

La mobilité des personnes atteintes de déficiences visuelles

1. Introduction

Interpellée de manière épisodique par des parents confrontés au handicap de la vue dès la naissance ou par des personnes âgées perdant la vue, notre association oriente ces dernières vers des organismes médicaux et travailler à trouver des réponses à leurs demandes spécifiques. Toutefois, nous constatons de nos jours qu'il est possible de détecter des problèmes de vision avant la naissance ou dès le plus jeune âge. Le port de lunettes ou de lentilles est une pratique courante même auprès de nourrissons afin de corriger, d'améliorer le champ visuel mais également limiter certains facteurs extérieurs qui engendreraient à long terme une difficulté supplémentaire pour la personne dans l'avenir (exemple : strabisme).

L'Union aveugle européenne située à Paris estime le nombre de personnes aveugles ou malvoyantes dans l'Union Européenne à environ 7.4 millions. La nature de la perte de vision et des déficiences varie considérablement d'un individu à l'autre. Nous retrouvons ci-dessous quelques exemples de situations individuelles les plus significatives qui peuvent être rattachées aux types suivants :

- ✓ Limitation du champ visuel – absence de vue latérale ou verticale ;
- ✓ Perte ou diminution de la vision centrale – difficulté ou impossibilité de voir les petits détails de l'image ;
- ✓ Myopie aiguë – vision trouble permanente de l'environnement ;
- ✓ Tremblement incontrôlable du globe oculaire – d'où impossibilité de voir clairement un objet ;
- ✓ Achromatopsie (perte totale ou partielle de la vision de couleurs) qui s'accompagne généralement d'une sensibilité anormale à la lumière et d'une tendance à l'éblouissement en cas de lumière éclatante (photophobie).

En Belgique, l'I.S.P. (l'Institut Scientifique de la Santé Publique), quant à elle, a réalisé 2 enquêtes (en 1997 et en 2001), dans le but de quantifier les personnes à déficience visuelle. Le critère utilisé pour cataloguer la déficience visuelle en « déficience moyenne » ou « déficience grave » est de ne pas être en état de reconnaître un ami à 4 m.

Le nombre total de personnes souffrant de déficiences visuelles est estimé à plus de 18 000 entre 15 et 75 ans et + .

Une catégorie d'âge frappante est celle des 75 et + avec un total de 17% de personnes avec un problème visuel (Source: Institut scientifique de la Santé Publique: www.iph.fgov.be/sasweb/his/fr).

Avec l'augmentation de l'espérance de vie, la population européenne vieillit de façon spectaculaire. La part des personnes malvoyantes augmentera donc de façon tout aussi spectaculaire les prochaines années.

Malgré les progrès techniques ou chirurgicaux permettant la correction de la vue, il existe de nombreuses personnes souffrant d'une déficience visuelle certaine qui s'accroît ou non avec l'âge ou évolue suivant la pathologie (ex : rétinopathie pigmentaire). Cependant, celles-ci sont tout à fait à même de participer à la vie sociale, scolaire ou économique malgré de nombreux obstacles sur leur parcours de vie.

Au travers de nos différents groupes de travail, de nombreuses personnes souffrant d'acuité visuelle réduite ou totale mettent l'accent sur la mobilité qui est l'un des 1^{er} facteur essentiel à leur intégration. Pour permettre cette intégration, différents moyens tels que des outils individuels ou collectifs de déplacement sont à leur disposition.

2. Les outils de déplacement

Au cours de leurs déplacements dans un environnement piétonnier, les personnes malvoyantes ou aveugles cherchent instinctivement des repères naturels tels que les murs, des repères olfactifs tels que des haies, des buissons, des échoppes de magasin dégageant des odeurs (primeurs, parfum, épices...) et des informations provenant du sol sur lequel elles marchent telle qu'une marche ou le rebord vertical d'un trottoir. Les personnes handicapées de la vue peuvent se déplacer indépendamment ou avec l'aide d'une personne disposant d'une vue normale. Celles qui se déplacent de façon indépendante utilisent pour ce faire ce qui leur reste de vision, ou font usage d'une technique permettant d'améliorer leur mobilité grâce à l'usage d'une canne ou d'un chien guide.

v à titre individuel

La canne blanche

La canne blanche est réservée aux personnes qui, après correction optique, présentent à chaque œil, soit une acuité visuelle égale ou inférieure à 1/10, soit un champ visuel inférieur à 20 degrés. La canne jaune a été octroyée aux personnes qui nécessitaient une canne spécifique pour se déplacer mais qui ne répondaient pas aux critères visuels de la canne blanche.

Fin 2006, à la demande d'associations pour personnes aveugles en concertation avec la Secrétaire d'état chargée des personnes handicapées, la nouvelle loi sur les critères d'utilisation d'une canne sera d'application. Ces modifications seront

- v Elargissement des critères d'obtention d'une canne blanche à toute personne reconnue ayant un handicap visuel supérieur à 60% minimum selon le BOBI (barème officiel belge d'invalidité) ou

ayant une attestation d'un médecin ophtalmologue reconnu en réadaptation fonctionnelle

- ∇ Suppression de la canne jaune (peu connue et peu utilisée).

La canne sert à tâter le sol en avant. Les personnes malvoyantes ou aveugles balaisent la canne dans un arc de cercle un peu plus large que leur propre corps. Cette technique permet de détecter des obstacles potentiels, à condition de rencontrer au niveau du sol quelque élément reconnaissable ou de détecter un changement de niveau distinct comme une marche ou le rebord vertical d'un trottoir.

La canne blanche peut être obtenue auprès des organisations pour personnes handicapées visuelles sur base d'une attestation médicale remise par l'ophtalmologue qui atteste de la perte de vue.

Le chien guide

Le chien guide est un compagnon essentiel pour la personne handicapée de la vue qui en fait la demande. Après un apprentissage de plusieurs mois auprès de centres de formation spécifiques, le chien guide, éduqué à réaliser différentes tâches, permet à la personne de se déplacer en toute autonomie, et sera remis gratuitement à la personne après une période d'adaptation commune.

D'autres types de handicap utilisent le chien pour effectuer des tâches de la vie quotidienne comme ramasser un objet tombé au sol, ouvrir une porte, aller chercher le journal... ; on parlera alors de chien d'assistance.

Le chien guide conduit son maître là où il le souhaite (magasin, maison, lieu de travail...). Le chien dressé aux déplacements extérieurs évitera les chocs, les obstacles. Il aura mémorisé une multitude d'ordres de déplacement pour accompagner son maître à bon port. Ce dernier suit les lignes naturelles telles que les trottoirs, sentiers, accotements... en toute sécurité pour son maître. Face à un danger, le chien se mettra en 1^{ère} ligne. Le chien guide indique et traverse les obstacles tels que les poteaux, les poubelles, les bordures, les véhicules sur les trottoirs. Dans l'impossibilité de passer un obstacle tels qu'une porte, un mur, le chien restera assis et attendra une manœuvre de son maître. Le chien détecte les passages piétons, les escaliers, les portes, les sièges libres dans une salle d'attente, les bus, les trains, ... Le chien répond à une quarantaine d'ordres relatifs à des tâches dites domestiques tels que « assis, silence, couché » ou sur un réel travail de guidance qui utilise les termes « avancer, reculer, à droite... ». Si le maître est en danger malgré l'ordre demandé, le chien refusera de poursuivre son chemin. En exemple : le maître demande d'avancer devant une tranchée

ouverte dans le trottoir pour travaux non sécurisés, le chien refusera de continuer.

La personne souhaitant acquérir un chien fait une demande auprès des associations qui dressent les chiens guides. En Communauté Française, il existe la Scale Dogs à Bruxelles, les Amis des aveugles à Ghlin et Entrevues à Liège. A elles trois, ces associations forment environ une douzaine de chiens par an. Ce chiffre peut paraître très faible mais il faut être conscient que la formation d'un chien et de son maître représente environ 700 heures de travail.

La gratuité des transports

Un nombre de plus en plus important de personnes âgées et malvoyantes s'organise de manière autonome. Utilisant de moins en moins la voiture personnelle, elles se déplacent davantage à pied et au moyen des transports en commun.

La carte nationale de réduction sur les transports en communs

La personne handicapée de la vue peut obtenir une carte de réduction. Cette carte nationale de réduction sur les transports en commun donne droit à la gratuité du transport par bus, métro, tram et train (2e classe), y compris pour le chien guide. Elle est accordée aux aveugles ou malvoyants, atteints d'une invalidité permanente d'au moins 90 %, reconnue par le Service Public Fédéral de la Sécurité Sociale suite à une affection oculaire. La carte doit être demandée au moyen d'une formule spéciale auprès du Service Public Fédéral Sécurité Sociale, Service Attestations, rue de la Vierge noire 3c à 1000 Bruxelles. Cette formule est disponible auprès des administrations communales et des Centre de Services Social des Mutualités Socialistes.

La demande doit :

- soit être accompagnée d'une attestation d'une autorité administrative ou judiciaire établissant une incapacité de 90 % affectant la vue ;
- soit être complétée au verso par un médecin spécialiste en ophtalmologie.

la Carte "accompagnateur gratuit"

La carte "Accompagnateur gratuit" est délivrée aux personnes qui ne peuvent voyager seules pour l'une des raisons suivantes :

- une réduction d'autonomie d'au moins 12 points selon le guide pour l'évaluation du degré d'autonomie ;
- une invalidité ou une incapacité de travail permanente d'au moins 80 % ;
- une invalidité permanente découlant directement des membres inférieurs et occasionnant un taux d'invalidité d'au moins 50 % ;
- une paralysie entière ou l'amputation des membres supérieurs.

Cette carte permet de voyager en compagnie d'une personne tout en n'ayant qu'un seul titre de transport. La personne handicapée doit acheter un titre de transport au tarif normal ; son accompagnateur voyage gratuitement, dans un compartiment de même classe et effectue le même trajet.

Cette carte est valable sur tout le réseau S.N.C.B. mais également sur les lignes des compagnies de transport régionales DE LIJN et TEC. En outre elle donne droit aux services spéciaux du "Minibus" de la S.T.I.B.

Cette carte peut être demandée dans n'importe quelle gare.

Il y a lieu de joindre à cette demande l'original d'une attestation originale ou une copie certifiée conforme par l'administration communale, délivrée par un organisme officiel reconnaissant le degré d'incapacité..

Si le voyageur ne dispose pas d'une de ces attestations, il peut, au moyen d'une simple lettre adressée au Service Public Fédéral Sécurité Sociale, Service Attestations, demander un examen médical gratuit pour obtenir une attestation.

S'il répond aux conditions, alors il sera invité à venir chercher sa carte "Accompagnateur gratuit" à la gare de son choix. La carte est délivrée moyennant paiement de 3,90 EUR et remise d'une photo d'identité récente.

Il est possible de combiner les avantages des deux cartes cités ci-dessus

▼ **A titre collectif**

La nature des déficiences et de la perte de vision varie d'un individu à l'autre. Il existe différents moyens pour faciliter sa mobilité, en évolution constante. A la canne blanche et le chien guide, dont tous les malvoyants – non voyants ne disposent pas, se sont ajoutées les dalles podotactiles. En l'absence de ces informations auditives ou tactiles ou pour une aide supplémentaire, les informations importantes concernant l'environnement doivent parvenir à l'aide de signaux non visuels, de préférence auditifs ou tactiles. On voit apparaître de plus en plus de signaux podotactiles en voirie ou devant les arrêts de bus, les quais de métro, train ou devant certains bâtiments publics. En effet, au cours de leurs déplacements dans un environnement piétonnier, les malvoyants – non voyants, cherchent instinctivement et utilisent les informations provenant du sol sur lequel ils marchent. Les surfaces formées de pavements tactiles avertissent d'un danger potentiel, donnent des conseils directionnels ou signalent la présence de certaines facilités, comme l'endroit où monter dans un tram. Quelle que soit l'aide utilisée, le bord vertical du trottoir reste l'indicateur essentiel pour en indiquer la limite. Or, pour rencontrer les besoins d'autres usagers, on a tendance à aplanir les descentes de trottoir en de nombreux croisements. En de tels endroits, les signaux podotactiles sont, certes, indispensables.

Principes essentiels pour l'agencement de l'espace de mobilité des malvoyants

Si on désire rendre le déplacement des malvoyants – non voyants plus aisé et plus sûr, il y a lieu de respecter quelques principes dans l'agencement des passages qui leur sont destinés :

- Les informations concernant l'orientation et les routes à suivre et l'agencement de tous les passages piétonniers doivent être simples, logiques et cohérentes. Ceci permet aux usagers de mémoriser les caractéristiques de l'environnement qu'ils traversent régulièrement et d'interpréter les environnements qu'ils découvrent pour la première fois.
- Les signaux doivent être installés aux endroits adéquats et leur message de dimension uniforme. Leur dessin doit incorporer des couleurs et tonalités contrastées pour les nombreuses personnes disposant d'un reste de vision.
- L'éclairage de ces signaux doit être uniforme, égal et minimiser la réflexion de la lumière (pas trop fort, ni trop clair, ni éblouissant). Ceci afin de permettre l'utilisation maximale des possibilités de vision résiduelles.

La perte de la vue ne s'accompagne pas nécessairement d'une augmentation de l'efficacité des autres sens. Dès lors, il est important que les informations mises à disposition aux autres sens soient accentuées, en particulier avec les dalles de vigilance ou de protubérance.

Utilisation des informations podotactiles

Les personnes handicapées de la vue sont particulièrement sensibles aux contrastes dans la texture de la surface parcourue et nous avons déjà vu que la canne blanche et le chien d'aveugle ne sont pas d'un bon secours à ce niveau.

La capacité de détection des contrastes dans la texture du sol varie d'un individu à un autre. Par exemple, les personnes âgées ou personnes aveugles ayant perdu la vue subitement au cours de leur vie n'ont pas été préparées à développer leur sens du toucher et particulièrement avec les pieds. Il est donc important que les reliefs destinés à avertir d'un danger potentiel (croisement, escalier, quai...) soient suffisamment accusés pour être décelables par la grande majorité des gens, sans toutefois créer des situations conflictuelles (p. ex.: risque de chute) ou présenter un inconfort notoire aux autres usagers.

Pour que l'application de pavements tactiles soit réussie, il faut également que le piéton comprenne sans hésitation la signification donnée à chaque espèce de pavement et qu'il ait conscience de l'existence de telles facilités dans son environnement.

En voirie ou sur les quais, on distingue deux types de parements appelés également dalles :

Les dalle d'éveil à la vigilance : ces dalles sont constituées de plots de forme bombée, régulièrement disposées en lignes parallèles à 40 cm du danger, c'est à dire le long d'un quai, devant un passage piéton. Quant **aux dalles de guidage**, ce sont des dalles striées qui donnent une direction à la personne aveugle suivant le sens des stries. Dans chacun des cas, les dalles sont posées sur une largeur de 60 cm pour permettre à la personne détentricée d'une canne, d'être détectée aux pieds ou lorsque celle-ci balaye le sol avec sa canne.

3. Les obstacles aux déplacements

Dans les grandes villes, aux abords de nombreux carrefours urbains ou sur les voiries régies par les régions, des aménagements de voiries sont rendus accessibles pour tous. Néanmoins, nous constatons encore trop souvent des obstacles aux déplacements liés à des facteurs humains. Les voies d'accès (trottoirs) accessibles ont une largeur minimale de 1,5 m voir jusqu'à 2,2 m où la cohabitation des publics valides ou personnes à mobilité réduite peut être possible sans détournement ou obstacles pour chacun d'eux. Toutefois, de nombreux obstacles entravent la circulation telles les terrasses de café, les échoppes des magasins, les pare-soleil de bâtiments, les panneaux publicitaires mobiles, les poubelles ...qui sont autant de mauvais comportements humains qui engendrent chez la personne déficiente visuelle un risque de chocs, de chutes allant jusqu'à de gros accidents corporels. D'autre part, par manque de coordination entre les services de voiries, le mobilier urbain tels que poteaux, boîtes aux lettres, panneaux de circulation installés soit à la mauvaise hauteur ou réduisant la largeur irrégulière des trottoirs, accentuent les dangers.

4. Conclusion

Pour permettre une mobilité maximale des personnes déficientes visuelles, une sensibilisation vers le grand public ainsi que les personnes concernées est essentielle. C'est pourquoi, grâce à l'investissement de nos membres formés et conscientisés à la mobilité pour tous dans les groupes techniques tels que les Commissions Consultatives de l'Aménagement du Territoire, les Cabinets Ministériels, les Collectifs accessibilité, les plans communaux de mobilité,...il est possible d'inculquer aux gestionnaires de voiries, aux ingénieurs des travaux concepteurs d'infrastructures routières, les principes essentiels de l'accessibilité pour tous.

D'autre part, grâce aux réglementations régionales en vigueur, certaines mesures spécifiques pour les aménagements à l'attention des personnes déficientes visuelles en vigueur pourraient renforcer notre investissement. A ce jour, en Région Wallonne, l'article 415/16 relatif aux cheminements

(trottoirs) prévoit une hauteur minimale lors de dispositif régulant le stationnement créé par des potelets ainsi que la distance entre chacun d'eux. Nous ne retrouvons aucune recommandation quant à l'usage de dalles de vigilance ou de guidance.

De par l'investissement de l'ASPH au sein d'un groupe de travail coordonné par nos services et à la demande des ministres Picqué et Huytebroeck, en collaboration avec le CAWaB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles), il a été possible d'intégrer les aménagements de voiries spécifiques au handicap visuel dans les futurs textes du RRU (règlement régional d'urbanisme) qui pourraient être d'application en 2007.

De plus, depuis plusieurs années, lors d'aménagements de voiries, de carrefours, de la rénovation urbaine des villes et communes, la prise en charge des aménagements accessibles pour les personnes handicapées est prise en compte et subsidiée par les régions via les plans triennaux, les crédits d'impulsion, les plans communaux de mobilité...

Néanmoins, malgré les avancées architecturales et/ou techniques ou encore les textes réglementaires en vigueur pour garantir une accessibilité pour tous, il faudra de nombreuses années pour changer les comportements humains cités plutôt pour que cette accessibilité soit également respectée de tous. Ce travail quotidien et de longue haleine restera le cheval de bataille de nombreuses personnes handicapées ou les professionnels du monde du handicap ou qualifiés dans ce domaine (architecte, maître d'œuvre) afin de conscientiser à leur tour la société dans son ensemble.

Référence:

- v Institut scientifique de la santé www.iph.fgov.be/sasweb/his/fr
- v www.entrevues.be; www.amisdesaveugles.be
- v www.viakan.be
- v Usage des surfaces podotactiles par les personnes aveugles ou malvoyantes, brochure éditée par Centre d'Etude sur les réseaux de transport et de l'urbanisme sous la Direction de la sécurité et de la circulation routière en France

- Chargée de l'analyse : Christine BOURDEAUDUCQ, animatrice – coordinatrice
- Responsable : Gisèle Marlière

A.S.P.H.