

CONDUITE ET TETRAPLEGIE

*Madame S. NONNENMACHER
CRF de Kerpape
56100 Lorient*

INTRODUCTION

La voiture, synonyme d'autonomie de déplacement pour toute personne, prend sa réelle dimension lorsqu'il s'agit d'une personne à mobilité réduite. Elle devient alors un outil de réadaptation sociale voire professionnelle.

Les progrès techniques en matière d'aménagement du poste de conduite ont permis de repousser les limites physiques à la conduite automobile, mais beaucoup de difficultés restent encore à résoudre : accessibilité du poste, amélioration du confort, barrières administratives et financières.

D'après les experts, environ 35 000 personnes seraient titulaires du permis B aménagé et elles seraient six à dix fois plus nombreuses susceptibles de le faire si elles savaient comment s'y prendre, si elles osaient ou tout simplement si elles en avaient les moyens financiers.

Cet exposé ne développera que la conduite automobile et la personne tétraplégique. Il permettra de faire un rappel des équipements existant actuellement sur le marché et notre intervention en tant qu'ergothérapeutes exerçant au sein du centre de Kerpape (qui possède une auto-école).

Nous avons pu remarquer sur les cinq dernières années que le premier niveau métamérique permettant la conduite automobile se situe en C7 et parfois C6 C7 (classification française).

ADAPTATIONS NECESSAIRES A LA CONDUITE

Pour un niveau C8-D1 : la conduite automobile peut s'assimiler à la conduite d'un paraplégique ; voiture automatique avec le plus souvent un cercle accélérateur et le frein principal de la main droite.

Pour les niveaux supérieurs : le premier essai de conduite se fait avec le moniteur auto-école en présence de l'ergothérapeute, qui détermine la position de la main sur le volant et les adaptations spécifiques si nécessaire. Ces adaptations sont réalisées par l'ergo en collaboration avec l'atelier de réadaptation.

Pour ces niveaux, il est nécessaire d'avoir recours à une voiture automatique avec direction assistée ou sur-assistée pouvant aller jusqu'à 300 grammes.

Ouverture fermeture des portes

Clés et poignées peuvent être remaniées pour faciliter la préhension. Eventuellement, il est possible d'avoir recours à un système infra-rouge de série ou spécifique (Okey, ETS).

Levier combiné accélérateur-frein

Généralement les difficultés se situent au niveau du freinage, bien qu'assisté, il est parfois impossible d'obtenir l'arrêt d'urgence. (A assistance égale, il peut exister des différences entre les marques d'équipement. En cas d'échec, il faut essayer si possible différents types d'aménagement.)

Nous sommes parfois amenés à modifier la poignée du levier (difficultés pour accélérer ou freiner ou laps de temps trop important pour passer d'une fonction à une autre).

Fourche fixée sur le volant

Standard ou personnalisée : lorsque la fourche standard n'est pas utilisable (la main sortant lors des virages ou des manoeuvres), il est nécessaire de réaliser un moulage sur la main incluant éventuellement le poignet lorsque les radiaux sont très déficitaires.

Actuellement, des systèmes de conduite linéaire (type joystick) existent à titre expérimental ou sont utilisés à l'étranger et devraient permettre à des tétraplégiques de niveau plus haut ou ayant des limitations d'amplitude au niveau des épaules d'accéder à la conduite (système italien Guido-simplex ; ou anglais Steering développement).

Les établissements Bekker en Angleterre commercialisent un volant plus petit, horizontal, sur colonne réglable en tout sens, adaptable uniquement sur des véhicules type fourgonnette.

Frein de parcage :

- manuel avec levier adapté ;
- - électrique.

Commandes annexes :

- ramenées du même côté, prolongées, ou adaptées suivant la marque de la voiture ;
- commandes vocales pour les principales fonctions électriques à l'aide du Katalavox.

Clé de contact

Adaptée avec un anneau sur la clé ou remplacée par un bouton poussoir.

Installation au volant

Elle est déterminante pour un tétraplégique (fatigabilité pour de longs trajets, problème d'équilibre du tronc surtout lors des virages et des manoeuvres. Une mauvaise installation peut être génératrice de contractures : utilisation d'un harnais 4 points, de sangle ou d'appui sur la portière, ou bien il existe des sièges comme le Recaro modulables par commande électrique.

Transfert et chargement du fauteuil

Ces deux éléments sont déterminants dans le choix :

- du fauteuil roulant : il est préférable d'opter pour un fauteuil léger, pliable ou non, à roues démontables dossier pliant ou, rabattable, cales pieds amovibles...
- de la voiture : 3 ou 5 portes.

L'ouverture des portes est-elle suffisante ou est-ce nécessaire de la modifier ? '

La hauteur et la forme des sièges permettent-elles les transferts ?

Le transfert soit direct, soit à l'aide d'une planche de transferts (on peut être amené à confectionner une planche de transfert spécifique à la voiture avec une découpe pour s'encastrer sous le dossier).

Le chargement du fauteuil

Voitures 4 portes : chargement classique type paraplégique.

Voitures 2 portes :

- glissé derrière le siège conducteur. Le plus souvent, la banquette arrière est enlevée et une planche de contre-plaqué permet de supprimer le dénivelé. Il faut avancer le siège conducteur au maximum, des adaptations peuvent être nécessaires ou glissières à commande électrique ;
- à l'avant côté passager : oblige la personne à se transférer côté passager puis à se glisser côté conducteur ;
- côté conducteur : enlever les roues (confection de système pour débloquer les roues), passer le châssis au-dessus du volant pour le placer sur le siège passager.

La description des transferts n'est pas exhaustive, il arrive souvent de « tâtonner H avant de trouver la solution la plus efficace.

Il est parfois nécessaire d'avoir recours au système de porte arrière gauche à glissière, couplée avec un bras élévateur, le tout commandé électriquement.

Nissan commercialise la Prairie avec porte coulissante manuelle d'origine ainsi que Chrysler le Voyager.

Le chargement du fauteuil sur le toit (Mondiolift) a l'avantage de laisser les places arrière disponibles.

Lorsque la conduite est possible mais le transfert et le chargement du fauteuil longs et difficiles voire impossibles, il est conseillé de posséder un véhicule type fourgonnette équipé d'un hayon électrique et d'un conducteur sur embase pivotante. Même si le transfert reste long, il a l'avantage de se faire à l'abri des intempéries.

Nous remarquons également que des paraplégiques optent pour ce type de véhicule, car aménagé avec un lavabo, une banquette et éventuellement un WC chimique, les soins sphinctériens sont plus aisés.

La conduite en fauteuil (qui sera développée dans l'exposé suivant) est reconnue depuis environ deux ans :

- Kempf commercialise le Ford Econoline ;
- ETS commercialise l'Espace Renault équipé du fauteuil spécifique VRB (inconvenient : ce fauteuil ne peut pas avoir la même utilisation qu'un fauteuil manuel classique) ;
- Bekker en Angleterre équipe des véhicules pour conduite en fauteuil.

Lorsque les aménagements classiques ne conviennent pas, certains établissements (Kempf par exemple) réalisent du sur-mesure. Nécessité d'investir dans le véhicule pour pouvoir passer le permis de conduire ou la régularisation.

ASPECTS FINANCIERS

Malgré le caractère fondamental d'une autonomie de déplacements, il n'existe pas de prise en charge directe par la sécurité sociale. Et pourtant les aménagements coûtent cher !

- Levier frein accélérateur : 8 000 F.
- Porte coulissante : 14 000 F.
- Bras manipulateur pour le chargement du fauteuil : 10 000 F.
- Direction sur-assistée : 3 000 F.

Soit un total de 35 000 F, sans parler du surcoût dû à l'utilisation d'une voiture automatique.

Une espace équipée conduite en fauteuil revient environ à 250 000 F.

Possibilités financières existant

Il arrive que la sécurité sociale ou les mutuelles prennent en charge une partie des équipements dans le cadre des prestations extra-légales (très rares).

Par la COTOREP, possibilité d'une demande de prise en charge au titre de l'allocation compensatrice pour frais professionnels. Elle peut être accordée lors d'une reprise du travail et elle est fonction des revenus.

Le taux de TVA 28 % à 18,6 % si le coût total hors taxes des aménagements ou accessoires est égal au moins à 15 % du prix hors taxes du véhicule avant aménagement.

CE QUI SE PASSE A L'ETRANGER

Compte tenu de l'ouverture du marché européen, la France ne peut plus rester en retrait en matière de fiscalité pour les personnes à mobilité réduite.

- Italie: TVA 2 % au lieu de 18 % .
- Belgique : 6 % contre 25 % .
- Luxembourg, Pays-Bas : la sécurité sociale dispose d'un parc automobile mis gratuitement à la disposition des personnes handicapées (environ 12 000 véhicules).
- RFA : aides financières pour l'achat du véhicule, les aménagements, l'obtention du permis.

Tous ces pays estiment que le surcoût entraîne dans la vie quotidienne par le handicap ne doit pas être supporté uniquement par la personne handicapée.

Et en France ! Le taux de TVA ne pourrait-il pas être ramené de 28 % à 5,5 % étant le taux des TVA appliquées au matériel orthopédique ?

BIBLIOGRAPHIE

APF : « Etude sur les véhicules individuels pour les personnes à mobilité réduite ». Edition du club loisirs et d'entraide « le point carré », 92380 Garches.

L'action automobile : « Handicapés conduire c'est la liberté », avril 1988.

La conduite pour tous : L. Brelivet, C. Jubin, R. Ferrand. Bretagne mieux vivre, octobre 1989.

Documentations publicitaires.