

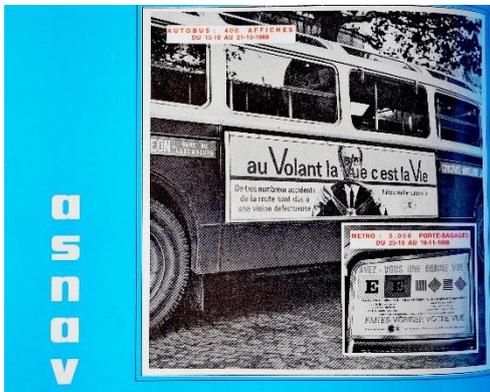


AU VOLANT, LA VUE C'EST LA VIE® :

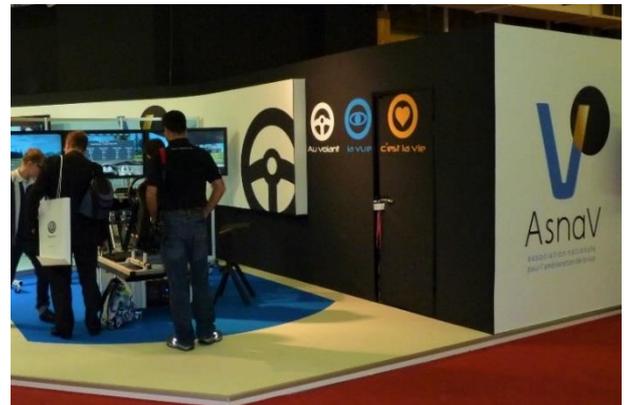
60 ans de combat !

Un peu d'histoire

Dès la naissance de l'AsnaV, en 1954, ses fondateurs se sont intéressés à la population des automobilistes. C'est ainsi que deux ans plus tard a été signé le partenariat avec la Prévention Routière pour le développement d'actions de dépistage, soit en itinérance, soit lors de Foires et Salons Régionaux, et la participation à l'organisation des Semaines Lumière et Vision. La création du slogan "Au volant, la vue c'est la vie", en 1962, particulièrement pertinent, a permis de développer de nombreuses actions de communication et de le graver dans les esprits. Beaucoup d'acteurs de la sécurité routière se le sont souvent attribué



mais c'est bien l'AsnaV qui en est le "propriétaire" et qui l'utilise régulièrement, comme lors des éditions du Mondial de l'Automobile



auxquelles elle a participé jusqu'en 2014.

L'intérêt initial de l'AsnaV pour la Sécurité Routière coïncide avec l'expansion du parc automobile après-guerre. Celle-ci s'est accompagnée d'une explosion du nombre d'accidents corporels générant plus de 7 000 morts en 1954 pour moins de 4 millions de véhicules ! Rappelons qu'aujourd'hui, plus de 40 millions d'automobilistes circulent sur nos routes et le bilan de la mortalité a été établi à moins de 3 000 personnes en 2021.

Dans la jungle de la réglementation

Depuis 1922, date de la création du permis de conduire, de nombreuses réglementations se sont appliquées, dont beaucoup toujours en vigueur aujourd'hui. En revanche, peu d'évolution ont marqué le contrôle de l'aptitude médicale à la conduite et encore moins concernant les capacités visuelles.

Sans remonter aussi loin dans le temps, le principe d'instaurer un contrôle de la vue des conducteurs a souvent été évoqué dans les 30 dernières années, notamment à partir de 1991. A cette date, une directive européenne a été émise en vue d'harmoniser les textes dans les pays membres pour définir des normes minimales d'aptitude physique communes à l'ensemble de ces pays. Cette directive a abouti, en France, à l'arrêté du 7 mai 1997 qui a défini les normes minimales d'aptitude à la conduite des conducteurs par transposition en droit français de la directive européenne. Ces normes ont été fixées à un minimum de 5/10^{ème} en vision binoculaire et à 1/10^{ème} en vision monoculaire à condition que l'autre œil présente une acuité minimale de 6/10^{ème}.



La mise en place de ces nouvelles normes devait s'accompagner d'un contrôle des aptitudes physiques du conducteur, en particulier d'un contrôle régulier des capacités visuelles. Or, la France a été l'un des seuls pays européens à "zapper" ce volet de la réglementation.

Entretemps, des projets ont donné quelques signes d'espoir, comme en 1993 où, un Comité Interministériel de la Sécurité Routière a décidé ce train de mesures : *tout candidat au permis de conduire devra effectuer un contrôle médical de sa vue, les conducteurs devront renouveler ce contrôle*

tous les 10 ans, ces contrôles seront à la charge du conducteur.

Mais, contrairement au délit de grand excès de vitesse ou à l'abaissement du seuil maximal d'alcoolémie, seules les mesures concernant le contrôle de la vue n'ont jamais été appliquées. De même, en 2003, un projet de loi visant à mettre en place une visite médicale, dont un examen de vue, pour les conducteurs de plus de 75 ans n'a pas survécu aux tragiques conséquences de la canicule...

Aujourd'hui, la réglementation s'appuie essentiellement sur la responsabilité des conducteurs qui doivent s'assurer d'avoir les capacités visuelles nécessaires pour maîtriser leur véhicule. La liste des affections visuelles incompatibles a été fixée par arrêté en date du 21 décembre 2005 et n'a guère varié depuis, malgré une mise à jour récente : [Journal officiel du 3 avril 2022](#) (à partir de la page 9).

Le combat continue...

Aujourd'hui, la France est toujours le seul pays d'Europe sur 27 qui n'exige pas un test de vue avant de passer le permis de conduire !

Et tant que le nombre de conducteurs présentant une vision défaillante, toujours évalué à 20 %, ne faiblira pas, l'AsnaV ne renoncera pas à interpeller les pouvoirs publics et à sensibiliser la population. Rappelons que dans le baromètre de la santé visuelle, 34 % des porteurs de lunettes avouent ne pas les porter lorsqu'ils conduisent. Mais elle ne peut agir seule et il convient ici de saluer les initiatives qui se développent en ce sens, qu'elles émanent de la filière de santé visuelle ou d'autres acteurs de la sphère privée.

Toutefois, si le sujet revient souvent au-devant de l'actualité lorsqu'un drame de la route impliquant une personne âgée survient, l'AsnaV a toujours milité en faveur d'un contrôle visuel toutes tranches d'âge confondues, pour les candidats au permis de conduire en premier lieu, puis à des moments clés de la vie du conducteur.

La période post-électorale qui s'annonce sera favorable pour relancer ce dossier auprès des nouveaux élus, à condition que des solutions puissent être apportées, solutions qui ne peuvent être élaborées qu'en concertation avec l'ensemble des professionnels de la vue.



Et s'il est un combat dans lequel tous doivent se retrouver, c'est bien celui de la sécurité routière, rare domaine où la qualité de la vue est incontestablement vitale.

Alors, adhérents et partenaires de l'AsnaV, emparez-vous de ce slogan ; ces quelques mots peuvent sauver des vies !