

# **Implantation de la méthode Petö d'éducation conductive en institution pour enfants handicapés moteurs**

Professeur Michel BONAMI  
Muriel COMPERE, Nathalie DELOBBE  
Chercheurs dans l'Unité de Recherche sur la Formation et les Organisations<sup>1</sup>

Professeur Michel BONAMI  
Université Catholique de Louvain  
Faculté de Psychologie et des Sciences de l'Education

---

<sup>1</sup> Voie du Roman pays, 20 B-1348 Louvain-la-Neuve

## **OBJECTIFS DE LA RECHERCHE**

Cette recherche a pour but de faire le bilan de l'expérience pilote menée au sein du centre La Famille. Le centre La Famille est engagé depuis plusieurs années dans un processus d'implantation du système d'EDUCATION CONDUCTIVE, élaboré en Hongrie pour favoriser le développement et l'éducation d'enfants atteints d'infirmité motrice cérébrale.

Les objectifs formulés au départ pour la recherche étaient au nombre de trois :

- 1) Mettre en valeur la spécificité et l'efficacité de la méthode Petö en tant que processus d'éducation des enfants handicapés moteurs au sein d'une structure institutionnelle organisée à cet effet.
- 2) Définir les conditions organisationnelles qui donnent à la méthode Petö son efficacité : type de formation du personnel, mode d'organisation du travail (répartition des tâches et moyens de coordination), structure de pouvoir et flux communicationnels, type de collaboration avec les parents, modalités de subsidiation...
- 3) Elaborer une méthodologie visant les principales dimensions et étapes d'une implantation de cette méthode dans d'autres institutions et, en particulier, mise au point de programmes de formation conçus à cet effet.

Jusqu'à présent, nous avons poursuivi les deux premiers objectifs. Une prolongation de la recherche permettra la poursuite du dernier objectif.

## **CADRE ET METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE**

Au début des années 80, le centre La Famille, découvre l'EDUCATION CONDUCTIVE, système éducatif élaboré en Hongrie pour favoriser le développement et l'éducation d'enfants atteints d'infirmité motrice cérébrale. Peu à peu, en commençant par une classe pilote, des pratiques inspirées de cette pédagogie sont développées dans l'institution. En parallèle, un processus d'information et de formation de tout le personnel, y compris les responsables est mené. L'EDUCATION CONDUCTIVE devient officiellement le projet pédagogique du centre en 1990.

En 1991, le centre fait appel à une équipe de l'unité de recherche sur la formation et l'organisation de l'U.C.L., afin de faire le bilan de l'expérience en cours. Il nous est demandé de faire une évaluation des pratiques mises en œuvre ainsi que des conditions d'organisation qui facilitent ou entravent le processus d'implantation de la méthode. Le présent article résume le travail de recueil de données et d'analyse mené de décembre 1991 à juin 1992, puis d'octobre 1993 à septembre 1994.

Nous avons recueilli les données au sein de l'institution par des procédures variées : rencontres informelles, interviews des responsables et du personnel, observations, réunions de discussion, interviews de parents et d'adultes infirmes moteurs cérébraux, ...

Deux outils plus spécifiques ont été utilisés :

- Pour investiguer au niveau des pratiques éducatives, outre nos propres observations, nous avons demandé aux équipes de remplir une grille d'auto-observation pour chaque activité réalisée, et ce durant une semaine.
- En ce qui concerne la formation, nous avons demandé à tous les membres du personnel (responsable compris) de remplir un questionnaire portant sur leurs formations initiales et continuées - dans et hors du centre -, et sur les liens de celles-ci avec le travail demandé dans le centre.

Le travail s'est fait en collaboration, tant pour la construction des outils et procédures de recueil de données, que pour l'interprétation et la discussion des données avec les membres du centre, plus particulièrement en articulation avec un "comité de pilotage" de la recherche (composé de 3 responsables et 3 membres du personnel du centre et de l'équipe de recherche).

## **I. L'EDUCATION CONDUCTIVE**

L'EDUCATION CONDUCTIVE est un système éducatif imaginé puis implanté en Hongrie dans les années 40 par le docteur Andréas Petö. Ce système s'adresse au départ à des enfants infirmes moteurs cérébraux. Nous en reprenons ici les grands principes et les caractéristiques essentielles.

La finalité de l'EDUCATION CONDUCTIVE est **l'autonomie fonctionnelle** des personnes éduquées. On attend de cette éducation qu'elle permette à l'enfant ou à l'adulte de se débrouiller adéquatement dans un milieu de vie "normal" (enseignement ordinaire, milieu de travail non protégé, loisirs et vie quotidienne sans aide particulière). En EDUCATION CONDUCTIVE, on parle de **passer de la dysfonction à l'orthofonction**, l'orthofonction étant définie comme la capacité à s'adapter aux exigences de son environnement social.

Ce système d'éducation se base sur une **confiance** à priori **en l'enfant** et en ses capacités de se développer et de grandir. On lui demande d'être **acteur** de son éducation.

L'EDUCATION CONDUCTIVE a ceci de particulier qu'elle **s'adresse à l'enfant** avant de s'adresser à son handicap. Elle envisage le développement de l'enfant de manière globale et en tenant compte de tous ses aspects (cognitif, affectif, scolaire, moteur, etc). Elle se veut avant tout **éducation** et pas "traitement curatif".

Puisque l'on prend en compte l'enfant dans son entièreté, le processus éducatif est conçu comme un **processus intégré**. Il ne faut oublier aucune des dimensions de l'enfant et **n'en isoler aucune**, et ce, **tout au long de la journée** lors des activités quotidiennes. Puisque l'enfant doit être acteur de son développement, il faut partir de sa **motivation**. L'accent est mis sur l'importance du **sens** des apprentissages; ils doivent permettre à l'enfant de pouvoir lui-même chercher et trouver les solutions appropriées aux problèmes qui se posent à lui.

En lien avec ces principes, le système d'EDUCATION CONDUCTIVE propose une série de moyens à mettre en œuvre pour favoriser le développement de l'enfant.

Nous les résumons ici.

1. Un nouveau type de professionnels est nécessaire pour appliquer cette pédagogie. A Budapest, les "**conducteurs**" (nom donné aux professionnels pratiquant l'EDUCATION CONDUCTIVE) sont formés pendant **quatre ans**. Cette formation envisage les différents aspects de l'éducation des enfant I.M.C. et fait alterner la théorie et la pratique. Le "conducteur" acquiert des compétences dans des domaines variés liés au développement de l'enfant et en particulier de l'enfant I.M.C. Il est donc capable de favoriser ce développement aussi bien pour les aspects moteurs que communicationnels, scolaires, cognitifs, etc. La relation entre l'enfant et le conducteur est importante, la dimension affective du processus éducatif est mise en avant.
2. L'éducation prend en compte tous les aspects de la **vie quotidienne**. Les apprentissages et la rééducation motrice sont ainsi rendus naturels parce qu'ils s'intègrent dans la vie de tous les jours. Les déplacements pour aller vers la classe, vers le réfectoire, les repas, les habillages, sont conçus comme des temps d'apprentissage à part entière. Les professionnels sont présents et attentifs à tous ces moments. A Budapest, une partie de l'Institut Petö<sup>2</sup> fonctionne essentiellement comme internat. Les enfants sont alors pris en charge du lever jusqu'au coucher par des "conducteurs" qui se relayent au cours de la journée.
3. L'utilisation du **langage** permet de rendre l'enfant conscient des actions qu'il fait. Ainsi, le conducteur précède les mouvements de l'enfant d'une intention verbale. Le mouvement est alors exécuté en rythme. Ceci permet à l'enfant d'anticiper et d'organiser son mouvement. Chez le jeune enfant, cela se fait le plus souvent sous forme de comptines ou de chansons.
4. Le **groupe**: toutes les activités se font en groupe. Ces activités remplacent les séances thérapeutiques individuelles habituelles. Le groupe est source de motivation, de socialisation et d'identification. Le climat et l'ambiance du groupe sont importants; ils doivent être dynamisants pour l'enfant, notamment en renforçant ses succès.
5. Le **programme** est conçu de manière rationnelle. Il faut que l'enfant connaisse des succès. Ce programme englobe toute la journée, il est déterminé par les conducteurs responsables des groupes d'enfants. Il est complexe car il inclut différents domaines de développement et les contenus sont déterminés par des buts éducatifs (acquisition de connaissances spécifiques à l'âge de l'enfant, équilibre entre introduction de nouvelles aptitudes et applications ou renforcement de celles déjà établies). Plutôt que d'insister sur les aptitudes déficientes chez l'enfant, on se base sur ce que l'enfant est capable de faire.

---

<sup>2</sup> Institut où a été conçue et où est pratiquée l'éducation conductive.

Tout ceci nécessite de la part du "conducteur" des aptitudes à planifier, une bonne connaissance des enfants dont il a la charge et des connaissances concernant le développement "orthofonctionnel" des enfants à tous les points de vue (cognitif, moteur, psychologique, social,...). **L'observation** régulière des enfants est indispensable pour réguler ces programmes et pour formuler des objectifs individuels pertinents.

6. A certains moments de la journée, les "conducteurs" proposent aux enfants des activités directement orientées par le but de développer les aptitudes motrices des enfants : les **séries d'activités**. Chaque enfant doit résoudre une série d'exercices moteurs pour réussir l'activité. Il y est encouragé par les autres enfants. Le choix des exercices dépend du handicap et de l'évolution de l'enfant. Ces tâches sont progressivement complexifiées.

Une aide minimale est accordée à l'enfant pour lui permettre de réussir la tâche. Ces aides sont appelées "**facilitations**". La difficulté pour le conducteur est ici de trouver les facilitations optimales, c'est-à-dire "juste nécessaires", pour que l'enfant puisse réussir la tâche en étant le plus actif et participatif possible. Il y a différents types de facilitations : physique, verbale, rythmique, apport de matériel, ...

7. Les "conducteurs" limitent au maximum les appareillages. Ils utilisent un **matériel** simple et ordinaire. Tout l'environnement est pensé pour encourager l'enfant et lui permettre d'être le plus autonome possible.
8. Au point de vue **scolaire**, vu l'objectif de réintégrer les enfants dans une école ordinaire, les groupes de l'Institut Petö suivent les **programmes officiels**.
9. La **place des parents** est très importante, surtout lorsque l'enfant est petit. La crèche est conçue à Budapest sous forme de système ambulatoire où les mères travaillent en groupe avec leur enfant sous la direction d'un "conducteur" qui montre comment stimuler et favoriser le développement de l'enfant.

Depuis des années, l'EDUCATION CONDUCTIVE s'est répandue dans plusieurs pays et a été mise en œuvre dans des contextes très différents. Une comparaison des pratiques inspirées de cette pédagogie dans certains pays a permis de constater que l'application de la méthode peut prendre des formes très diverses : camps d'été, classes pilotes dans une école, institutions créées spécifiquement pour pratiquer l'EDUCATION CONDUCTIVE, groupes de parents travaillant avec leurs enfants, etc. Elle peut être ou non accompagnée d'interventions des universités du pays (sous forme de formation, de supervision, d'évaluation). La formation des "conducteurs" prend également des formes variables. Certains pays envoient des étudiants se former pendant 4 ans à Budapest, d'autres créent leur propre programme de formation, d'autre encore intègrent des procédures de formation dans le travail quotidien au sein d'un centre. Il existe aussi des formules de formation intermédiaires ou utilisant les trois formes précédemment citées.

## **II. IMPLANTATION ET ADAPTATION DE L'EDUCATION CONDUCTIVE AU CENTRE "LA FAMILLE"**

Le centre La Famille est composé d'un institut médico-pédagogique (IMP) et d'une école de type 4<sup>3</sup>, qui travaillent depuis toujours en étroite collaboration. Au moment de la recherche il y avait dans le centre 9 groupes : 4 en primaire, 4 en maternelle (dont un regroupant des enfants polyhandicapés), et une crèche neurologique.

Pour assurer la fonction de "conducteur" telle que pensée en Hongrie, le centre met en place pour chaque groupe d'enfant une équipe pluridisciplinaire dans laquelle les professionnels (principalement logopède, kinésithérapeute, instituteur et puéricultrice) travaillent ensemble. De ce fait, la multiplicité des acteurs intervenant indépendamment les uns des autres, chacun dans son domaine particulier, est remplacée par une équipe de professionnels travaillant en commun avec le groupe d'enfants.

A terme et idéalement, tous les membres d'une équipe devraient être capables de proposer des aménagements et activités favorables au développement de l'enfant dans tous les domaines. Cette polyvalence des "conducteurs" est actuellement limitée par les formations initiales différentes des professionnels et la difficulté de mener de front le travail au quotidien et la formation au métier de "conducteur". En effet, une formation continuée a été établie dès le début de l'implantation de l'EDUCATION CONTINUEE, intégrée à l'organisation du travail. Cependant, elle ne peut remplacer les 4 années de formation existant à Budapest.

Les principes de l'EDUCATION CONDUCTIVE mentionnés plus haut sont très présents dans les différents groupes du centre et inspirent manifestement les pratiques observées. Ils donnent lieu à des concrétisations variés, en fonction du public de la classe (âge et type de handicap des enfants), selon le niveau de formation des professionnels et leur degré d'implication dans le projet EDUCATION CONDUCTIVE. Nous ne pouvons pas ici décrire les pratiques observés dans les différents groupes; aussi nous contenterons nous de pointer certaines de leurs caractéristiques.

Les aspects de vie quotidienne auxquels les professionnels ont accès sont exploités au maximum (repas, déplacements, toilettes, ôter le manteau le matin et le remettre le soir, etc.) surtout en classe gardienne. Ils sont souvent précédés ou suivis d'apprentissages plus systématiques. Par exemple, lors des séries d'activité le matin, on exerce, on s'exerce à reconnaître les pictogrammes qui seront utilisés pendant le repas.

Les activités sont organisées de manière à intégrer des domaines différents pour atteindre un objectif précis. Par exemple, la préparation d'un spectacle développe capacités motrices des enfants, exerce leur mémoire et leur vocabulaire, fait appel à leur capacité d'expression et de communication, nécessite un sens du rythme, etc.

---

<sup>3</sup> Enseignement destiné aux enfants atteints d'un handicap moteur.

La volonté d'intégrer les parents dans le travail est très présente. A la crèche et dans les classes maternelles, les professionnels donnent régulièrement l'occasion aux parents de travailler avec leur enfant au sein de la classe. En primaire, les parents sont invités à participer aux conseils de classe.

Pour gérer l'ensemble de manière cohérente, les différents responsables se réunissent régulièrement. L'équipe directoriale se compose des directrices de l'école et de l'IMP, du directeur administratif, des trois médecins rattachés au centre et du responsable de la réadaptation, à qui l'on a confié la responsabilité de l'implantation du projet EDUCATION CONDUCTIVE.

### **III. LES ADAPTATIONS EN TERME D'ORGANISATION DU TRAVAIL**

L'analyse organisationnelle de l'institution nous a permis de mettre en évidence quelques nœuds liés à l'implantation de l'EDUCATION CONDUCTIVE dans le contexte particulier d'une institution Belge.

Une première difficulté liée à l'implantation de l'EDUCATION CONDUCTIVE réside dans la définition commune des objectifs prioritaires à mettre en œuvre. En effet, quand il y a cloisonnement des pratiques (instituteur seul face à sa classe, kinésithérapeute et logopède prenant un enfant à part, ...), chaque professionnel peut travailler indépendamment des autres; et donc définir seul ses objectifs. Avec l'introduction de l'EDUCATION CONDUCTIVE, les professionnels travaillent en commun et sont concernés par le développement de l'enfant dans tous les domaines (et non uniquement dans le domaine qui lui est propre). Le choix des objectifs et des activités à proposer doit se faire de manière concertée. Ce travail de clarification ne va pas sans mal car la définition des objectifs peut être perçue comme lieu de compétition entre les professionnels des différentes disciplines.

Un second nœud existe au niveau de la **coordination** entre les professionnels. Le fait de travailler en équipe, composée de professionnels de statuts et de formations différents, nécessite la mise en place de moyens de coordination importants. En effet on trouve dans chaque équipe des membres du personnel de l'école et des membres du personnel de l'IMP. Or, pour ne prendre qu'un exemple, les enseignants travaillent 32 h/semaine et les paramédicaux 40 h/semaine. Cette complexité se retrouve également au sein de l'équipe directoriale.

Pour faire face à cette complexité, le centre a mis en place une série de réunions permettant de coordonner et d'ajuster le travail (réunions entre responsables, réunions d'équipe, réunions entre spécialistes d'une des disciplines, conseils de classe centrés sur un enfant, etc.). Un effet pervers de ce mode de coordination est d'entraîner un processus d'"innovation perpétuelle", les réunions faites au départ pour coordonner et ajuster le travail entraînent continuellement de nouvelles idées et propositions. Ce processus certes riche et dynamique, est aussi coûteux en temps et en énergie pour les professionnels.

Un troisième nœud se pose au niveau de la formation des professionnels. En effet, la mise en œuvre de l'EDUCATION CONDUCTIVE nécessite des professionnels une **formation** à ce nouveau métier de "conducteur" qui, sans nier les compétences de départ des professionnels de différentes disciplines, complètent celles-ci.

Nous avons demandé à tous les professionnels du centre de remplir un questionnaire concernant leur formation. Les réponses font ressortir un paradoxe entre l'impression des professionnels de n'être pas suffisamment formés pour réaliser le travail demandé et la richesse du processus de formation mis en place dans le centre.

Les **relations entre le centre et son environnement** ne sont pas aisées non plus. Les principes de l'EDUCATION CONDUCTIVE entrent en tension avec les habitudes de travail (plus particulièrement les traditions de médicalisation et de morcellement de la prise en charge d'enfants I.M.C.). La mise en œuvre concrète de la méthode confronte les professionnels avec les normes de fonctionnement fixés pour des institutions de ce type et avec l'hétérogénéité de la population accueillie dans le centre.

#### **IV. PERSPECTIVES**

Les principes de l'EDUCATION CONDUCTIVE et leur mise en œuvre concrète telle que nous avons pu l'observer au centre La Famille, nous semble présenter un réel intérêt pour le développement d'enfants atteints d'un handicap moteur. Cet intérêt, nous l'avons perçu à la fois dans le fait de bousculer les traditions de morcellement de la prise en charge d'enfants handicapés pour les considérer comme personnes entières, sujets de leur éducation, dans la cohérence et la continuité des pratiques éducatives au quotidien, dans la recherche de sens et la richesse des activités proposées. Cependant, comme nous l'avons montré précédemment, l'implantation d'une telle méthode dans nos institutions Belges ne va pas sans difficultés.

La phase suivante de la recherche se penchera sur ces difficultés et s'attachera à définir les conditions d'implantation de ce système éducatif, au point de vue de l'organisation du travail et de la formation des professionnels. Elle visera ainsi à faciliter la diffusion de la méthode dans d'autres centres.

Concrètement, des plaquettes d'information seront rédigées. Elles comprendront :

- une présentation de la méthode d'EDUCATION CONDUCTIVE, telle qu'elle apparaît au delà de ses réalisations très diverses,
- une présentation de l'adaptation réalisée dans le contexte particulier que nous avons pu observer durant un an (le centre La Famille),
- une présentation des conditions nécessaires à l'implantation de la méthode dans d'autres centres,
- la proposition d'un programme de formation initiale complémentaire au métier de conducteur.