

SIDE-CAR POUR PARAPLÉGIQUES

PERMIS A

Sibérie 1994

Eric MATHIEU
S, place de la République - 91490 Courances
Tél. : 69.21.19.93

Nous passerons rapidement sur les motivations qui poussent des personnes handicapées à la conduite de la moto :

- rappel de souvenirs anciens pour les motards accidentés ;
- attrait naturel des jeunes pour ce moyen de locomotion.

Pratiquer la moto comme passager ne suffit plus aux handicapés. Ceux-ci revendiquent le droit d'être pilotes à part entière et se heurtent rapidement à la loi sur le permis de conduire.

Les accord ont été donnés successivement pour l'automobile, l'avion, le bateau, FULM.

Les adaptations ont été faites pour le ski, le ski nautique. A quand l'accès à la moto ?

Certains handicapés (dont des femmes) se battent depuis plus de cinq ans pour une accessibilité au permis A ou F(A). Le principal frein à la pratique de la motocyclette restait les épreuves spécifiques au permis A, plus couramment appelées plateau.

Il faut savoir que ces épreuves étaient irréalisables en side-car :

- maîtrise de la moto sans l'aide du moteur, les épreuves prévoyaient en effet de pousser la moto ou la mettre sur la béquille ;
- maîtriser la moto à allure lente ou allure rapide sur un parcours précis balisé par des cônes dont l'écartement minimum empêchait le passage d'un side-car.

Après de longues attentes et un acharnement certain de la part des personnes handicapées (certains ont même eu recours à un avocat), une directive de la part du ministre des Transports, M. Sarre, a fait modifier ces fameuses « épreuves plateau ». Cette modification, intervenue en novembre dernier, n'est pas définitive mais ouvre la porte à beaucoup d'espoirs.

Il est à noter qu'avant cette date, seuls pouvaient conduire une motocyclette les anciens motards, accidentés certes, mais déjà titulaires du permis A. Une simple épreuve (basée uniquement sur l'utilisation de la moto) sur route permettait en effet la régularisation du permis A (après une visite médicale positive, précisant avec le médecin les aménagements apportés au véhicule). Pour les autres, impossibilité totale.

Le permis A est maintenant accessible.

Précision : aux personnes handicapées des membres inférieurs uniquement (les autres handicapés, hémiparétiques, tétraparétiques, amputés d'un bras, n'ont hélas pas encore cette chance).

Nous laisserons de côté les motocyclettes équipées de petites roues télescopiques dont la fiabilité reste à prouver, pour parler des side-cars. Eux seuls, quoique d'une pratique différente d'une moto solo, seront aptes à transporter le motard handicapé et son fauteuil, avec le minimum de risques.

PASSER SON PERMIS

Ecrire au ministre des Transports, direction de la Circulation et Sécurité routière, afin d'obtenir l'autorisation de passer le permis A. Joindre un rapport médical sur les traumatismes subis et l'état de santé général.

La réponse comportera les coordonnées du délégué régional de la Circulation et de la Sécurité routière qui normalement fera passer lui-même les épreuves.

Après demande à la préfecture, passer la visite médicale. Certains médecins, et cela est compréhensible, ne tiennent pas à autoriser les personnes handicapées à « monter en selle ». Se munir préventivement d'articles ou de photos prouvant que cela a déjà été fait. Dans ce cas, réitérer demande à la préfecture en expliquant son cas, dans le cas d'un refus absolu, et éventuellement se faire domicilier dans un autre département où le cas a déjà été traité positivement.

Trouver l'auto-école qui acceptera de prendre en charge le futur motard (nous reviendrons sur la candidature libre). Moyen plus simple et plus sûr, l'auto-école se chargera de tous les problèmes administratifs. Ce sera souvent aussi le seul moyen d'assurer sa moto pour prendre des leçons de conduite. En effet, aucune auto-école ne possède actuellement de moto aménagée et le postulant devra le plus souvent fournir sa motocyclette déjà équipée.

Le carnet de formation sera fourni par l'auto-école et se remplira tout au long des vingt heures minimales de formation :

- huit heures sur l'épreuve plateau ;
- douze heures sur l'épreuve route.

Bien évidemment, le novice apprendra la manipulation essentielle de la moto sur un parking, aidé par le moniteur. Il est indispensable de savoir monter soi-même sur sa machine et de mettre son fauteuil dans le panier ou toute autre place. Le jour de l'examen, l'examineur montera avec le moniteur dans un véhicule suiveur. Celui-ci appréciera les modifications apportées au véhicule et leur fiabilité.

LA CANDIDATURE LIBRE

Elle n'est pas impossible.

Idem :

- courrier à la DCSR ;
- dossier en préfecture où l'on vous remettra également le livret de formation (à faire remplir par le formateur) ;
- visite médicale ;
- assurance de la moto (équipée) ;
- passer le code ;
- passer les épreuves.

Les épreuves « plateau » ont donc été modifiées comme suit :

- maîtrise de la moto sans l'aide du moteur (annulée) ;
- maîtrise de la moto allure lente et allure rapide, deux parcours sont actuellement proposés. Ceux-ci ne sont pas définitifs mais tiennent compte de l'encombrement d'un side-car et de sa façon de se comporter ;
- épreuve orale sur le comportement du motard.

L'épreuve sur route sera identique à celle des autres permis (sécurité, assurance dans la conduite, intégration dans la circulation, respect du code de la route, réaction face aux autres usagers...).

L'AMÉNAGEMENT DE SON SIDE-CAR

Le minimum

Rapporter les commandes situées sous les pieds (frein et sélecteur) au guidon.

Le frein (possibilité d'un frein unique avec répartiteur avant/arrière, ce qui nécessite un passage aux mines), le mieux est une deuxième commande hydraulique ou par câble (recommandée à gauche - frein + embrayage - se manie aisément après entraînement).

Pour le sélecteur (pour ceux qui n'optent pas pour une boîte automatique), il y a deux systèmes :

- le tringlerie, pour rapporter le sélecteur au réservoir ;
- le scheefter, passage électrique de vitesses.

Un démarreur électrique (si ce n'est pas d'origine).

Le must

Selle avec dossier réglé à la hauteur voulue pour l'équilibre du tronc (attention, un side-car est très particulier à conduire et le déséquilibre est fréquent au freinage et à l'accélération).

Sangle de maintien et accoudoirs si nécessaire.

Equiper son engin d'une marche arrière (parfois d'origine).

Choisir un side-car à deux roues motrices, pour parer les guidonnages du side-car.

Trouver un moyen de fixer soi-même son fauteuil sur la machine, afin d'acquérir l'indépendance optimale.

Il ne reste plus qu'à souhaiter que les futurs motards seront raisonnables.

Pour concrétiser cette intervention, trois jeunes paraplégiques se lancent un défi : La Sibérie : 10 000 kilomètres en moto aménagée en totale indépendance, en Sibérie. Un seul a le permis, les deux autres doivent le passer.

Deux mois de galères sur les pistes et dans les bois sans l'aide d'aucun valide.

- Essais motos réalisés sur 2 000 kilomètres et rapportés sur France 2 à Matin bonheur et dans les journaux « motos ».
- Essais terrain réalisés en autonomie complète pendant une semaine dans le Morvan.

Projet audacieux mais long à réaliser. Départ prévu pour l'été 1994.

Quelques partenaires financiers sont déjà tentés par cette aventure.
Nous tenons notre dossier à la disposition de futurs associés.

Nous vous remercions de votre attention.

DEUX ADRESSES

DIRECTION DE LA CIRCULATION ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIERS.

Formation du conducteur.

Grande Arche de la Défense

92055 Paris-La-Défense Cedex 04

Tél. : 40.81.81.87.

M. MATHIEU Eric

5, place de la République

91490 Courances

Tél. : 69.21.19.93.