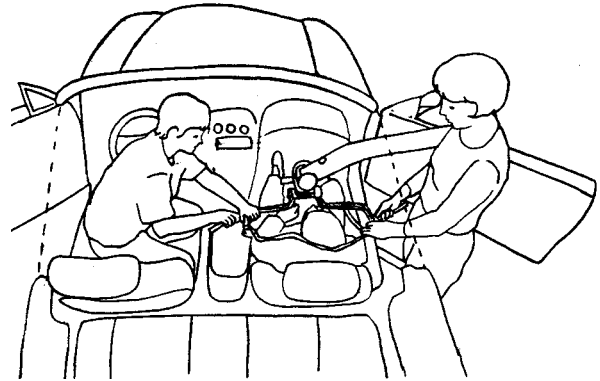
Le 1^{er} intervenant reste en place pour soutenir la personne. Le 2^e intervenant place la toile sur le dossier et le siège du passager.



Le 2^e intervenant glisse la deuxième cuissarde dans le creux qui s'est créé au coin du dossier et du siège.

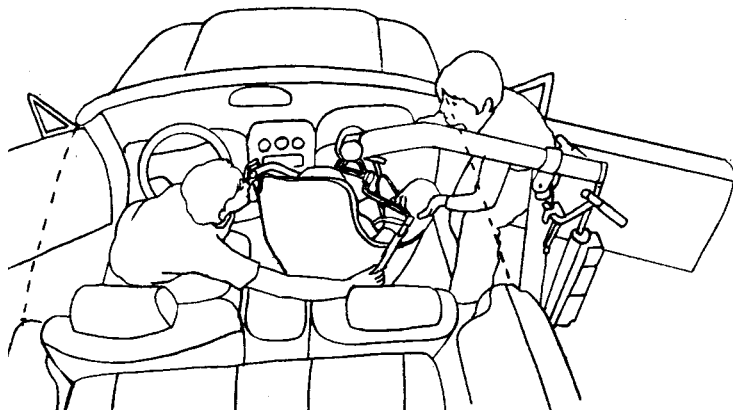


Ramener la personne sur la toile.



Entrer le lève-personne à mât de charge bas dans l'auto et fixer les attaches.

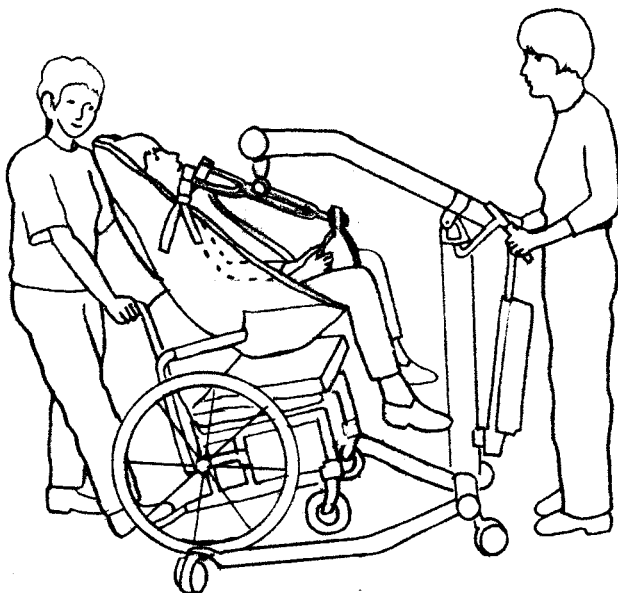
12.2 Sortie de l'auto



(pour illustrations des possibilités 1 et 2, voir 11.2)

Selon la taille de la personne et la largeur de la porte, il y a trois possibilités pour sortir la personne :

1. la sortir sans la tourner ;
2. lui tourner le dos et la tête vers l'extérieur ;
3. lui tourner le dos et la tête vers l'intérieur.



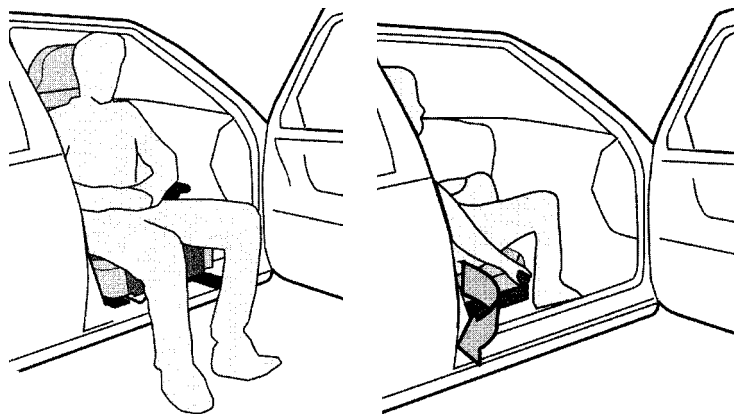
La personne assistée étant dans une position semi-inclinée dans la toile, on incline le fauteuil roulant vers l'arrière pour que la personne soit assise droite au fond du fauteuil.

13. MÉCANISMES POUR TOURNER ET SORTIR LE SIÈGE AVANT

Pour faciliter l'entrée dans l'auto, des systèmes manuels et électriques permettent de tourner, glisser ou abaisser le siège avant. Une plaque tournante installée sous le siège facilite l'entrée et la sortie des jambes. Quand le siège est sorti, la personne s'y assoit ou s'en relève avec moins d'effort. Il y a plus d'espace pour ranger le FR dans les fourgonnettes, mais malheureusement, celles-ci ayant des sièges plus hauts, il est plus difficile de s'y asseoir. Lorsque le siège s'abaisse, la personne peut s'y asseoir directement. Il existe quelques systèmes pour le siège du conducteur (manuels) et plusieurs pour le siège du passager. Nous présentons également un système pour monter le conducteur à l'égalité de son siège. Pour chacun des équipements, il faut vérifier auprès des fournisseurs sur quels modèles d'automobile, de fourgonnette ou de mini-fourgonnette il peut être installé. Les coûts peuvent varier selon les véhicules.

13.1 Tourner et glisser de façon manuelle le siège avant d'une auto

Le siège d'une automobile étant plus bas que celui d'une fourgonnette, il n'est pas nécessaire de l'abaisser. Deux systèmes remplacent le siège avant par une base qui tourne et sort le siège.



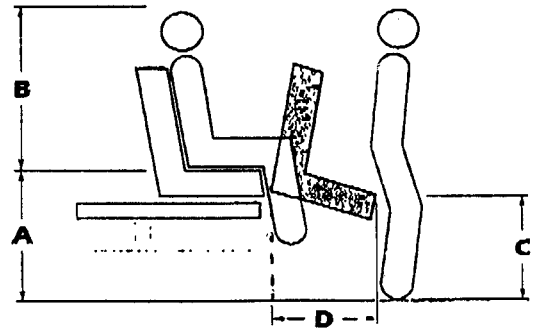
Le système « *Turnout* » fait pivoter le siège qui sort ainsi d'environ 10 cm (4"). Il se pose sur les trous d'origine de fixation du siège, donc il n'endommage pas la voiture et peut être installé sur les autos en location. Par contre, il n'est pas muni de glissière pour sortir. Installé sur le siège du conducteur, il tourne moins, car le dossier est bloqué par le volant. Ce système peut être installé dans un grand nombre de véhicules (coût : 3 000 \$).



Le système manuel du « *Mobility Seat* » fonctionne avec deux leviers manuels, le premier pour tourner et le second pour glisser et sortir le siège du passager à 90° et celui du conducteur à 45°. En étant sorti, il est alors plus facile de se transférer, mais la glissière remonte le siège d'environ 4 cm (1,5"). Il s'installe sur un nombre limité d'automobiles (coût : 2 150 \$).

13.2 Tourner, sortir et basculer de façon électrique le siège du passager d'une fourgonnette

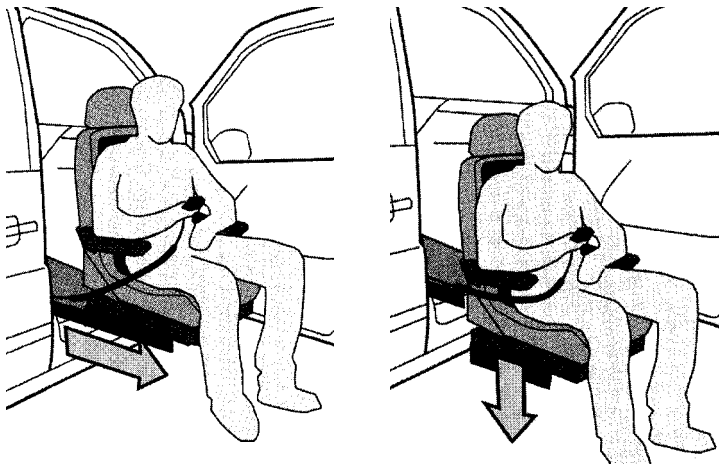
Le système « *Companion Seat* » installé sous le siège du conducteur ou du passager, tourne le siège, le sort de 51 mm (20") et le pivote de 15 mm (6") vers l'avant. L'avant du siège est alors abaissé de 18 mm (7") et la personne peut s'y asseoir plus facilement. Pour sortir de l'auto, la personne doit avoir un bon équilibre ou un intervenant doit être positionné à l'avant pour empêcher qu'elle ne tombe vers l'avant. Ce système s'installe sur un nombre limité de véhicules sur lesquels on peut conserver le siège d'origine. La base est large et s'appuie sur le siège du conducteur (coût : env. 3 250 \$).



A Hauteur siège-sol dans le véhicule : 77 mm (30")

C Hauteur siège-sol lorsque pivoté vers l'avant : 58 mm (23")

13.3 Tourner, sortir et abaisser le siège du passager d'une fourgonnette



Le système électrique « *Turny* » s'installe sous le siège du passager. Il permet de sortir complètement le siège et de le descendre jusqu'à 43 mm (17"). Le transfert est alors effectué complètement à l'extérieur de l'auto (coût : 7 500 \$, si on peut l'installer sous le siège du passager existant. S'il faut changer le siège, ajouter 250 \$).

13.4 Sortir le siège du passager et le fixer à une base sur roues pour éviter les transferts

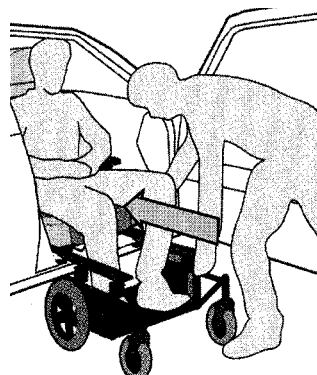
Le système « *Carony with Turnout* » remplace le siège du passager par un siège qui s'installe sur une base mobile manuelle ou électrique. Des barres de poussée et des repose-pied sont ajoutés lorsqu'il est utilisé en FR. La personne ne peut se propulser elle-même avec ce type de FR (coût : env. 6 800 \$). Pour les fourgonnettes, un système similaire, le « *Carony with Turny* », abaisse le siège jusqu'à 430 mm (17") (coût : env. 11 000 \$).



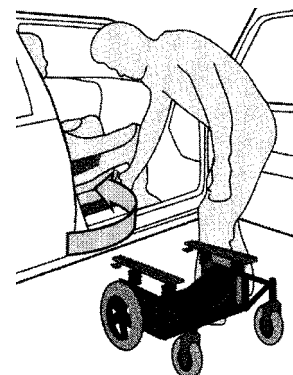
L'intervenant pousse le siège devenu un FR.



Il enlève les barres de poussée et les repose-pied.



Il dégage et pousse le siège dans l'auto.



Il tourne le siège et range la base dans le coffre.

13.5 Petite plateforme électrique pour monter le conducteur à l'égalité de son siège



Siège plateforme qui s'abaisse, se lève et se range à côté du siège du conducteur ou du passager. Une fois à l'égalité du siège, la personne se glisse sur son siège (*Bruno Ez-Rizer*, coût : 3 500 \$ à 7 000 \$, selon le type de véhicule).

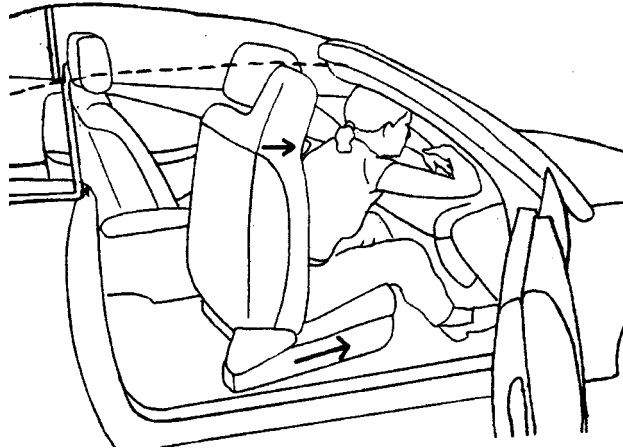
14. ENTRER LE FAUTEUIL ROULANT DANS L'AUTO

S'il est requis de transporter le FR, son entrée et sa sortie de l'auto sont des activités à risque pour le dos en raison de son poids, de sa dimension et de sa forme. La taille du conducteur, les dimensions du coffre et la hauteur de son rebord vont tous influencer les choix de l'endroit le plus approprié pour ranger le FR. La saleté des roues du FR ou de l'auto, particulièrement en hiver, peut aussi influencer les choix. Nous illustrons trois possibilités : à l'arrière d'un siège avant, dans un coffre bas de bonne dimension et dans un petit coffre d'auto à haut rebord.

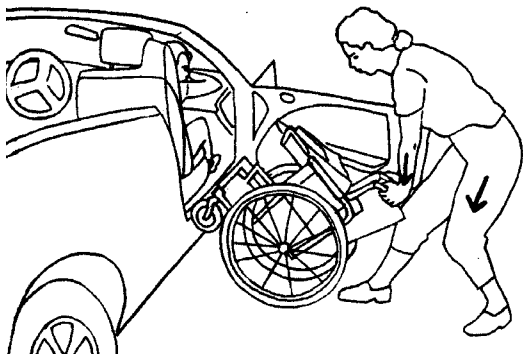
14.1 Entrer le fauteuil roulant derrière un siège avant

Cette méthode comporte l'avantage de ne pas soulever le FR du sol. Elle s'effectue facilement avec une auto à 2 portes et avec certaines auto à 4 portes. S'il n'est pas possible de recourir à cette méthode, il faudra mettre le FR dans le coffre.

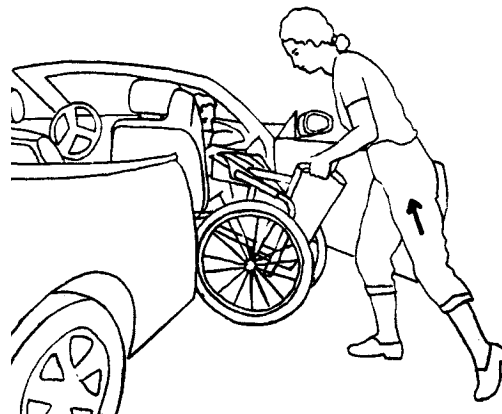
La méthode illustrée permet de ranger le FR derrière le passager. C'est souvent le meilleur côté de l'auto pour placer le FR, car une fois placé derrière le conducteur, le fauteuil peut bloquer le siège, obligeant à conduire dans une position inconfortable (ajustement du siège bloqué par le FR). Toutefois, si le conducteur est de petite taille, il est aussi possible de le placer derrière lui. Cela évite de devoir avancer, puis reculer le siège du passager alors que celui-ci y est déjà assis.



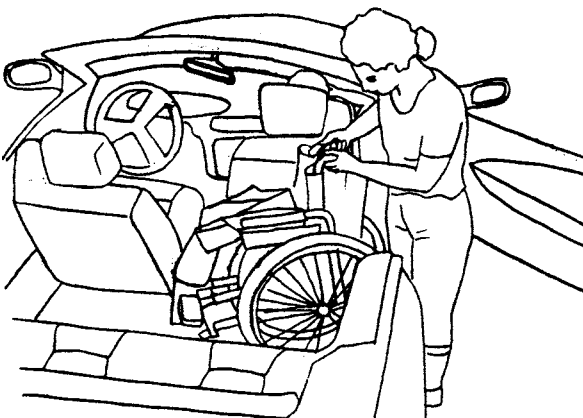
- La personne assistée est déjà assise sur le siège du passager ;
- avancer son siège au maximum ;
- incliner son dossier vers l'avant pour libérer l'espace pour entrer le FR ;
- pour le confort de la personne assistée, lui faire prendre appui sur le tableau de bord ;
- ajouter une couverture sur le banc arrière pour le protéger ;
- enlever les repose-pied et replier le FR.



Faire pivoter le fauteuil sur ses grandes roues en pliant les genoux et en gardant le dos droit. Entrer les petites roues dans l'auto.



Lorsque les petites roues du fauteuil sont à l'intérieur, le faire rouler derrière le siège en s'avançant.



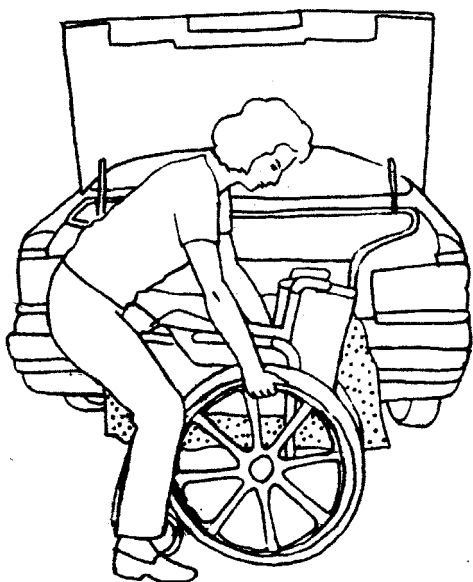
Se relever et rouler le fauteuil jusqu'à ce qu'il soit en place.

- Rabattre la couverture sur le fauteuil roulant pour protéger les tissus des sièges ;
- reculer le siège du passager ;
- redresser son dossier.

14.2 Entrer le fauteuil roulant dans un coffre bas sans enlever les roues

S'il n'est pas possible d'entrer le FR à l'arrière d'un siège avant, il faudra le ranger dans le coffre arrière. Plus l'ouverture du coffre est large et moins son rebord est haut, plus il sera facile d'y entrer le FR.

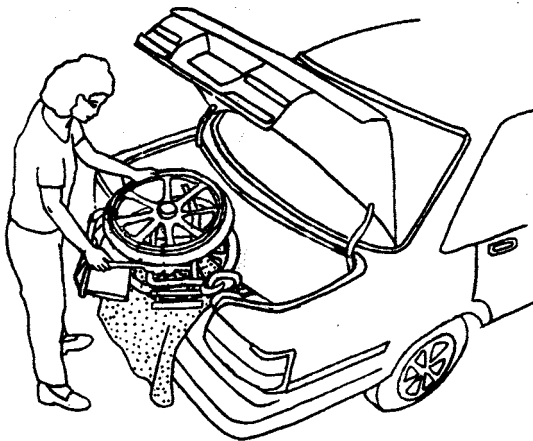
- Déposer une couverture pour protéger la peinture de l'arrière de l'auto des égratignures qui pourraient être causées par les nombreuses pièces métalliques du FR, ne pas salir ses vêtements sur l'auto souvent recouverte de poussière, calcium, etc. ;
- enlever les repose-pied du fauteuil roulant ;
- plier le fauteuil et l'approcher du coffre ;
- se placer devant le fauteuil roulant, les petites roues avant sont placées entre les jambes.



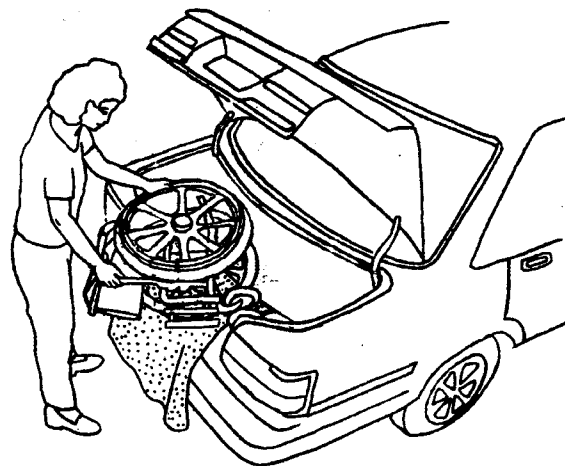
Plier les genoux en gardant le dos droit, agripper le cerceau des grandes roues.



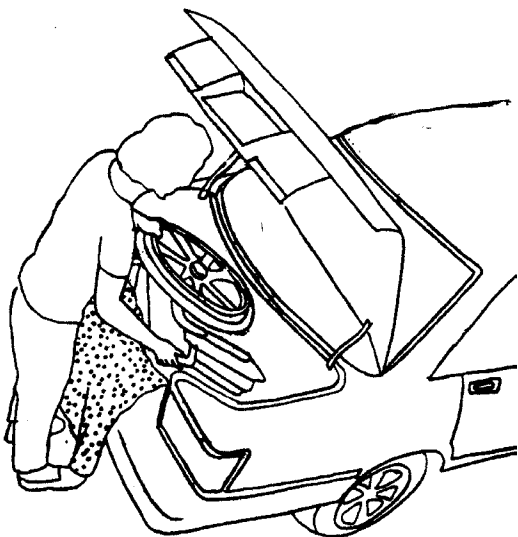
Faire basculer le fauteuil vers soi en dépliant les genoux (attention pour ne pas recevoir le dossier sur le nez !).



Avec les bras, diriger le fauteuil vers le coffre et le déposer sur le rebord.



Faire « rouler » le fauteuil sur sa grande roue pour entrer les petites roues dans le coffre (de cette façon, tout le fauteuil se dirige de lui-même dans le coffre).



- Laisser glisser le fauteuil roulant dans le coffre ;
- pousser pour le placer au fond du coffre ;
- entrer la couverture dans le coffre.

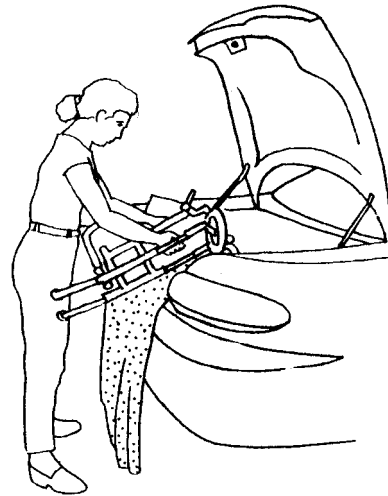
14.3 Entrer le fauteuil roulant dans un petit coffre après avoir enlevé les roues

S'il n'est pas possible de loger le FR en entier dans le coffre ou à l'intérieur de l'auto, il faudra avoir un FR muni d'un mécanisme de déclenchement rapide au centre des grandes roues pour les enlever. C'est aussi une façon d'alléger le poids à soulever pour mettre le FR dans le coffre. Elle est particulièrement indiquée si le coffre de l'auto est haut ou que le FR est trop lourd à manipuler.

- Mettre une couverture pour protéger la peinture de l'arrière de l'auto des égratignures et éviter de souiller ses vêtements (poussière, calcium, etc.) ;
- enlever les repose-pied ;
- enlever les grandes roues (par le mécanisme situé au centre de la roue) ;
- plier le fauteuil roulant et le maintenir debout, en appui sur ses petites roues avant et sur le montant arrière.



Plier les genoux et rapprocher le fauteuil vers soi. Le tenir par les montants.



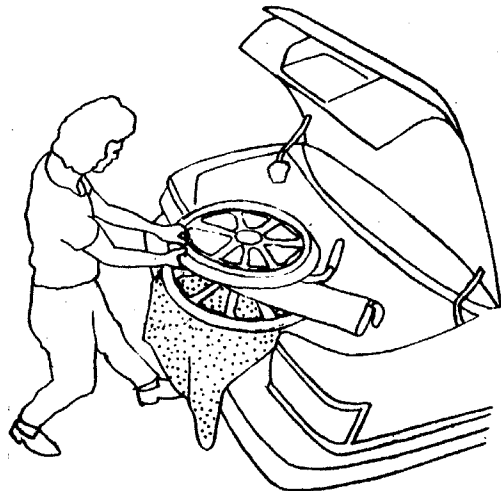
Déplier les genoux pour soulever le fauteuil et l'appuyer sur le rebord du coffre.



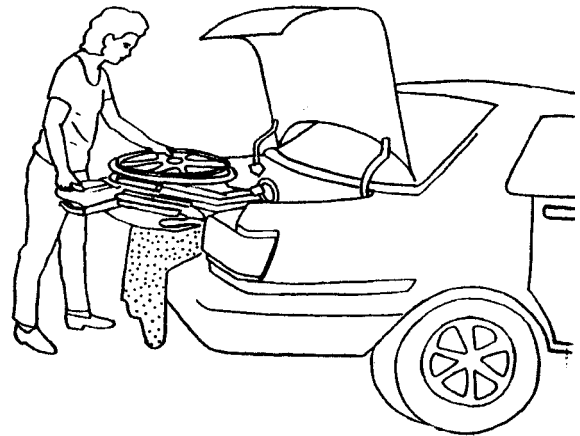
- Pousser pour glisser le fauteuil dans le coffre ;
- mettre les grandes roues dans le coffre et entrer la couverture.

14.4 Sortir le fauteuil roulant du coffre

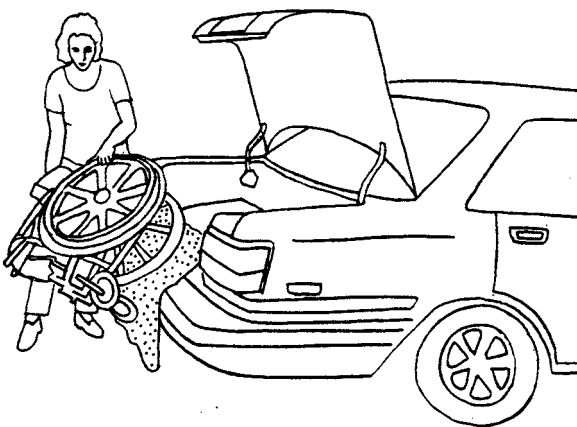
- Mettre la couverture sur le rebord du coffre pour protéger la peinture de l'auto ;
- se positionner face au coffre et agripper une grande roue.



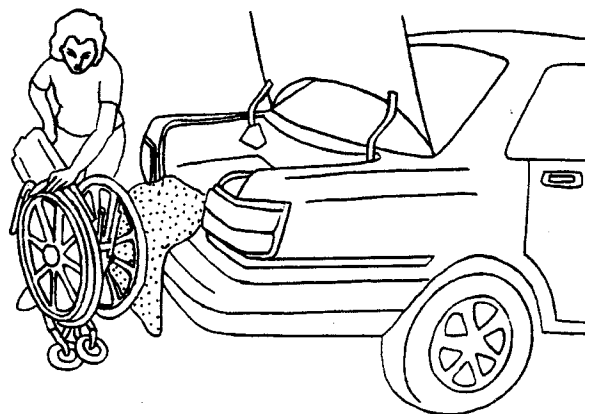
Amener le fauteuil sur le bord du coffre en faisant un pas vers l'arrière (transfert de poids avant-arrière ou contrepoids sur une jambe). Ainsi, l'effort est produit par le poids du corps et par les jambes plutôt que par le dos.



Stabiliser le fauteuil sur le bord du coffre.



Laisser glisser le fauteuil hors du coffre : en appui sur sa grande roue, il « roulera » presque par lui-même vers le sol.



Diriger la chute du fauteuil au sol, le déposer sur ses 4 roues et l'ouvrir.

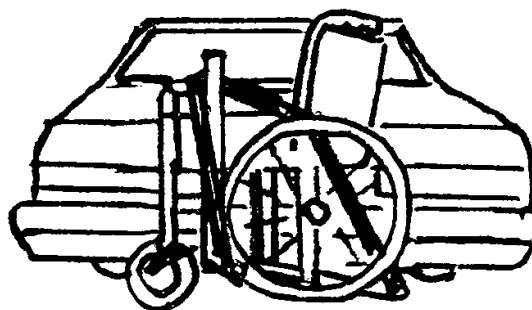
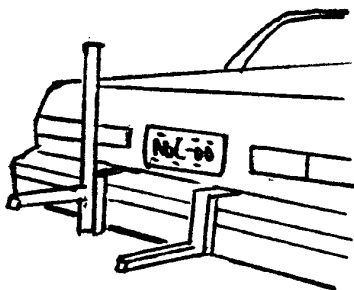
14.5 Transporter le fauteuil roulant sur un support extérieur à l'auto

Le poids des FR varie selon le type de fauteuil. Le FR standard (de type Everest & Jennings) pèse environ 22 kg (50 livres). Il existe aussi des fauteuils légers en aluminium de 10 kg (25 livres) et semi-légers de 14-16 kg (32 à 35 livres).

Si le transport du FR est fréquent, il peut être plus facile de le transporter sur un support conçu à cet effet. Les conditions hivernales avec le calcium qui s'accumule à l'arrière de l'auto ne favorisent toutefois pas son utilisation.

Selon les conditions routières, on recommande de recouvrir le FR d'une enveloppe imperméable pour le protéger. On peut utiliser une enveloppe spécifique (coût env. 170 \$) ou utiliser une housse à barbecue (env. 20 \$).

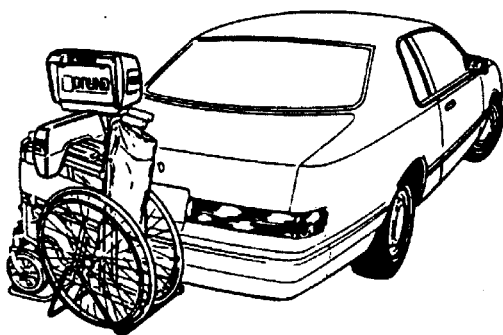
a) Supports fixes



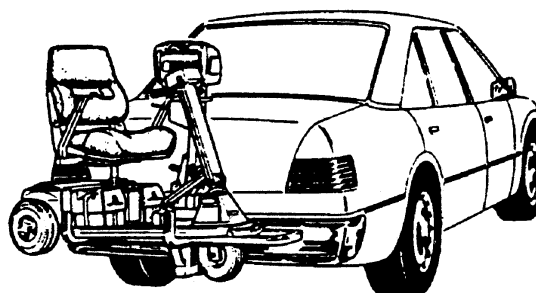
Une partie du support se fixe en permanence à l'automobile. Dans le modèle présenté, les supports horizontaux sont amovibles. On ne les met en place que pour utiliser tout le dispositif (coût environ 425 \$: *Pac-All Wheelchair Carrier for Vehicules* chez Sammons).

b) Treuils motorisés

Les treuils extérieurs motorisés sont moins utilisés à cause du climat. Ils s'installent sur de gros véhicules et requièrent de renforcer la suspension arrière du véhicule et l'installation d'un support à roulotte (coût : env. 3 000 \$).



Support extérieur (« *Back Saver* »)



Support à levier motorisé pour triporteur (« *Out-sider II, Rear exterior lift* »).

15. PLACER LE FAUTEUIL ROULANT MANUEL DANS UN COFFRE MOTORISÉ SUR LE TOIT

Le rangement motorisé sur le toit de l'automobile diminue les efforts reliés à la manutention du FR à l'intérieur de l'auto. Un conducteur peut actionner la commande de son siège et ainsi ranger lui-même son FR. Il s'installe aussi du côté du passager. La hauteur ajoutée à l'auto n'est que de 56 mm (22") et devrait permettre de continuer à ranger l'auto dans un garage ou un abri Tempo. La durée du cycle de montée ou de descente est de 30 secondes.



Le système « *Chair Topper* » de Braun, est composé d'un coffre en fibre de verre qui s'ouvre électriquement sur le côté et se referme de façon hermétique. Au moyen d'une barre placée sous la cuvette du siège, le mécanisme replie le fauteuil roulant en le soulevant et le range couché sur le toit (coût : 4 700 \$ installé).


16. ENTRER UN FAUTEUIL ROULANT MOTORISÉ DANS L'AUTO


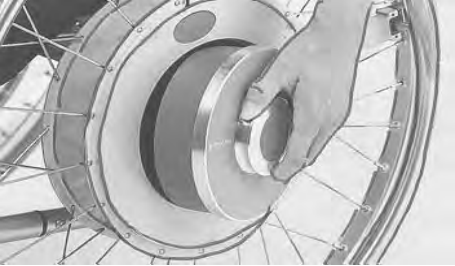
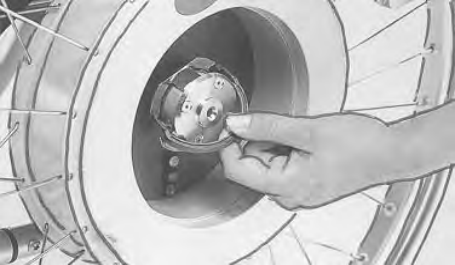
16.1 Types de fauteuils motorisés

Lorsque les forces de la personne ne lui permettent plus de se déplacer en FR manuel, ou qu'il est difficile de la déplacer, il peut devenir nécessaire d'utiliser un fauteuil motorisé.

Pour couvrir différents besoins de mobilité, il existe quatre types de fauteuils motorisés dont le poids et le coût varient beaucoup. Ils sont évidemment plus lourds que les FR manuels, mais il existe des leviers électriques conçus spécifiquement pour les entrer et les sortir d'un véhicule. Pour certaines conditions physiques, des subventions sont disponibles pour l'achat de certains fauteuils motorisés et pour les adaptations d'un véhicule. S'informer auprès de son CLSC ou d'un centre de réadaptation. Les centres de réadaptation et certains fournisseurs ont un marché de fauteuil roulants reconditionnés, à moindre coût.

Tous les fauteuils motorisés fonctionnent à batterie, ce qui en augmente le poids. Le triporteur à trois petites roues se conduit avec un guidon comme une bicyclette. Le quadriporteur est similaire avec quatre petites roues. Le fauteuil roulant motorisé est composé d'une base mobile et d'une assise. Il se dirige avec une manette de contrôle. Récemment, sont apparues sur le marché, les roues motorisées E-motion qui remplacent les roues d'un FR manuel. Ces roues sont munies d'un mécanisme de dégagement rapide. Il est donc possible de diviser le poids en trois parties (2 roues et cadre) pour l'entrer dans une auto standard sans que des adaptations soient requises.

Type de fauteuil motorisé	Poids	Coût
Triporteur 	91 kg (200 livres) avec deux batteries	3 500 \$ à 3 900 \$
Quadriporteur (similaire au triporteur mais à quatre roues)	104 kg (230 livres) avec deux batteries	3 900 \$ à 7 000 \$
Fauteuil roulant motorisé, composé d'une base mobile et d'une assise, dirigé avec une manette de contrôle	123 kg (270 livres) avec deux batteries	6 000 \$ et plus

Type de fauteuil motorisé	Poids	Coût
<p>Roues motorisées installées sur FR manuel (Système E-motion). Chaque roue possède sa batterie au centre qui s'enlève. La roue est munie d'un mécanisme de déclenchement rapide.</p> 	<p>38 kg (83 lb, chaque roue avec sa batterie pèse 12 kg (26 lb) + le poids du FR manuel.</p>  <p>Enlèvement de la batterie</p>  <p>Mécanisme de déclenchement</p>	<p>7 300 \$ + coût du FR manuel</p>

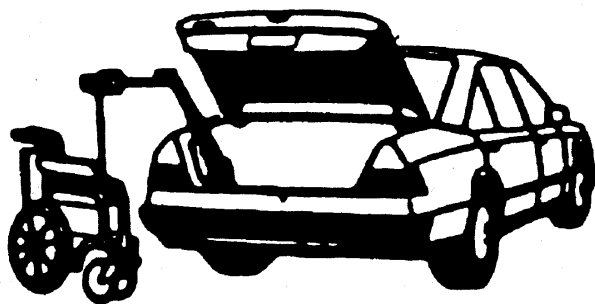
16.2 Treuils électriques pour entrer un fauteuil roulant manuel ou motorisé dans une auto

Pour ranger le fauteuil roulant manuel ou motorisé à l'intérieur d'un véhicule, il existe différentes alternatives : treuils électriques, rampes (modifications fréquentes), plateformes élévatrices (qui ont l'inconvénient de réduire l'habitacle intérieur). Certains véhicules s'adaptent mieux que d'autres. Avant de changer un véhicule, il est important de s'informer des possibilités d'y installer des équipements.

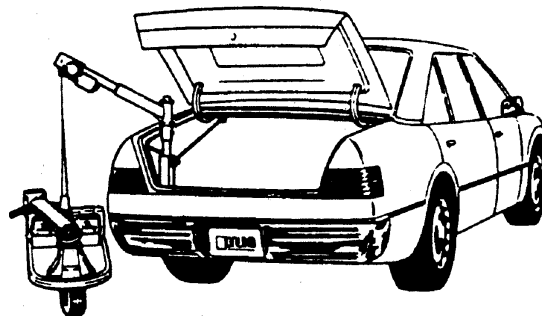
Pour certaines conditions physiques, des subventions de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) sont disponibles pour les adaptations d'un véhicule. S'informer auprès de son CLSC ou d'un centre de réadaptation.

Les treuils électriques fonctionnent avec la batterie de l'auto. Il en existe à un et à deux moteurs. Le treuil à un moteur lève et abaisse le FR qu'on pousse et tire à bras pour l'entrer et le sortir de l'auto. Le treuil muni d'un 2^e moteur pivote le FR et l'entre à l'intérieur de l'auto. Lorsque la personne est admissible, la SAAQ couvre l'un ou l'autre modèle en fonction des capacités (force et motricité) de la personne à pousser le FR à l'intérieur de l'auto et selon que l'adaptation est requise pour le conducteur ou le passager. Les coûts pour les treuils à un moteur sont d'environ 1 500 \$ à 2 000 \$, et pour ceux à deux moteurs, d'environ 3 500 \$ à 4 000 \$. La capacité de charge des treuils varie de 40 kg (85 livres) pour les FR manuels, à 90 à 140 kg (200 à 300 livres) pour les FR motorisés. Il y a des leviers spécifiques selon les types de véhicules.

a) Autos à large coffre



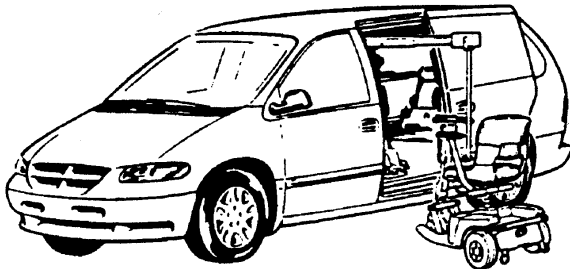
Treuil électrique à un moteur pour lever un fauteuil roulant manuel dans un large coffre d'auto.



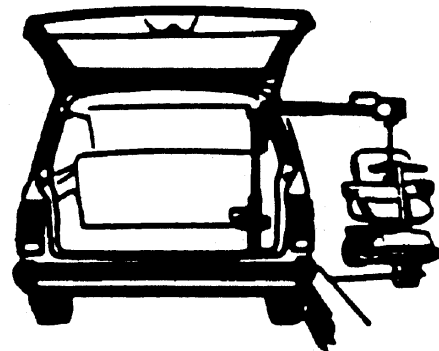
Treuil électrique à un moteur pour lever un petit triporteur dans un large coffre d'auto.

b) Fourgonnettes

D'après un fournisseur, les fourgonnettes sont les véhicules les plus souvent adaptés pour les personnes en fauteuil roulant. Il y a des treuils pour introduire le fauteuil de côté ou à l'arrière.

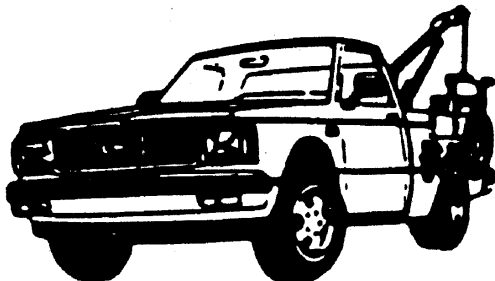


Mât pour introduire un fauteuil roulant motorisé sur le côté d'une fourgonnette (« *Scooter-Lift* »).

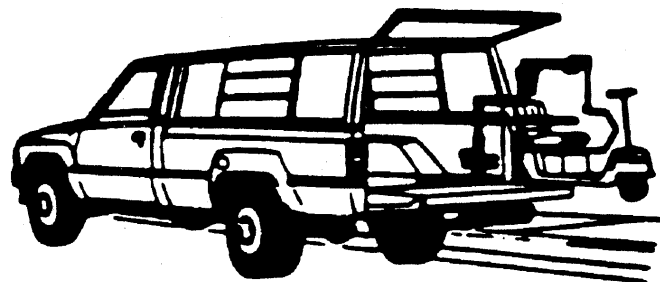


Mât pour introduire un fauteuil roulant motorisé à l'arrière d'une fourgonnette (« *Curb-Sider* »).

c) Camionnettes

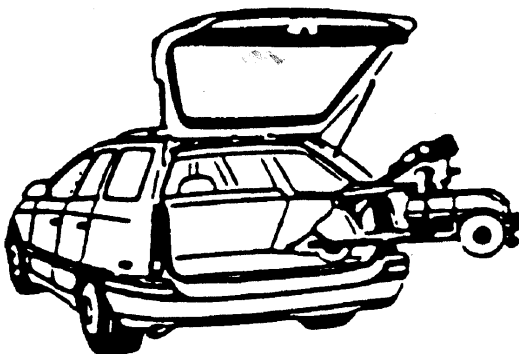


Mât pour ranger de côté dans la boîte ouverte d'une camionnette (« *Out-Rider* »).



Mât pour introduire un triporteur à l'arrière d'une boîte de camionnette (« *Curb-sider* »).

d) Familiales



Mât pour introduire un petit triporteur dans une auto familiale (« *Scooter-Lift Jr* »).

17. ENTRER UN LÈVE-PERSONNE DANS LE VÉHICULE

Dans certaines situations, il peut être requis de transporter le lève-personne. On a alors intérêt à avoir un LP léger. Selon le type de véhicule et de lève-personne, deux modalités sont présentées.

17.1 Le démonter pour le placer dans un coffre d'auto



Le lève-personne à mât de charge bas « *Lisa* » d'Arjo, démontré au chapitre 10, est construit en aluminium léger. Son poids total est de 27 kg (60 lb). Il se replie, se défait facilement en deux morceaux et se range dans un étui au besoin. Il peut ainsi se ranger dans le coffre d'une automobile (coût : env. 5 500 \$).

17.2 L'entrer directement par la porte de côté de la fourgonnette



Pour entrer un lève-personne dans une fourgonnette dont on a enlevé des sièges, il suffit de le pivoter, entrer les roues à l'intérieur et le rouler. Plus le lève-personne sera léger, plus ce sera facile.

Le modèle présenté ici est le « *Lite Cricket* » de Médi-Man qui, d'après le fabricant, permet aussi d'entrer une personne dans la plupart des véhicules. Son poids est de 43 kg (95 lb) alors que le poids d'un LP standard (*ex. : Medi Lifter II*) est d'environ 90 kg (200 lb). Sa toile s'attache alors au niveau des épaules (coût : env. 3 400 \$).

RÉFÉRENCES

- GOLDSMITH, Selwyn. *Designing for the disabled*, Third edition, England, 1992, p. 322
- GROSBOIS, Louis-Pierre. *Handicap physique et construction*, France, 1991, p. 59, 62 et 77
- LANDRY, Ronald, Raynald LAROUCHE. *L'aménagement de résidences pour personnes multihandicapées présentant une déficience intellectuelle*, ASSTSAS, Collection PARC, #3, avril 1997, p. 13
- PROTEAU, Rose-Ange. *Postures de travail sécuritaires pour l'infirmière en soins à domicile*, ASSTSAS, p. 109
- RÉGNIER, Victor. *Assisted living housing for the elderly, Design Innovations from the United States and Europe*, New York, 1994, p. 5
- RICHARD, Pierre, Patricia L. FALTA. *Solutions applicables à la conception de logements accessibles et adaptables, Ébauche*, Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), 1995, pages 1.1, 14,2 et 15.3

FOURNISSEURS DE PRODUITS ET SERVICES

1. Institutions impliquées dans l'assistance aux personnes en fauteuil roulant (réadaptation, subventions, etc.)

Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) Programme d'aide matérielle pour l'adaptation de véhicules	333, boul. Jean-Lesage, O-M-6 C.P. 19600, Tour Sud, 3 ^e étage Québec (Québec) G1K 8J6	☎ 1 800 525-7719 418 528-3341 Télec. : 418 643-3346
Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)	309, rue Brock Drummondville (Québec) J2B 1C5	☎ 1 800 567-1465 819 475-8585 Télec. : 819 567-1465
Centre de réadaptation Lucie Bruneau Programme évaluation de conduite automobile	2275, avenue Laurier Est Montréal (Québec) H2H 2N8	☎ 514 527-4527
Centre de réadaptation Constance-Lethbridge	7005, boul. de Maisonneuve Ouest Montréal (Québec) H4B 1T3	☎ 514 487-1770
Centre de réadaptation InterVal	20, rue Notre-Dame Cap-de-la-Madeleine (Québec) G8T 9J1	☎ 819 693-0041 poste 421 Télec. : 819 693-0045
Institut de réadaptation de Montréal	6300, avenue Darlington Montréal (Québec) H3S 2J4	☎ 514 340-2722
Institut de réadaptation en déficience physique de Québec	525, boul. Wilfrid-Hamel Québec (Québec) G1M 2S8	☎ 418 529-9141
Centre de réadaptation Le Bouclier	260, rue Lavaltrie Sud Joliette (Québec) J6E 5X7	☎ 450 437-3881 poste 308
Centre de réadaptation La Maison	100, chemin Docteur-Lemay C.P. 1055, Ville-Marie (Québec) J9X 5C8	☎ 819 825-3337
Cité de la santé de Laval	1755 boul René-Laennec Laval (Québec) H7M 3L9	☎ (450) 975-5544
Hôpital Juif de réadaptation	3205, Place Alton Goldbloom Laval (Québec) H7V 1R2	☎ 450 688-9550 poste 4497
CHSLD de Beauce Site Beauceville	253, 108 ^e Rue Beauceville (Québec) G0M 1A0	☎ 418 380-8993 poste 2147
Complexe de Santé et CLSC Paul-Gilbert	9330 boul. du Centre hospitalier Charny (Québec) G6X 1L6	☎ 418 380-8993 poste 2147
Centre régional d'hébergement et de santé de Portneuf	700, rue St-Cyrille C.P. 850 Saint-Raymond (Québec) G0A 4G0	☎ 418 337-4611 poste 641

2. Quelques fournisseurs pour l'adaptation de véhicules et transport de fauteuils roulants manuels et motorisés

Para-Plus fournitures para-médicales inc.	5196, rue Paré Montréal (Québec) H4P 1P4	☎ 1 800 739-8030 514 739-8030 Télec. : 514 739-9488 www.para-plus.ca
Van-Action	4870, rue Courval Saint-Laurent (Québec) H4T 1L1	☎ 1 800 668-8705 514 342-5000 Télec. : 514 342-2600 www.van-action.com
Centre de l'auto de Duberger	2957, boul. Père-Lelièvre Duberger (Québec) G0S 2W0	☎ 418 683-4876 Télec. : 418 687-2252
Centre de l'auto Saint-Lambert	1255, rue du Pont Saint-Lambert de Lévis (Québec) G0S 2W0	☎ 418 889-0419 Télec. : 418 889-9838
Sammons Preston Canada inc.	755 Queensway East, Suite 27, Mississauga (Ontario) L4Y 4C5	☎ 1 800 665-9200 Télec. : 905 566-9207

3. Sites Internet de fabricants où l'on peut avoir de l'information sur les produits

Fabricant	Type de produit	Site Internet
Bruno Independant Living Aids	Treuil divers, fauteuils motorisés, sièges « <i>Turny</i> », adaptation de véhicules	www.bruno.com
Braun	Adaptation de véhicules, sièges « <i>Companion</i> »	www.braunlift.com
Pride	Fauteuils motorisés	www.pridemobility.com
Invacare	Différents types de FR	www.invacare.com

4. Fournisseurs des lève-personne présentés

Arjo inc. (<i>LP Lisa</i>)	6535, Millcreek Drive Suite 53 Mississauga (Ontario) L5N 2M2	☎ 1 800 665-4831 Télec. : 1 800 642-0450
J.W. Westman (<i>Lite Cricket</i>) plusieurs distributeurs au Québec	2485, Milltower Court Mississauga, (Ontario) L5N 5Z6	☎ 1 800 387-8204 Télec. : 905 821-3168
Mid Canada Medical (<i>Médi SSL</i>)	2768, chemin du Lac Longueuil (Québec) J4N 1B8	☎ 1 800 387-8204 450 463-0498 Télec. : 450 463-1967

5. Remplacer les roues d'un fauteuil roulant manuel par des roues motorisées (Système E-motion)

Para-Plus fournitures para-médicales inc.	5196, rue Paré Montréal (Québec) H4P 1P4	☎ 1 800 739-8030 Télec. : 514 739-9488 www.para-plus.ca
--	--	---