Article écrit par Noémie ROUSSEAU le 10 septembre 2014

Handicap et conduite automobile : un accès trop limité

Alors que la mobilité est un enjeu essentiel en termes d'autonomie et d'emploi pour les personnes en situation de handicap, le chemin jusqu'au volant est semé d'embûches : pénurie d'auto-écoles spécialisées, manque de formation des médecins, aménagements du véhicule hors de prix.

Ce matin-là, c'est sa vingtième heure de leçon de conduite. Un parcours classique, sans accroc, avec autoroute, carrefours compliqués, créneau. Et Alexandre, 19 ans, de raconter, un œil dans le rétro : “Je pensais qu'apprendre à maîtriser le véhicule serait pire, mais le plus difficile c'est de surveiller partout en même temps.” Parce que le jeune homme souffre d'un léger handicap, une infirmité motrice cérébrale, il apprend à conduire sur un véhicule adapté. Là, la boîte automatique suffi t. Mais dans le coffre du véhicule, une panoplie d'équipements est embarquée. Ces aménagements sont installés avant chaque cours, en fonction du handicap de l'élève : un inverseur de pédales, pour les personnes qui n'auraient plus l'usage de leur jambe droite, un rehausseur de pédales pour celles de petite taille, une boule qui se fixe sur le volant pour les conducteurs amputés d'un bras par exemple, une fourche pour pallier aux difficultés de préhension, un cercle accélérateur assorti d'un levier de frein, pensé pour les conducteurs paraplégiques, des commandes de clignotants dans l'appui-tête...

AVANT DE SONGER À DÉCROCHER LE PERMIS, ENCORE FAUT-IL TROUVER UNE AUTO-ÉCOLE

Alexandre a eu son code du premier coup. Et il n'en est pas peu fier. “L'automobile me passionne, j'aime les grosses voitures”, lance-t-il. Aujourd'hui, il vise plutôt une petite citadine, “facile à garer” et “moins chère à assurer”. Conduire est désormais synonyme d'“embauche” pour lui. “Cela va me changer la vie, je n'aime pas rester à la maison. C'est la liberté, l'autonomie, l'indépendance, je n'aurai plus besoin de ma mère”, s'enthousiasme-t-il. Pour l'heure, c'est elle qui l'a déposé à la gare un peu plus tôt. Alexandre habite à plus de 30 km de Strasbourg, mais il est contraint d'y venir pour ses leçons. Car, dans tout le département du Bas-Rhin, il n'y a qu'un seul moniteur d'auto- école pour les candidats au permis en situation de handicap : Vincent Jost, à l'ECF. Voilà vingt ans qu'il s'est spécialisé. Il a appris sur le tas. L'auto-école a fi ni par acquérir une voiture adaptée, et lui a mis en place des partenariats avec des centres de rééducation. Il évalue, aux côté des ergothérapeutes et médecins, l'aptitude à la conduite des patients. Puis il les entraîne jusqu'au jour J, soit pour un passage complet du permis, soit pour une régularisation. “J'aime enseigner à ce public. Ils me font confiance, et après, je suis très fier quand ils sont autonomes”, confie le formateur. Il a même réalisé des fiches pour ses élèves et utilise la méthode de la conduite commentée : l'élève énonce ce qu'il voit et chaque geste qu'il va accomplir en réaction. “Au départ, ils ont quelques difficultés de coordination qu'ils surmontent. Ensuite, le problème est la sélection des informations et la capacité à comprendre rapidement la configuration de lieux nouveaux.” Vincent Jost croule sous les demandes. Il a bien essayé de passer le flambeau, en vain. “Six moniteurs m'ont donné un coup de main. Mais ils n'avaient pas la patience de continuer à former le même élève au-delà de 30 heures de conduite. Pour eux, il faut que ça aille vite”, se désole-t-il. Une autre auto-école à Strasbourg, SIMCLO, pro- posait, un temps, des formations pour conducteurs handicapés. Elle a jeté l'éponge quand il a fallu changer la voiture. “Non seulement il y a le surcoût lié à la boîte automatique, mais en plus, il fallait

compter 10 000 euros de plus pour les aménagements. Nous avons demandé des aides financières à la Ville, au Conseil Général : rien", explique Sabrina, la gestionnaire. "En France, il y a une pénurie d'auto-écoles dis- posant de voitures aménagées. C'est un vrai problème. Elles n'ont aucune subvention, les moniteurs ne sont pas obligés de suivre de formation. Rien n'est réglementé, cela fonctionne sur la bonne volonté. Les personnes handicapées vivant en zone rurale sont fortement pénalisées", déplore Claude Dumas, directeur général du CEREMH (Centre de Ressources et d'Innovation Mobilité Handicap), une structure créée en 2008, à l'initiative d'associations, d'industriels et de collectivités territoriales.

AMÉNAGEMENT DU VÉHICULE : DES AIDES FINANCIÈRES INSUFFISANTES

Mais "le premier obstacle, le plus récurrent, est financier", selon Malika Boubekeur, conseillère nationale de l'APF (Association des Paralysés de France), en charge de la compensation et de l'autonomie. L'aménagement d'un véhicule entre dans le cadre de la prestation de compensation du handicap, délivrée par les MDPH (Maisons Départementales des Personnes Handicapées). Seulement, "les critères d'éligibilité sont trop restrictifs : il faut que la personne soit dans l'incapacité absolue de se servir de certaines fonctionnalités de la voiture. Une difficulté grave ne suffit pas. Par exemple, les personnes de petite taille n'ont pas accès à ce droit", déplore- t-elle. Il faut souvent faire face à un délai de 8 à 18 mois avant que le dossier ne soit étudié en commission MDPH. Une fois attribuée, bien sou- vent l'aide financière ne suffit pas à couvrir la totalité des frais nécessaires. La prise en charge est de 75 % du montant, dans la limite de 5 000 euros et pour une période de cinq ans. Or, rien que le cercle accélérateur-frein fixé sur le volant coûte déjà 5 000 euros auprès d'une entreprise spécialisée. Pour un dispositif de chargement automatique du fauteuil roulant, il faudra compter plus du double. Il existe des garages, qui cassent les prix, mais l'usager n'a aucune garantie que le peu de normes édictées par des directives européennes soient respectées. Il faut entre autres pouvoir garantir que le système électronique de l'aménagement n'interfère pas avec celui de la voiture et avoir l'autorisation du constructeur auto avant de procéder à ces modifications. Parmi les leaders du secteur, l'entreprise Kempf propose des aménagements haut-de-gamme. "Il nous arrive de faire du cas par cas. Quand la gamme d'aménagements standards n'offre pas de solution satisfaisante, nous imaginons un nouveau dispositif sur mesure", explique Martine Kempf, la dirigeante. L'entreprise a été créée par son père en 1954. Atteint de polio- myélite, il bricole dans son garage et invente le cercle accélérateur-frein. L'ingénieux système séduit, le bouche-à-oreille opère, l'entreprise est lancée. Et sa fille de se souvenir : "Mon père disait que pour lui la voiture c'était comme nous les chaussures : pouvoir à tout moment sortir, partir. Derrière le volant, il était comme tout le monde. C'est pourquoi nous soignons les finitions, pour qu'elles soient esthétiques, se fondent parfaitement dans l'habitacle."

DES MÉDECINS PAS ASSEZ FORMÉS, DES ACTEURS DISPERSÉS

Bien en amont des problèmes liés à l'accès à une auto-école, à un aménagement fiable, une prise en charge financière, il faut franchir l'étape de la visite médicale avec un médecin agréé. "Quand les cas sont simples, il est facile pour les médecins d'évaluer l'aptitude à la conduite. Mais, confrontés à des situations complexes, notamment pour les tétraplégies ou les déficits cognitifs, ils recalent par manque de formation, de connaissance des innovations... Ils ont pourtant la possibilité de faire appel à une équipe pluridisciplinaire qui fait des tests pointus sur du matériel sophistiqué au sein de centres de rééducation", regrette Claude Dumas du CEREMH. Et l'expert de citer les pays nordiques, la Belgique, l'Angleterre, "où il existe des "mobility centers'' qui rassemblent tous les professionnels d'un bout à l'autre de la chaîne, évaluent, conseillent, orientent. En France, il n'y a pas de réseau spécifique, identifié. Les acteurs interviennent de manière isolée, les usagers sont perdus, démunis." Un retard hexagonal qui s'expliquerait par la vision française du handicap "médicale et non sociale". "Du coup, des personnes qui pourraient être autonomes, travailler et être des contribuables, ne le sont pas. Vu le taux de chômage des travailleurs handicapés, c'est un mauvais calcul de l'Etat.

D'autant qu'il faut leur financer l'assistance d'une tierce personne pour se faire transporter…”. Le CEREMH entend faire émerger des solutions. Il s'est donné pour mission la création d'une filière économique et d'un réseau visant à favoriser la mobilité pour tous.