

06 #DOSSIER

TRANSPORTS
ACCESSIBLES
Rêve ou réalité
pour les déficients
visuels ?

11 #SOCIÉTÉ

FAIRE SES COURSES SEUL
UN DÉFI QUI SE RELÈVE

12 #SOLUTION

L'INCLUSION
PASSE AUSSI PAR
LE NUMÉRIQUE



LUMEN #11
JUN 2018

SOMMAIRE

- 03 ÉDITO
- 04 ACTUALITÉS
- 06 DOSSIER : TRANSPORTS ACCESSIBLES
RÊVE OU RÉALITÉ POUR LES DÉFICIENTS VISUELS ?
- 10 SOCIÉTÉ
ACCESSIBILITÉ DES DOCUMENTS NUMÉRIQUES
TOUS RESPONSABLES !
- 11 SOCIÉTÉ
FAIRE SES COURSES SEUL, UN DÉFI QUI SE RELÈVE
- 12 SOLUTIONS
L'INCLUSION PASSE AUSSI PAR LE NUMÉRIQUE
- 13 SOLUTIONS
DUODAY : UN SUCCÈS D'AMPLEUR
- 14 SANTÉ
CHIRURGIE DU GLAUCOME : DU NOUVEAU AVEC L'ISTENT®
- 15 TRIBUNE
CAROLINE : DÉFICIENTE VISUELLE ET GRAPHISTE

06

Dossier

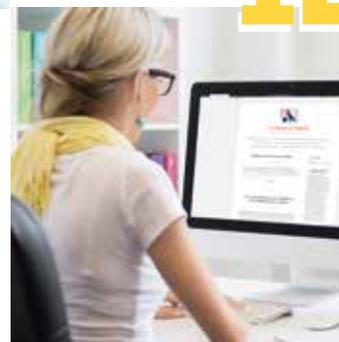
**TRANSPORTS
ACCESSIBLES**

RÊVE OU RÉALITÉ
POUR LES DÉFICIENTS
VISUELS ?



Solution
L'INCLUSION
PASSE AUSSI PAR
LE NUMÉRIQUE

12



Cette entreprise
a fait certifier sa
chaîne de contrôle.
pefc-france.org

Éditeur : UNADEV
Directrice de la publication : Jacqueline PERICO
Rédactrice en chef : Cécile COULON D'ELLOY
Coordination : Laetitia DAILH
Rédaction : Hélène DOREY, Éric LARPIN, Marine LASSERRE, Camille PONS,
Caroline SEYNAEVE, Ambre SEGARRA
Conception graphique : LVP GLOBAL
Impression : Groupe IMPRIM - Nombre d'exemplaires : 11 000 tirages
N° de Dépôt légal : ISSN 2431-9031

ÉDITO

N°

11

L'accessibilité dépend de chacun d'entre nous !

Imaginez un monde où les déficients visuels pourraient accéder à tous les services du quotidien sans le moindre encombre, où ils prendraient les transports en commun sans avoir besoin d'aucune aide, où ils pourraient même avoir leurs propres véhicules ! Imaginez un monde où ils pourraient remplir sans difficultés leurs dossiers administratifs avec les mêmes outils que les autres, où ils navigueraient avec fluidité sur tous les sites internet, où ils pourraient prétendre à une palette de métiers à la hauteur de la variété de leurs aspirations, un monde où la discrimination et les barrières à l'emploi seraient un lointain souvenir... Tous égaux, demain ?

Tout cela semble relever de la science-fiction, et pourtant... Depuis des années, de nombreux progrès ont été faits en matière d'accessibilité. Il est courant aujourd'hui par exemple d'entendre la chanson d'un feu sonore à un croisement de rues ou de découvrir un marquage en braille sur un produit du quotidien.

Dans le même temps, aveugles et malvoyants soulignent la myriade d'obstacles qu'ils continuent à rencontrer dans leurs démarches, leurs activités et leurs déplacements. Alors quoi ? Ce sont des râleurs les mirauds ou y a-t-il vraiment un souci qui empêche un réel progrès en matière d'accessibilité et d'égalité des chances ?

En fait, beaucoup d'efforts ont été faits sur des aménagements techniques et on a probablement oublié l'importance de l'aide humaine et du lien social comme vecteur d'accessibilité. Dans un monde de plus en plus individualiste, les déficients visuels se retrouvent souvent isolés face à des défis d'accessibilité d'où leur besoin croissant d'outils, là où autrefois la communauté venait compenser certaines défaillances du système.

Il faut admettre qu'une accessibilité totale est utopique, car nécessairement le fait de ne pas voir ou de mal voir va créer des empêchements par rapport à certaines activités où la vision est fortement sollicitée. De plus, les enjeux financiers sont tels que le coût d'une mise en accessibilité totale représenterait un investissement impossible à réaliser.

Mais alors, que faut-il pour rendre le monde plus accessible ? Il est essentiel d'abord, d'avoir conscience des empêchements réels que rencontrent les déficients visuels pour définir les vraies priorités et mettre en place les solutions les plus adaptées. En effet, on met parfois en place des usines à gaz là où une toute petite adaptation ou un peu d'aide humaine suffirait et à l'inverse on sous-estime certains problèmes. La communication est donc essentielle en la matière et dans le présent numéro de Lumen vous trouverez des premiers éléments de réponses à certaines de ces questions.

Dans un second temps, il faut bien comprendre que l'accessibilité n'est pas juste le problème de l'état ou d'institutions et d'entreprises spécialisées dans les solutions techniques, mais c'est l'affaire de tous, car un peu d'écoute, un petit coup de main, quelques minutes de son temps peuvent suffire à rendre le monde plus accessible !

Franck Pruvost, non-voyant
www.sensitiveways.com

MAGAZINE

OBJECTIF DU

LUMEN C'EST QUOI ?

Créé par l'UNADEV (Union Nationale des Aveugles et Déficients Visuels), ce magazine se destine à tous les acteurs du handicap visuel. Il a pour but de leur apporter des informations utiles et des réponses concrètes pour les aider dans leur action auprès des personnes déficientes visuelles.

Lumen en latin signifie lumière. C'est également une unité du flux lumineux, c'est-à-dire de la quantité de lumière émise par une source donnée. Notre ambition est de mériter ce nom et de vous apporter tous les éclairages dont vous avez besoin, de faire la lumière sur les grands sujets de la déficience visuelle, d'apporter des réponses.

Ne parlons plus de handicap, parlons de besoins concrets et de toutes les informations nécessaires pour y répondre !

ACTUS

PICTO ACCESS

UNE APPLI QUI FAVORISE L'ACCESSIBILITÉ DES LIEUX

Créée en 2015, cette application répertorie les lieux accessibles aux personnes en situation de handicap. À partir d'une carte de France dynamique, il est facile de repérer les lieux proches de soi et de savoir s'il s'agit d'un commerce, d'une banque ou encore d'un arrêt de bus ou de métro.

Cette initiative est participative, car vous pouvez vous-même alimenter la carte et ainsi noter un site sur sa qualité d'accessibilité et poster des commentaires pour compléter sa description. « Cet outil participatif permet à chacun de contribuer à une amélioration continue de l'application », précise Justin Marquant, fondateur du site.

www.pictoaccess.fr



AIDER C'EST FACILE AVEC LPLIZ

Demander de l'aide, c'est difficile quand on souffre d'un handicap invisible. Lpliz vise à créer une communauté basée sur la solidarité d'utilisateurs aidants et de personnes handicapées. L'application permet à des personnes dont le handicap n'est pas apparent, ou immédiatement apparent de se signaler et de demander de l'aide lorsqu'une situation devient difficile. Elle revendique l'attention aux autres et la gentillesse.

www.lpliz.com



L'AUDIODESCRIPTION ENFIN À PORTÉE DE TOUS, GRÂCE À GRETA

L'application d'audiodescription Greta pour téléphone portable permet de télécharger librement des audiodescriptions de films pour les personnes aveugles et malvoyantes. Ces dernières peuvent ainsi se rendre dans toutes les salles de cinéma en même temps que tout le monde, et vivre une expérience cinématographique d'une manière totalement autonome.

Avec Greta, la personne, avec son propre smartphone, va pouvoir de manière autonome et indépendante aller au cinéma, et ensuite écouter une audiodescription, préalablement téléchargée dans le catalogue des œuvres disponibles. Lorsque l'utilisateur arrive dans la salle de cinéma, il ouvre l'application et lance le fichier. L'application écoute le son du film pour se synchroniser et faire que l'écoute coïncide parfaitement. La synchronisation prend entre cinq et dix secondes. Compatible avec Voice Over, un petit signal sonore se fera entendre lors du chargement de l'application et de la synchronisation, avec un bip indiquant la réussite. Une fois la synchronisation effectuée, on met le portable dans une poche et il n'y a plus rien à faire si ce n'est profiter du film. L'application est totalement gratuite et permet donc de rendre le cinéma accessible beaucoup plus facilement.

www.handirect.fr/cinema-accessible-greta-starks

Apreva lance un service **DE MOBILITÉ ACCOMPAGNÉE** dans le Lot-et-Garonne

Afin d'apporter une solution à l'empêchement de mobilité des déficients visuels, APREVA Mobilité Accompagnée est un service de micro transport social, individuel ou semi-collectif à destination des personnes déficientes visuelles. En moyenne, 30 trajets au total sont prévus par mois, du lundi au vendredi.

Les chauffeurs des véhicules seront des salariés mis à disposition par l'association intermédiaire AIPC. Ainsi, le service proposé aura pour double objectif de favoriser la mobilité des usagers, tout en aidant ses salariés à revenir sur le chemin de l'emploi. Les véhicules seront entretenus au sein du garage social APREVA.

DÉMARCHES

- Accueil téléphonique/mail au 05 53 83 20 08 ou mobilite-accompagnee@apreva47.fr
- Traitement de la demande à J-1
- Validation de la demande et organisation du transport avec le bénéficiaire

TERRITOIRE D'ACTION

- Localisation du Bénéficiaire dans un rayon de 30 km autour d'Aiguillon
- Durée maximale du déplacement (Aller et retour) = 2h30

COÛT POUR LE BÉNÉFICIAIRE

- 5 € / trajet

Après ce test local, nous espérons que le service pourra s'étendre au réseau national APREVA.



DEUXIÈME ÉDITION DU **CHALLENGE DE KARTING** POUR DÉFICIENT VISUEL

En 2017, une première édition de cette manifestation avait été organisée sur le circuit de Crolles près de Grenoble. Le succès de ce premier challenge au monde de kart à l'aveugle a prouvé que l'idée n'était pas seulement un concept audacieux, mais un concept qui a emporté l'adhésion des personnes en situation de handicap visuel, des partenaires publics et privés, ainsi que des médias. Forts de cette réussite, les organisateurs proposent donc une deuxième édition sur le Grand Circuit du Roussillon le 16 juin 2018. Composition des équipages : une personne aveugle + un guide voyant, à bord de karts biplaces équipés d'un système spécifique (doubles commandes) avec système audio sans fil.

Cette initiative témoigne de la volonté de rendre l'activité sportive (notamment automobile) accessible à tous avec un bon entraînement, grâce à des machines adaptées et à la présence d'un copilote guide.

challengekartaveugle@gmail.com

DOSSIER

Transports accessibles

rêve ou réalité pour les déficients visuels ?

13 ans après la loi de février 2005 annonçant l'obligation de rendre accessible toute la « chaîne du déplacement » aux personnes handicapées, des progrès non négligeables ont été faits : progressivement, le droit a encadré l'ensemble des dispositifs liés à cette chaîne, alors que les opérateurs de transport ont entamé les mises aux normes de leurs matériels et lieux d'accueil.

Non prises en charge d'un client handicapé par un taxi, refus d'embarquement de passagers handicapés voyageurs seuls, etc., les réclamations se suivent et se ressemblent, mais elles se font moins nombreuses. Car, depuis l'adoption de la loi de 2005, la France a progressé en matière d'accessibilité des transports. « Et même plutôt bien », confirme Jacques Fournier, malvoyant, travaillant au sein du pôle accessibilité de l'AVH (Association Valentin Haüy).

Chiens-guides autorisés dans les trains, avions, et taxis, accompagnement gratuit des personnes par la SNCF ou Air France, matériels de transport progressivement équipés pour les besoins des déficients visuels... « tout cela est bien organisé », observe également Soraya Kompany, présidente de l'Apact (Association pour la promotion de l'accessibilité et de la conception pour tous).

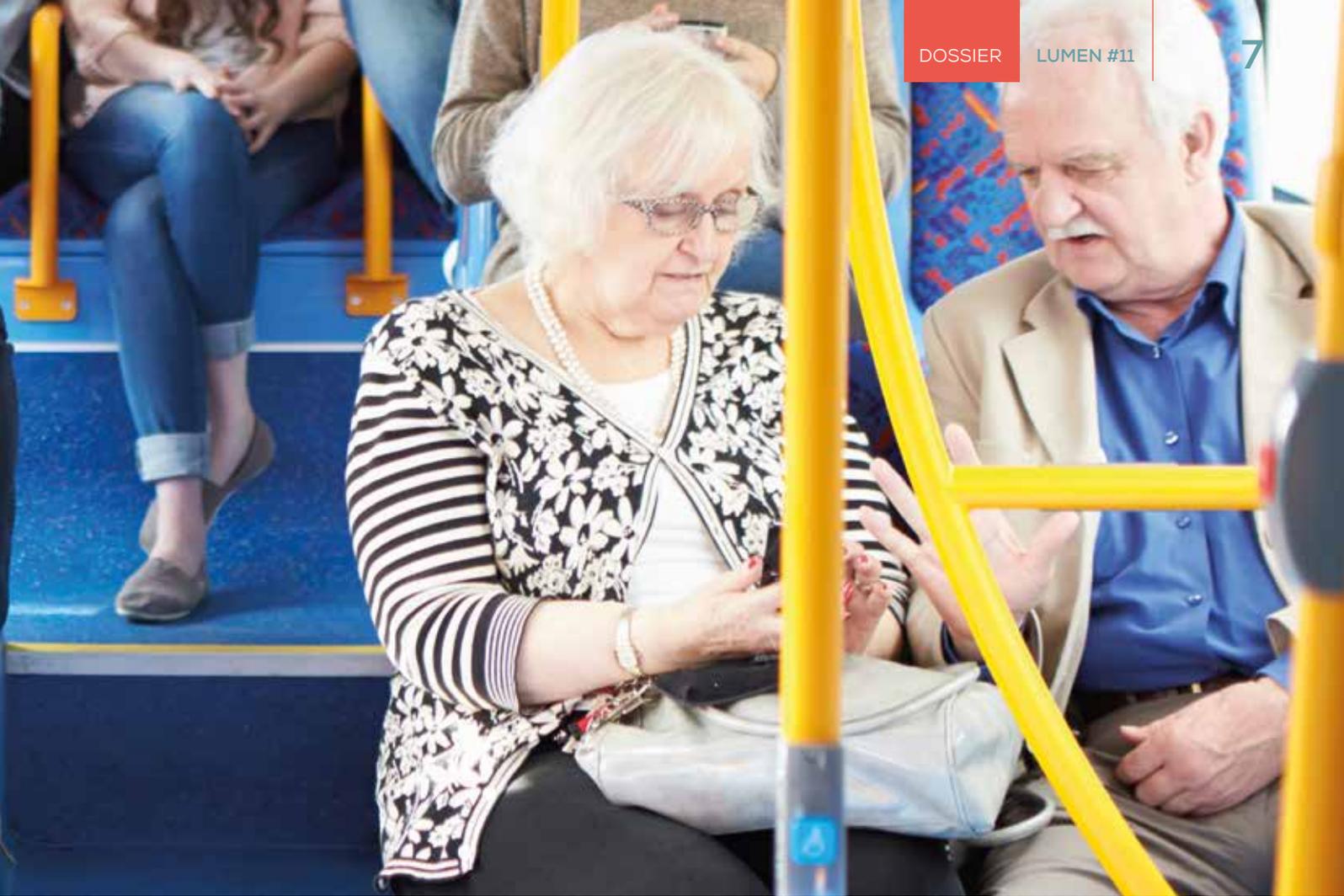
Une dynamique d'autant plus importante, selon cette ancienne cheffe de cabinet du délégué interministériel aux personnes handicapées, qui a participé à l'élaboration de la loi de 2005, que « le transport est le maillon essentiel de la chaîne du déplacement. Car cela ne sert à rien de rendre des bâtiments accessibles si l'utilisateur ne peut prendre un transport

pour se déplacer jusqu'aux commerces ou aux équipements qu'il fréquente le plus ».

LA SNCF DEPUIS LONGTEMPS « SUR LES RAILS »

Du côté des transporteurs, la SNCF est jugée « exemplaire » par Soraya Kompany. Le transporteur a été l'un des premiers à élaborer un schéma directeur accessibilité en septembre 2016. Fin 2017, il avait réussi à répondre à ces normes pour 97 de ses 209 gares principales en installant des bandes de guidage, des écrans à hauteur d'homme pour un meilleur confort de visibilité, les autres devant l'être d'ici à fin 2024.

Sur le même schéma que le service d'accompagnement Saphir (Service d'aide aux personnes handicapées pour les informations et la réservation) proposé par Air France, la SNCF développait le sien, Accès Plus, qui propose aussi de l'accompagnement jusqu'à l'installation dans le train. Service qui répond à un réel besoin puisqu'en 2017, 10 ans après son lancement, celui-ci avait enregistré plus de 650 000 prestations sur l'année, contre 17 000 réservations en 2007 avec 94 % de personnes « satisfaites » et 58 % des clients assuraient qu'ils n'auraient pas voyagé sans ce service.



La SNCF a aussi installé à Paris un système vocal pour guider les clients sur ses bornes de vente automatique, un bon moyen de ne pas faire reposer le mode de distribution des titres de transport sur le seul affichage d'écran.

LES NOUVEAUX SERVICES PENSÉS AVEC ET POUR LES MALVOYANTS

Pour le matériel, un peu plus difficile d'aller vite, car, comme le souligne justement Jacques Fournier, celui-ci « n'est renouvelé que tous les 30 ans ». Néanmoins, les nouveaux trains, comme le récent TGV l'Océane, intègrent dès leur conception les besoins exprimés par les associations de handicap, conviées depuis plusieurs années au sein de la commission accessibilité du transporteur. Les déficients visuels peuvent utiliser leur télécommande universelle, qui sert à déclencher les informations sonores dans les carrefours, pour déclencher des balises qui diffusent des messages sonores pour les aider à se déplacer dans les gares et à repérer les portes de leur train sur les quais. De même, souligne Denis Rousseau, un bénévole de l'AVH, « les écrans ont intégré les besoins en contrastes, des efforts ont été faits pour mieux repérer les places, numérotées sur les sièges à hauteur des yeux et avec des caractères plus gros, et des places ont été

aménagées pour permettre aux chiens guides de s'installer dessous ».

Le même type de progrès est visible dans le transport aérien, même si c'est plus inégal, car les compagnies sont diverses. Air France a été la première compagnie aérienne à créer un service d'assistance gratuit avant même que le règlement européen de juillet 2006 ne prévoie que les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes fournissent une assistance gratuite dans les aéroports et à bord des avions. Et cette prise en charge par le service SAPHIR, qui fonctionne dans une vingtaine de pays, peut « se faire depuis la sortie du taxi, de la navette ou du bus, car le parvis appartient à l'aéroport contrairement au transport ferroviaire où la prise en charge ne commence que dans l'enceinte de la gare pour des raisons d'assurance », note Jacques Fournier.

Les villes aussi ont avancé. Notamment pour les lignes de bus, parce qu'il était plus difficile de s'attaquer par exemple à des métros anciens, comme le parisien. Résultat, l'équipement est plutôt « bon aujourd'hui dans les grandes villes et les villes moyennes » selon Jacques Fournier : bus équipés en synthèses vocales pour annoncer les stations, avec des girouettes (systèmes d'affichage positionnés notamment en façades de bus) où l'on

intègre « de plus en plus de contraste pour avoir une meilleure visibilité ». C'est le cas des bus de la ligne 5 à Paris, après un travail effectué notamment par l'AVH avec la RATP, où le chiffre est donné sur fond bleu-marine avec un chiffre en blanc, ou encore à Évreux où l'on privilégie un affichage blanc, plutôt que jaune ou orange, sur fond noir. En matière d'accessibilité des bus, Nantes et Grenoble figurent aussi dans la liste des « bons élèves ».

DES SOLUTIONS ALTERNATIVES : LES EXEMPLES DES COMPAGNONS DU VOYAGE ET DE TITI FLORIS

À côté, des services spécialisés tels que ceux de l'association « Les Compagnons du voyage », créée en 1993 par la SNCF et la RATP, ou de Titi Floris, œuvrent en complément des transporteurs publics. La première accompagne dans les transports en commun des personnes dans Paris et en France, les aide aussi à décrypter un plan, à comprendre le système des correspondances, à se repérer... La centaine de salariés est d'ailleurs sensibilisée aux différents handicaps et aux techniques de guidage des personnes déficientes visuelles, tout comme ceux de Titi Floris, 900 chauffeurs qui peuvent conduire, à la demande dans des voitures de 5 à 9 places, des personnes

à autonomie ou mobilité réduite dans 14 départements de l'Ouest de la France, y compris hors zone urbaine. C'est d'ailleurs le « plus » du service, selon Olivier Thiberge, le référent Sud-Loire de la Scop, puisque les conducteurs sont formés « au moins une fois par an aux gestes et postures à avoir avec n'importe quel handicap, dont le visuel ».

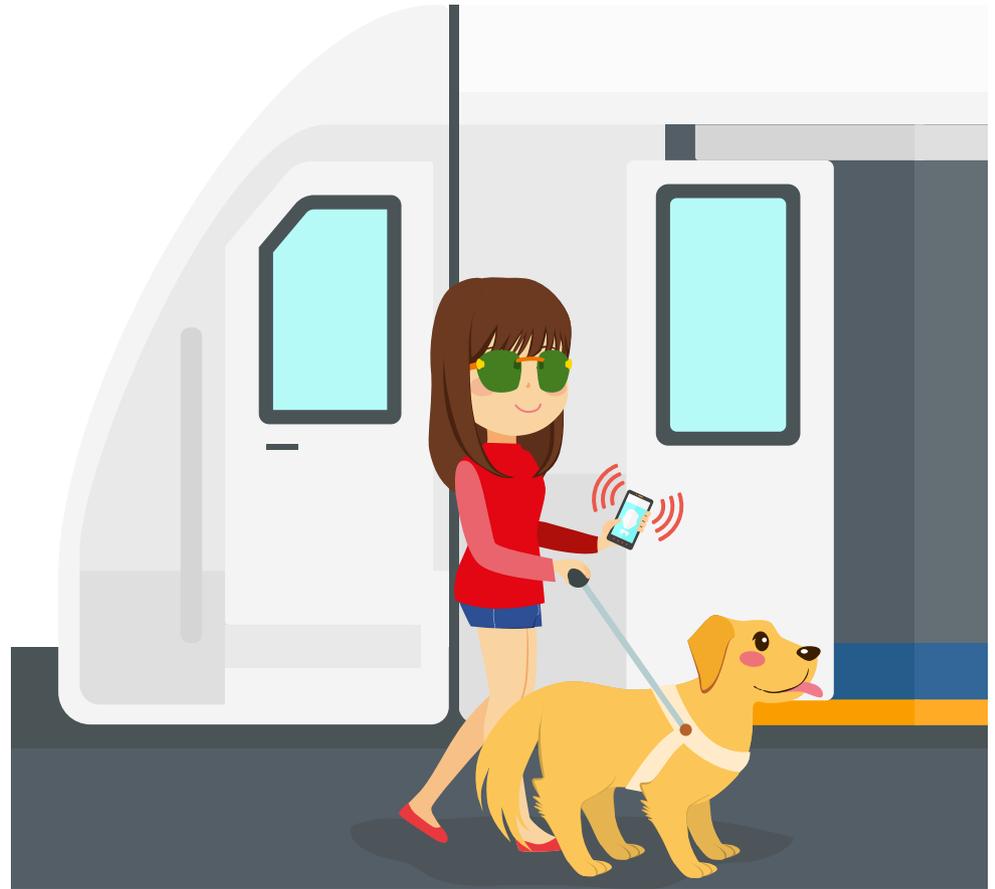
LES PROMESSES DES APPLICATIONS MOBILES

Les outils numériques, en pleine évolution, semblent aussi offrir des perspectives intéressantes. Premier impératif : que tous les sites internet soient accessibles ! Une obligation pour tout ce qui relève du service public, afin de donner un maximum d'informations, et ce d'autant qu'« un déficient visuel doit préparer nécessairement son voyage en amont », remarque Denis Rousseau. Mais tous ne le sont pas.

Celui de la SNCF a connu des améliorations grâce aux échanges entretenus avec les premiers concernés, comme le rallongement du temps pour réserver en ligne un billet, auparavant trop court pour un déficient visuel. Les applications mobiles ouvrent davantage de possibilités, car, désormais, c'est armé de son smartphone que l'on peut profiter en direct de solutions de guidage. La SNCF en teste d'ailleurs une actuellement pour se repérer dans ses gares.

LE PROGRÈS POUR LES UNS N'EST PAS TOUJOURS UN PROGRÈS POUR LES AUTRES

Le progrès n'est pas non plus toujours pensé pour tous. Exemples tout « bêtes », les voitures électriques, plus dangereuses pour les déficients visuels, car on ne les entend pas, ou encore les zones partagées dans lesquelles « ils ont du mal à se



retrouver, car ils manquent de points de repère », observe Denis Rousseau. Ce qu'avait souligné aussi la Fédération des Aveugles de France qui évoquait, entre autres, les problèmes suscités par les « trottoirs qui s'abaissent au niveau de la chaussée et qui sont partagés avec les cyclistes ». Des arguments à prendre en compte, car l'accessibilité des transports passe évidemment par l'accessibilité des trottoirs, des abribus, des quais...

Il peut y avoir aussi encore des chauffeurs « récalcitrants » qui coupent le système vocal dans les bus, observe Soraya

Kompany. Résistances que la formation pourrait éteindre progressivement (lire l'encadré). Les personnes déficientes visuelles ont aussi un rôle à jouer, car « elles ont des droits, mais aussi des devoirs », assène-t-elle. « Par exemple, respecter l'organisation et, dès l'achat d'un billet de train, prévenir qu'elles ont besoin d'un accompagnement et ne pas l'exiger le jour même. »

Enfin, Soraya Kompany s'inquiète d'un possible retour en arrière alors que la France, classée en 2001 par l'Eurobaromètre de la Commission européenne parmi les derniers pays en termes d'accessibilité, est aujourd'hui « l'un des rares pays à proposer un dispositif réglementaire complet sur l'accessibilité ». Ce retour en arrière s'explique « parce qu'aujourd'hui la ministre en charge du handicap n'a pas la compétence sur l'accessibilité » et parce que le nouveau projet de loi sur le logement laisse entrevoir une « diminution de la prise en compte de l'accessibilité ». Celui-ci prévoit en effet, dès lors que l'on construit, « uniquement l'accessibilité de 10 % des logements ». « Va-t-on dire de la même manière que 10 % du matériel de transport doit être accessible ? » commente la présidente. « Et une personne handicapée devra-t-elle donc attendre le 10^e véhicule qui sera adapté ? ».

QUE DIT LA LOI ?

L'accessibilité des personnes handicapées est définie par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Elle prévoit l'accessibilité dans toute la chaîne du déplacement et rend obligatoire l'accès des chiens-guides d'aveugles aux transports, y compris maritimes et taxis, sans facturation. La loi a été renforcée par plusieurs décrets, arrêtés et ordonnances : les personnes handicapées doivent pouvoir monter et descendre des véhicules ou des rames, se localiser, s'orienter et bénéficier de l'information nécessaire à l'accomplissement de leur voyage. Des textes introduisent la nécessité de faire des aménagements, comme de l'information sonore et visuelle, et l'ordonnance du 28 octobre 2010 prévoit que tout renouvellement de matériel roulant doit être accessible. Le transport aérien est de son côté notamment encadré par le règlement européen du 5 juillet 2006 alors que les bus de ville sont régis notamment par un arrêté du 3 mai 2007 qui rend obligatoires les synthèses vocales d'annonces sonores.

1 - en 2001

2 - en Normandie

3 - de la Bretagne à la Gironde

4 - Société coopérative de production



© Michael Shick

CONDUIRE sans y voir ?

La Google Car a déjà fait des milliers de kilomètres aux États-Unis et les plus grands constructeurs se penchent sur les systèmes de conduite autonome. Promesse ou illusion d'autonomie pour les aveugles ?

Un véhicule bardé de capteurs et qui sait conduire « tout seul », on sait que ça ne relève plus de la science-fiction. Des lignes de métro (la 14 à Paris : 240 000 voyageurs chaque jour ; la 1 : 207 millions par an ; des navettes comme Orlyval : 3 millions de passagers par an), circulent déjà sans que plus personne ne s'inquiète de l'absence de chauffeur. Ces transports préfigurent les véhicules autonomes qui pourraient offrir des perspectives incroyables aux déficients visuels. « Technologiquement, nous ne sommes plus très loin, même si en Europe, il reste encore un cap à franchir lié à l'environnement routier et au tissu urbain, plus complexes qu'aux États-Unis », confirme Franck Gechter, chercheur en intelligence artificielle à l'université de technologie Belfort-Montbéliard.

Mais davantage qu'à des défis technologiques, leur développement se heurte surtout à des problèmes moraux, juridiques ou financiers : quel choix, entre la collision sur un mur ou renverser un piéton, doit privilégier l'algorithme en cas d'imprévu ? - qui va être responsable

en cas d'accident ? - qui pourrait acheter un véhicule de ce type qui coûte entre 200 000 et 300 000 euros -. Un dernier frein néanmoins contournable en imaginant d'autres modèles économiques, « comme un système de transport public », un véhicule à emprunter ou à louer.

ET SI ON COUPLAIT DES FONCTIONNALITÉS AUTONOMES À DES INFORMATIONS TACTILES ET AUDITIVES ?

Enfin, il y a des questions d'éthique comme accepter qu'une voiture « prenne des décisions qui vont engager leur vie ». Intéressant d'ailleurs de voir le dernier baromètre aux États-Unis qui montre que 78 % veulent rester derrière le volant et ne déléguer au système que les tâches rébarbatives et que 54 % ne veulent même pas partager la route avec des véhicules autonomes. Et en France, selon un sondage Opinion Way, ils étaient 56 % en août dernier à déclarer ne pas être prêts à franchir le cap. ●

Par Camille Pon s

UNE NÉCESSAIRE FORMATION DE TOUS

« Ça bloque encore avec certains acteurs. Les architectes, par exemple, qui aiment moins les contrastes et préfèrent le gris », remarque Denis Rousseau. Plutôt révélateur du manque de formation des acteurs de la chaîne du déplacement. « Cinq ans après, ils sortent de formation sans connaissance en la matière », poursuit d'ailleurs le bénévole.

C'est ce manque de connaissance qui a mené aussi à la construction de travées qui partent du toit vers le sol, en biais comme les dessous d'un escalier, à la fameuse gare de Saint-Roch, sur lesquelles les déficients visuels ont plus de chances de se cogner. C'est aussi la méconnaissance de la réglementation qui engendre encore des refus de chiens-guides... C'est à ce titre que l'Apact milite pour l'intégration de cette dimension dans tous les cursus professionnels, dès le secondaire dans les bacs pros, alors qu'aujourd'hui, quand elle existe, ça n'est qu'à titre optionnel. Ainsi, les associations de personnes déficientes visuelles proposent des modules de formation : on y découvre notamment différentes maladies génétiques et on les « met en pratique » grâce à des lunettes de simulation. Expériences « réussies », selon Jacques Fournier, « car si elles ne sont pas à 100 % à la place des mal-voyants, les personnes formées ne comprennent pas ce que ça implique. »

SOCIÉTÉ

ACCESSIBILITÉ DES DOCUMENTS NUMÉRIQUES

Tous responsables !

Vous qui communiquez régulièrement par emails ou documents joints interposés auprès d'un public déficient visuel, nous vous proposons quelques bonnes pratiques à intégrer afin de permettre à tous de lire vos documents numériques dans les meilleures conditions.

Cela ne vous demandera qu'un petit effort d'ajustement dans l'utilisation de vos logiciels de traitement de texte pour un grand bénéfice pour vos destinataires. Parce que les outils d'assistance technique ne font pas tout. Et parce qu'il n'est pas question que l'effort d'adaptation soit unilatéral. Une démarche citoyenne à adopter d'urgence !

En France, 12 millions de personnes sont concernées par l'accessibilité du numérique, dont 1,5 million de déficients visuels. 80 % d'entre eux sont victimes d'un handicap non-visible.

On sait à quel point aujourd'hui l'accès au numérique et à internet est primordial dans l'insertion sociale et professionnelle, et si cette révolution du digital a offert aux personnes atteintes de déficiences visuelles une ouverture accrue sur le monde, il y a encore des efforts à faire en matière d'accessibilité.

C'est pourquoi les associations se battent pour faire inscrire cette question dans la législation de manière récurrente.

LES BONNES PRATIQUES À SUIVRE

Au-delà des normes et de la législation, l'accessibilité du numérique est l'affaire de chacun le plus simplement du monde en faisant en sorte que les documents que l'on fait circuler soient lisibles par tous.

Travaillez la mise en forme

Inutile de rédiger vos mails ou documents en police 48 ! Par contre, pensez par exemple à privilégier l'envoi d'un document Word plutôt qu'un PDF plus difficile à rendre accessible (mais pas impossible ; référez-vous à des fiches pratiques sur internet, par exemple sur www.technologie-handicap-accessibilite.net).

Utilisez de préférence une police sans empattement type Arial, Verdana, Tahoma, etc.

N'hésitez pas également à enrichir votre texte : l'utilisation du gras ou de la couleur (pourvu que vous respectiez des contrastes suffisants) permet de donner du rythme à votre document et d'avoir des points de repère. N'hésitez pas non plus à y intégrer des illustrations (schémas, images...) même si, dans la mesure du possible, mieux vaut éviter les tableaux. Vous les rendrez accessibles en les associant systématiquement à une légende précise (à l'aide de la fonctionnalité « insérer une légende »), et surtout en les agrémentant systématiquement d'un texte support décrivant parfaitement leur contenu. L'image ne peut en aucun cas remplacer un texte. En outre, bannissez l'habillage des éléments visuels avec le texte ; détachez-les et mettez-les suffisamment en valeur (par exemple à l'aide d'un encadrement épais) afin d'en faciliter la lecture et le repérage par un synthétiseur vocal par exemple.

Structurez vos contenus

C'est le principal effort que vous aurez à faire. En effet, un texte bien structuré permet de s'y retrouver facilement et d'accéder directement au contenu souhaité. Pour cela, il est recommandé d'utiliser les fonctionnalités de votre logiciel de traitement de texte qu'est la création de styles de paragraphes (titres, intertitres...), afin de créer un document uniforme, et la génération d'un sommaire ou d'une table des matières. Pour vos



illustrations (si elles sont nombreuses), n'hésitez pas non plus à avoir recours à l'insertion d'une table des illustrations (dans l'onglet « références »). Les liens hypertextes et les renvois de texte sont également une aide précieuse à la navigation.

Enfin, finissez en vérifiant l'accessibilité de votre document (sur Word : fichier > informations > vérifier la présence de problèmes > vérifier l'accessibilité).

Ces bonnes pratiques peuvent paraître fastidieuses à acquérir au début, mais après quelque temps d'exercice, elles deviendront un automatisme !

LE POINT SUR LES OUTILS D'ASSISTANCE TECHNIQUE

Un matériel adapté, tel que des loupes, des télé-agrandisseurs, et un nombre toujours plus croissant de logiciels variés (clavier et souris virtuels, synthèse vocale... Liste à retrouver www.technologie-handicap-accessibilite.net), permet d'offrir aux personnes déficientes visuelles une amélioration notable de leur confort de lecture à l'écran. Cependant, en aucun cas cela n'exonère de suivre les conseils d'accessibilité donnés plus haut, car l'utilisation de ces outils n'est pas encore démocratisée (en raison de leur coût, de leur difficulté d'utilisation, ou simplement d'un manque d'information). ●

Par Ambre Segarra

Faire ses courses seul

UN DÉFI QUI SE RELÈVE

SOCIÉTÉ

Alors qu'elles pourraient constituer un moment d'échange, une balade agréable en ville... les courses alimentaires se transforment le plus souvent en une corvée. Circulation périlleuse dans les rayons, produits difficilement identifiables, personnel peu disponible... Les initiatives permettant aux consommateurs de devenir des consomm'acteurs sont assez rares, en voici quelques-unes.

AMÉNAGEMENT DES COMMERCES

La loi Handicap de 2005 imposait aux magasins d'être accessibles aux personnes handicapées au 1er janvier 2015. Malgré une rallonge de trois ans, il est facile de vérifier que l'on est loin du compte. Parmi les enseignes de la grande distribution, qui depuis plusieurs années mènent des actions visant à améliorer l'accessibilité de leurs magasins, le Groupe Casino. En 2013 et pendant 6 mois, une trentaine de patients de l'hôpital des Quinze-Vingts à Paris ont expérimenté l'ergonomie d'un supermarché laboratoire, réalisé en partenariat avec l'Institut de la vision. Cette rue artificielle a notamment permis des améliorations sur les éclairages. Ils tiennent dorénavant compte des ombres portées dans les rayonnages. L'enseigne Monoprix poursuit aussi ses aménagements de remises aux normes : portes automatiques à l'entrée, balises sonores guidant vocalement, signalétique renforcée, revêtement d'éveil à la vigilance en amont de chaque escalier, nez de marche contrastés visuellement et antidérapant...

LECTURE DES EMBALLAGES

Qu'est-ce qui ressemble plus à une boîte de conserve qu'une autre boîte de conserve ? Le Groupe Casino, toujours suite aux tests réalisés dans la rue artificielle, a engagé une réflexion sur les caractéristiques du packaging. Résultat sur des produits de leur marque les informations ont été priorisées, les tailles de caractères redéfinies et agrandies, les contrastes des couleurs affinés. L'enseigne Auchan propose quant à elle, 2 000 produits étiquetés en braille, soit 40 % de l'offre de sa marque. Le braille est présent sur les étuis en carton, mais également les barquettes en plastique et les flacons. Pour les personnes n'utilisant pas le braille et effectuant leurs courses dans d'autres enseignes, il leur est possible de se faire aider par leur téléphone, grâce à des applications créées par des start-up et des grandes enseignes de la distribution, comme Auchan avec AuchanDirect. Une application permet d'identifier les codes-barres, une autre des plats et produits alimentaires, lire un texte comme un panneau de direction, une notice, la marque d'un produit dans un rayon...

AIDES HUMAINES ET/OU TECHNOLOGIQUES

En France, les commerces ne disposent pas de service d'accompagnement pour les personnes en situation de handicap. Selon Pierre, non voyant, « tout dépend de la sensibilité des personnes, mais même si elles sont charmantes, elles ont peu de temps à nous accorder. Je fais donc mes courses dans mon village. La supérette est minuscule. Si j'étais en fauteuil, je ne pourrais certainement pas y rentrer. Elle est aussi plus chère qu'un supermarché, mais c'est une véritable caverne d'Ali Baba, on y trouve tout. Changements dans les rayons, promotions, nouveautés... je suis au courant de tout. Le boucher, le boulanger, le marchand de légumes



ne sont pas de plain-pied et rien pour repérer les marches, mais qu'importe tout le monde est au petit soin. Souriant, cela s'entend. Ma priorité est la convivialité. »

Le recours à Internet pour faire ses courses est une alternative en plein développement. Les marques font tout pour rendre leur site facile d'utilisation. Picard propose une identification des articles de son catalogue avec description des produits comme si vous étiez en train de lire les emballages des produits devant les rayons du magasin et édite aussi deux fois par an l'ensemble de son catalogue en version braille et chaque mois les promotions, sans oublier des fiches recettes. Il semble être le seul à proposer ce type d'initiative. Selon Liliane non-voyante, « pour les mamies comme moi, les nouvelles technologies sont trop compliquées à utiliser, sans l'aide des jeunes générations, je ne pourrais pas en profiter. Sans être pessimiste, j'ai 80 ans et je me demande si je verrais un jour des magasins réellement accessibles. » ●

Par Hélène Dorey

SOLUTIONS

L'inclusion passe aussi par le NUMÉRIQUE

L'accessibilité numérique est un droit citoyen. Cependant, qu'en est-il vraiment ? Est-ce que les déficients visuels peuvent aisément naviguer sur le web ? Ce n'est pas si sûr.

Quand on pense accessibilité, on pense souvent en premier lieu à l'accessibilité physique : les bâtiments, les transports, etc. Il est une autre accessibilité qui est plus discrète et cependant essentielle : l'accessibilité numérique. Comment remplir un formulaire en ligne, accéder à une information, déclarer ses impôts, obtenir des aides en ligne, bref, vivre comme tout le monde, quand on est déficient visuel ? Élisabeth, déficiente visuelle et créatrice du blog Les mains de Babeth*, a accepté de faire le tour de la question pour nous.

DES AMÉLIORATIONS CROISSANTES DEPUIS 10 ANS

Élisabeth déclare ses impôts en ligne depuis plusieurs années maintenant, sans aucun problème. Le site et l'application mobile de la CAF sont également parfaitement accessibles pour les personnes déficientes visuelles. Il en est de même pour les services d'EDF. Car Élisabeth tient à le signaler : depuis dix ans, beaucoup de progrès ont été faits.

ENCORE TROP DE DYSFONCTIONNEMENTS

Cependant, certaines administrations n'offrent, aujourd'hui encore, pas la possibilité aux personnes déficientes visuelles d'être autonomes. La Poste, par exemple, depuis l'informatisation de toutes ses démarches, ne permet pas à chacun une libre utilisation de ses machines. Par exemple, envoyer une lettre recommandée se fait grâce à un clavier tactile, de même pour commander un carnet de timbres. La personne déficiente visuelle doit

absolument requérir l'aide d'un employé et lui donner sa carte bleue.

Il faut ainsi souvent s'adapter : par exemple le site de Pôle Emploi est accessible, mais pas l'application. Les distributeurs automatiques de la RATP sont accessibles, à condition qu'on ait eu connaissance de l'œil en bas à droite de l'écran sur lequel il faut cliquer...

DES SITUATIONS QUI PRÉTENT À SOURIRE... JAUNE

Élisabeth a voulu se porter candidate pour un poste de l'Académie de Paris réservé aux personnes en situation de handicap. Bien que les candidatures se fassent exclusivement en ligne, il était impossible d'obtenir le formulaire Captcha (destiné à prévenir les spams) de manière auditive ; Élisabeth n'a donc pas pu postuler. Souvent l'accessibilité est faite de détail... Ce qui reste complexe à appréhender, c'est qu'il ne s'agit pas de penser au handicap comme une unité globale, mais à toutes les situations handicapantes et tous les handicaps.

En parallèle, de nombreux organismes, comme la MDPH (Maison Départementale des Personnes Handicapées), ne proposent que des formulaires papier pour leurs démarches. Les personnes déficientes visuelles ne peuvent donc pas être autonomes sur ces questions, un accompagnateur voyant doit leur lire et leur remplir le formulaire.

L'ACCESSIBILITÉ NUMÉRIQUE : QUEL RÉFÉRENTIEL ?

Le numérique est une aide précieuse pour l'autonomie des personnes en situation de

handicap visuel, mais encore faut-il que les sites soient bien construits.

Une loi datant du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » oblige pourtant les sites internet des administrations publiques à être accessibles aux personnes handicapées.

Or une personne déficiente visuelle n'a que deux solutions pour accéder aux ressources numériques : un logiciel d'assistance vocale qui lit ce qui est écrit à l'écran ou un logiciel qui retranscrit en braille ce contenu. Les images ne peuvent pas être lues sans le texte qui les décrit, les pages de destination des liens ne peuvent pas être explicites si le texte ne l'est pas, les contenus uniquement atteignables grâce au pointeur de la souris ne sont pas non plus accessibles pour les personnes ayant seulement le clavier comme outil.

Un Référentiel Général d'Accessibilité pour les Administrations (RGAA) a été mis en place depuis 2009 pour accompagner les administrations dans l'amélioration de leurs contenus numériques. Toutes ne sont pas encore à jour, en particulier, selon Élisabeth, les administrations centrales comme les académies ou les ministères. Mais elle est confiante : si on signale chaque dysfonctionnement, les améliorations se feront en suivant. Il ne faut donc pas hésiter à répondre à toutes les enquêtes faites sur la question. On a en effet envie d'y croire ! ●

Par Marine Lasserre

* lesmainsdebabeth.wordpress.com

SOLUTIONS

DUODAY : un succès d'ampleur

Mettre en relation pendant toute une journée une personne en situation de handicap et un salarié du milieu ordinaire sur son lieu de travail, c'est l'idée toute simple, mais très concrète du Duoday. Et c'est aussi un succès avec plus de 4 000 associations réalisées dès la première année.

« Avec 4 000 duos, nous avons dépassé tous nos objectifs, explique-t-on au secrétariat d'État aux personnes handicapées. Beaucoup plus de personnes que nous n'espérions se sont inscrites pour participer au Duoday : salariés, chefs d'entreprise, artistes, sportifs. La majorité des membres du gouvernement a participé, avec par exemple la Ministre des Sports Laura Flessel, qui a eu pour binôme un cécifootballeur. » Cette première journée nationale du 26 avril a déjà fait l'objet d'une communication en conseil des ministres. On a appris que le Duoday sera renouvelé l'année prochaine. « Nous allons communiquer le mois prochain sur le suivi des binômes qui se sont pérennisés et qui ont abouti à du concret, poursuit le chargé de mission au secrétariat d'État. Car le Duoday a pour objectif de changer le regard de la société sur les personnes handicapées, mais aussi de leur donner des pistes nouvelles d'emplois ! »

L'initiative du Duoday a pris une ampleur inattendue, alors qu'elle est née il y a seulement deux ans. À l'origine, l'ALGEEI (association laïque de gestion d'établissements d'éducation et d'insertion), qui regroupe dans le Lot-et-Garonne plusieurs Esat et foyers d'accueil, cherchait une solution simple de mise en relation entre ses salariés et les entreprises du milieu ordinaire. « À l'occasion d'un appel à projets de l'Agence régionale de santé de Nouvelle Aquitaine, explique Stéphane Cornuault, directeur général adjoint d'ALGEEI, nous avons découvert l'expérience Job Shadow, qui existait depuis 2008 en Irlande. Cette innovation consistait à associer pour une journée le salarié d'une entreprise à une personne handicapée, dans le cadre professionnel du premier. »

Le Duoday venait de naître dans la région d'Agen ! Cette journée a permis de remplir

plusieurs objectifs : casser les stéréotypes des personnes handicapées du côté des employeurs, accompagner les entreprises, mieux communiquer sur les compétences des personnes handicapées et aboutir à des embauches dans certains cas. « Ce ne sont pas les handicaps qui définissent la composition des duos, mais bien les compétences, complète Stéphane Cornuault. C'est pour cela que notre action tournée vers l'employabilité ne se limite pas à une seule journée. Quand les duos ont bien fonctionné, nous essayons d'aller plus loin. Pour ce qui concerne notre programme dans le Lot-et-Garonne, nous avons abouti à plusieurs embauches en milieu ordinaire de salariés issus de nos Esat, ainsi qu'à des contrats de prestations ou des stages plus longs pour d'autres. »

Tous les ans, l'ALGEEI, pionnière du dispositif, qui est aussi devenu un outil mis en avant pour l'inclusion des personnes handicapées dans de nombreux pays européens, se découvre étonnée du nombre de personnes du milieu ordinaire désireuses de participer au Duoday. « Si l'on regarde les seuls chiffres du Lot-et-Garonne, se réjouit Stéphane Cornuault nous avons eu 80 Duos la première année, ce qui nous semblait déjà beaucoup. Nous sommes arrivés à 250 Duos cette année. Il faut dire que la procédure est assez simple, puisqu'il suffit de s'inscrire sur le site du Duoday pour déclarer son intention de participer. » L'organisation de l'ALGEEI continue d'être le point d'appui pour l'organisation des duos à travers toute la France.

Ces premiers succès ont donc incité la secrétaire d'État Sophie Cluzel à « nationaliser » dans la France entière le concept du Duoday cette année, avec une forte adhésion du grand

public, notamment au travers des médias : un journaliste malvoyant a par exemple formé un duo sur RMC avec une autre journaliste. Les chiffres définitifs seront connus courant juin, mais les succès de cette année engagent déjà le gouvernement à renouveler le Duoday l'an prochain. ●

Par *Éric Larpin*





SANTÉ

CHIRURGIE DU GLAUCOME

DU NOUVEAU AVEC L'ISTENT®

De nouveaux traitements mini-invasifs dans la chirurgie du glaucome à angle ouvert sont aujourd'hui disponibles pour les patients. Parmi ceux-ci, le micro-stent de pontage trabéculaire développé par la société Glaukos est disponible en France.

Glaukos est une société américaine de technologie médicale spécialisée en ophtalmologie, créée en 1998 et qui se concentre sur le développement et la commercialisation de technologies visant à transformer le traitement du glaucome. La société a été pionnière de la chirurgie micro-invasive du glaucome (MIGS), qui a révolutionné le traitement traditionnel du glaucome et le paradigme de sa prise en charge. L'objectif de Glaukos est d'améliorer la vie des patients et de leur fournir d'autres possibilités thérapeutiques en créant de nouveaux moyens de gérer efficacement leur pression intraoculaire facteur de risque de leur glaucome.

Le glaucome est une maladie dégénérative de l'œil qui endommage le nerf optique et qui peut causer une déficience visuelle, voire une cécité. Le glaucome est asymptomatique, ce qui signifie qu'il survient sans que des

symptômes visibles n'apparaissent. Sans examens adéquats, le glaucome peut souvent ne pas être diagnostiqué et peut s'aggraver au fil du temps.

L'un des principaux facteurs de risque de développement du glaucome est l'augmentation de la pression oculaire se produisant quand le fluide intraoculaire transportant d'importants nutriments vers la lentille et la cornée s'accumule et ne s'évacue pas naturellement. Parmi les facteurs de risque supplémentaires figurent l'âge avancé, une myopie sévère, une mauvaise circulation sanguine et la génétique (avoir un membre de la famille souffrant du glaucome).

Le glaucome est une maladie chronique et progressive, une intervention précoce peut retarder ou stopper la progression de la maladie. En général, le traitement se concentre sur la réduction de la pression intraoculaire et commence souvent par la prescription d'un ou de plusieurs collyres. Mettre du collyre peut être difficile pour certains patients, car les gouttes doivent être appliquées correctement et à intervalle précis afin d'être efficaces. Le traitement médical peut également s'avérer inefficace, d'autres options de traitement doivent alors être considérées.

La chirurgie micro-invasive du glaucome peut représenter une option intéressante pour les patients atteints d'un glaucome à angle ouvert léger à modérer. L'implant développé par Glaukos se nomme l'iStent®, il s'agit d'un micro stent en titane permettant au chirurgien de réaliser un micro-pontage trabéculaire en le

plaçant dans le système d'évacuation de l'œil : le canal de Schlemm à travers le trabéculum. L'iStent® est conçu pour créer un système de pontage entre la partie antérieure de l'œil et son système d'évacuation afin de rétablir la capacité naturelle de l'œil à évacuer le fluide et ainsi permettre de rétablir une pression intraoculaire adéquate. L'implantation de l'iStent® dure quelques minutes sous anesthésie locale et ne nécessite pas de suivi particulier. L'acte chirurgical peut être réalisé isolément ou conjointement à une chirurgie de la cataracte.

À l'heure actuelle, iStent® est l'un des plus petits dispositifs médicaux (1 millimètre de long) pouvant être implantés dans le corps humain. Il a été implanté dans plus de 300.000 yeux à travers le monde, et de plus en plus de patients bénéficiant chaque jour de la procédure iStent®. Le dispositif médical iStent® a fait l'objet de nombreuses études cliniques et d'une soixantaine de publications scientifiques. Ces études ont montré qu'il est possible avec l'iStent® de diminuer significativement la pression intraoculaire et de permettre de réduire, voire de supprimer, les collyres. Le profil d'innocuité de l'iStent® est comparable à celui de la cataracte.

Dans un avis d'octobre 2015, la Haute Autorité de Santé a reconnu l'intérêt médical de l'iStent® dans le traitement du glaucome à angle ouvert léger à modérer en combinaison avec une chirurgie de la cataracte.

TRIBUNE

CAROLINE : DÉFICIENTE VISUELLE ET GRAPHISTE

J'ai 42 ans et j'ai appris, en juillet 2011, lors d'une consultation classique, que je suis atteinte de rétinite pigmentaire. Après chacune de mes deux grossesses, j'ai consulté un ophtalmologiste et, avec le recul, je pense que ce n'était pas un hasard.

« C'EST TRÈS
ENTHOUSIASMANT



DE FAIRE FRUCTIFIER
MA PROPRE EXPÉRIENCE »

Astigmatisme depuis ma tendre enfance, mon acuité visuelle centrale a toujours été bonne, néanmoins j'avais subi un déchirement de rétine sur l'œil gauche à l'âge de 22 ans. Très bien opéré, ce dernier avait vite récupéré. Malgré un suivi régulier pendant 2 ans au 15/20, je n'avais jamais entendu parler de cette fichue pathologie rétinienne. Je vivais donc avec ; c'est assez fascinant de s'apercevoir combien le cerveau compense et permet de s'adapter.

Cependant, ma vision nocturne était altérée. Bien évidemment, je l'avais signalé à mon ophtalmo de ville qui avait négligemment répondu que ce n'était rien. Alors voilà, lorsque mes tibias faisaient de mauvaises rencontres avec le mobilier urbain, que je mettais trop de temps à retrouver ma fille sur les tapis de la crèche, que j'angoissais à l'idée de sortir le soir en concert, au cinéma, chez des amis, une seule explication semblait possible : j'avais des problèmes psychologiques. Cette théorie avait été validée par un psy : « madame, vous manquez de repères », ce qui pouvait coller avec mon histoire personnelle dont j'avais hérité quelques casseroles. En plus, mon entourage me qualifiait souvent de maladroite, il n'y avait donc pas de quoi s'interroger plus que ça.

Passé le choc du diagnostic, savoir de quoi je souffrais m'a permis de mieux voir ! J'ai appris à faire attention lors de mes déplacements, j'ai appris à laisser ma fille Blanche me prendre la main pour me guider, j'ai appris à utiliser une canne, j'ai appris ce que signifie avoir un handicap, j'ai appris combien l'humour vous

permet de rester à la surface lorsque vos yeux voudraient pleurer. Il y a eu des phases de déni, des instants de désespoirs, des craintes sur les lendemains qui semblent plus incertains que pour d'autres puis des interrogations terribles sur mon avenir professionnel.

Graphiste freelance de métier, autant dire que mes yeux sont précieux et, plutôt qu'en envisager une reconversion, j'ai fait le choix aujourd'hui de mettre ma créativité au

service de la déficience visuelle. Si certains d'entre nous ne peuvent plus voir, nous devons veiller à construire des ponts entre voyants et non-voyants. Le graphisme en est un, il est essentiel de ne pas négliger la mise en page des documents à visée pédagogique pour aveugles et déficients visuels, car agréables pour les lire, ils se partageront bien mieux avec les voyants. Quant à l'information concernant les différentes pathologies visuelles, il y a beaucoup à faire. Mon expérience de

patiente me permet, par exemple, de savoir aujourd'hui ce qui fait défaut à l'annonce d'une pathologie incurable. Je réfléchis à comment créer et éditer un document qui s'adresserait aux patients diagnostiqués et qui serait distribué par le médecin ophtalmologiste. C'est lui qui, bien souvent, se trouve être le premier en contact avec la déficience visuelle.

Il peut jouer un rôle primordial et orienter le patient vers les différentes structures existantes qui lui permettront de ne pas se sentir isolé avec une pathologie oculaire. C'est pour moi très enthousiasmant de faire fructifier ma propre expérience. Alors, même si la maladie qui s'est accrochée à mes yeux atteint les couleurs et que je suis

parfois obligée de vérifier mathématiquement le dosage de mes choix chromatiques, ou que mon espace de travail nécessite une organisation drastique pour m'y retrouver, je vois aussi ce qu'elle m'a humainement

apporté. Grâce à elle je sais le handicap, je sais la nécessité d'informer. Le sens de l'adaptation qu'elle m'a imposé est devenu un atout dans ma carrière et il n'y a pas un jour de ma vie où je ne me sens pas chanceuse de ce que mes yeux voient encore.

Je suis donc déficiente visuelle et je travaille dans la communication visuelle. Un joli pied de nez à cette rétinite pigmentaire ! ●

Par Caroline Seynaeve

INSPIRATIONS



Aquarelle réalisée par Margot Bazin

#VDDV Vis ma vie de DV

Dans le métro rennais, Véronique se laisse guider par la menthe pour rejoindre Kennedy.

Prochain Numéro

LU # 12 MEN

DOSSIER

La médiation artistique et culturelle auprès des personnes déficientes visuelles

LUMEN est un magazine gratuit, il ne peut être vendu. Il est également disponible sur www.lumen-magazine.fr
Vous pouvez vous inscrire pour recevoir gratuitement chaque trimestre la version papier, audio ou la version numérique à l'adresse suivante : contact@lumen-magazine.fr

Magazine édité par l'Union Nationale des Aveugles et Déficients Visuels

UNADEV