

VISION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE : METTRE UN FREIN À LA MENACE MONDIALE POUR LA SANTÉ PUBLIQUE

La vision non corrigée continue de mettre en danger la vie des conducteurs, passagers et piétons du monde entier. Plusieurs facteurs externes, tels la conduite de nuit, le mauvais temps et des conditions routières difficiles viennent s'ajouter à la vision non corrigée, un problème qui contribue **chaque année à plus d'1,25 million de décès lors d'accidents de la route.**¹ Le lien entre vision et sécurité routière ne fait toujours pas l'objet d'une attention suffisante. Par conséquent, on n'accorde pas non plus suffisamment d'attention à l'impact des problèmes de vue sur la conduite sûre et la sécurité routière. Si les gouvernements et les décideurs politiques peuvent jouer un rôle significatif dans la sensibilisation envers cette menace pour la santé publique, les professionnels de la vue ont aussi un rôle à jouer en tant qu'autorité compétente pour promouvoir une évaluation et une correction efficaces de la vue des conducteurs.



Kristan GROSS
Directrice exécutive mondiale.
Observatoire des enjeux de la vision (VII)

Kristan Gross est directrice exécutive mondiale de l'Observatoire des Enjeux de la Vision (VII). Elle dirige une équipe d'experts qui visent à élargir la recherche, la sensibilisation et le plaidoyer en faveur de la santé visuelle et des soins de santé dans ce domaine.

Avant d'intégrer ce poste, Kristan était Directrice mondiale du contenu et des communications à l'Observatoire des enjeux de la vision, chargée d'élargir la présence médiatique et l'influence de l'organisation à travers le monde. Experte en plaidoyer et en communications, Kristan Gross est fermement déterminée à « donner la parole à la vision ».



VISION IMPACT INSTITUTE™
Giving Vision a Voice

MOTS CLÉS

Vision non corrigée, aptitudes à la conduite, conduite de nuit, sécurité routière, vieillissement et mobilité, conducteurs, normes de conduite, acuité visuelle, éblouissement, sensibilité au contraste, champ visuel, vitesse de traitement, attention partagée

Le lien entre vision non corrigée et sécurité routière représente un phénomène international de plus en plus grave. Selon un rapport de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), les accidents de la circulation constituent une des principales causes de mortalité routière à l'échelle mondiale et la principale cause de décès chez les 15 à 29 ans.² Peut-être plus troublant encore, les accidents de la route affectent de façon disproportionnée les pays à revenu faible ou intermédiaire, où vit plus de 80 pour cent de la population mondiale. Bien que ces pays ne représentent que 54 pour cent du parc automobile mondial, on y recense 90 pour cent de la mortalité routière. **Ces accidents de la route s'accompagnent également d'un impact économique négatif, estimé à 500 milliards de dollars US par an, – soit un fardeau supplémentaire pour les pays à revenu faible ou intermédiaire.**²

Malgré la présence de signes encourageants, il reste beaucoup à faire. Au niveau international, la mortalité routière est restée stable entre 2007 et 2015, malgré une augmentation de 4 pour cent de la population mondiale et un accroissement du taux de motorisation quatre fois plus élevé.² S'il est donc évident que les efforts fournis peuvent sauver des vies, il existe toujours une disparité. En effet, sur les 68 pays qui ont connu une augmentation de la mortalité routière entre 2010 et 2013, 84 pour cent sont des pays à revenu faible ou intermédiaire.²

Conscientes de la gravité et de la disparité du bilan humain et du fardeau économique que les accidents de la route font peser sur les économies des pays et des ménages, les Nations Unies ont inscrit un Objectif de développement durable ambitieux, à savoir réduire de moitié d'ici 2020 les décès et blessures dus à des accidents de la route.

Face à ce nouvel impératif de sécurité routière, il est de plus en plus urgent d'identifier les causes sous-jacentes des accidents de la route. Les effets de la conduite en état d'ivresse et, plus récemment, de l'utilisation d'appareils sans fil au volant ont certes fait l'objet de beaucoup d'attention. Cependant, outre ces importantes questions du manque d'attention au volant et de la conduite en état d'ivresse, les problèmes de vue méritent qu'on se penche sérieusement sur eux.

En présumant que les conducteurs bénéficiaient d'une bonne vue, condition nécessaire à une conduite sûre, on a longtemps négligé la vision non corrigée comme facteur d'insécurité routière. Cynthia Owsley et Gerald McGwin notent dans leur analyse, « Vision and Driving », que « les exigences visuelles liées à la conduite sont très complexes ». ³ En répertoriant les diverses tâches visuelles qui entrent dans la conduite d'un véhicule, notamment l'utilisation simultanée de la vision périphérique et de la vision centrale pour suivre des tâches primaires et secondaires, ils soulignent à quel point la conduite dans des conditions normales est visuellement intensive. Ces résultats ont permis aux chercheurs de conclure que les examens de la vue pour les conducteurs sont en grande partie inadéquats, puisqu'ils ne parviennent souvent pas à reproduire les distractions et l'extrême variation de niveaux de luminosité et de contrastes rencontrés dans des conditions normales de conduite. ³ A ceci vient

s'ajouter le fait que de nombreux conducteurs évitent de faire examiner leur vue et de traiter leurs problèmes visuels. En Europe, 19 pour cent des conducteurs ont admis qu'ils attendaient d'avoir des problèmes de vue avant de consulter un professionnel. ⁵

Les contributions d'Owsley, McGwin, Chakrabarty et autres au dialogue élargi sur le thème conduite et vue révèlent à quel point il est important d'accorder plus d'attention à ce problème. **Le lien entre vision et sécurité routière devrait être une préoccupation mondiale. Cependant, la disparité entre pays à revenu élevé et pays à revenu faible ou intermédiaire montre que cela reste bel et bien un problème local qui nécessite une meilleure compréhension des facteurs locaux.**

Sécurité routière à travers le monde

Suite à l'importance que revêt le lien entre vision et sécurité routière, on dispose de plus en plus de données sur les pays à revenu élevé et ceux à revenu faible ou intermédiaire.

En Inde, par exemple, la convergence de la croissance démographique et du développement économique a entraîné une augmentation du nombre de véhicules en circulation et, par conséquent, du nombre d'accidents de la route. Une étude menée en Inde sur la vision et les conducteurs a montré que 81 pour cent des conducteurs impliqués dans des accidents de la route avaient des résultats inacceptables aux tests de



EN EUROPE, **19 %** DES CONDUCTEURS DÉCLARENT ATTENDRE D'AVOIR DES PROBLÈMES DE VUE AVANT DE CONSULTER UN PROFESSIONNEL.



Source : European Council of Optometry and Optics. Visual Standards for Driving in Europe. Janvier 2017.2 BRAKE. Driver Eyesight Survey, 2014

UNE ÉTUDE RÉCENTE MONTRE QU'EN INDE, **81 POUR CENT** DES CONDUCTEURS IMPLIQUÉS DANS DES ACCIDENTS DE LA ROUTE AVAIENT DES RÉSULTATS INACCEPTABLES AUX TESTS DE VUE, SOIT **30 POUR CENT** DE PLUS QUE CEUX BÉNÉFICIAINT D'UNE BONNE ACUITÉ VISUELLE.



Current Science. Assessment of Driver Vision Functions in Relation to Their Crash Involvement in India. Volume 110. Numéro 6, 2016.



« Ces accidents de la route s'accompagnent également d'un impact économique négatif, estimé à 500 milliards de dollars US par an, – soit un fardeau supplémentaire sur les pays à revenu faible ou intermédiaire.² »



vue, soit 30 pour cent de plus que ceux bénéficiant d'une bonne acuité visuelle.⁶ **Si de nombreux facteurs, notamment le mauvais état des véhicules, des conditions routières difficiles et les infractions routières, ont été identifiés comme ayant un impact sur une conduite sûre, les chercheurs ont identifié les problèmes de vue, aggravés par la conduite de nuit, comme causes significatives de problèmes dans ce domaine.**

Bien que l'impact de la vision non corrigée sur la sécurité routière prenne des proportions démesurées dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, les pays à revenu élevé ne sont pas à l'abri d'un tel danger. Une étude européenne de 2003 portant sur les facteurs de risques liés à la santé dans les accidents de la circulation a montré que **le risque d'accidents de la route augmente de neuf pour cent en cas de problèmes de vue.**⁷ L'étude révèle également que même un faible pourcentage de conducteurs sans correction de la vision peut avoir un impact économique significatif. Au Royaume-Uni, par exemple, seuls sept pour cent des habitants souffrent de vision non corrigée et cependant, l'impact économique des accidents de la route liés à la vue se montait à 55 millions de dollars US en 2012.^{9,12}

La recherche de solutions

Bien que la vision non corrigée continue de présenter un danger en termes de sécurité routière, de récentes études soulignent la nécessité de disposer de politiques et de ressources capables de mettre un frein à cette menace mondiale pour la santé publique. Face au nombre croissant de parties prenantes désireuses de mieux comprendre le lien entre vision et sécurité routière, les chercheurs, gouvernements, organismes et professionnels de la vue du monde entier commencent à identifier des solutions porteuses d'espoir. En Italie, les chercheurs ont démontré que l'utilisation

d'une compensation ophtalmique optimale sous forme de verres correcteurs peut améliorer les facultés visuelles des conducteurs.¹⁰ En Inde, dans le cadre d'efforts visant à prévenir les accidents de la route, les conducteurs doivent désormais passer un examen de la vue et disposer, par exemple, des lunettes anti-éblouissement.⁴

Suite à leurs recherches, les docteurs Owsley et McGwin recommandent **des mesures supplémentaires pour améliorer les tests d'acuité visuelle actuels, notamment l'examen de la sensibilité au contraste, du champ visuel, de la vitesse de traitement et de l'attention partagée des conducteurs. Mais surtout, ils demandent un élargissement des méthodes de recherche sur la vision et la conduite afin d'approfondir les connaissances actuelles.**³

Cependant, des recherches plus poussées et des tests plus nombreux, voire plus rigoureux, ne permettront pas de réduire le danger d'une vision non corrigée en termes de sécurité routière si les conducteurs ne cherchent pas eux-mêmes à visiter des professionnels de la vue. L'ONU a publié un rapport intitulé « Universal Eye Health: A Global Action Problem 2014-2019 », (Santé visuelle universelle : un problème d'action mondial 2014-2019) qui vise à trouver des solutions aux problèmes de vue. Selon le rapport, des soins de santé visuelle – comme les cliniques et les services de réfraction – permettraient à plus des deux tiers de personnes affectées par une vision non corrigée d'améliorer leur vue.¹¹

C'est pourquoi des partenaires comme Essilor et la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) se sont engagées à se pencher sur le lien entre problèmes de vue et sécurité routière. Dans le cadre de ce partenariat, Essilor a pour rôle de promouvoir la sécurité routière et de renforcer le message de la FIA sur l'importance cruciale d'une bonne vue, tout en



« Il est impératif que nous nous penchions sur les problèmes de vue et leur impact sur la sécurité des conducteurs, passagers et piétons. »

effectuant des activités de lobbying pour réduire les accidents de la route et la mortalité routière. La collaboration entre ces deux organisations repose sur la « Nouvelle règle d'or, 'faites vérifier votre vue' », qui vise à sensibiliser le public au danger de santé publique représenté par les problèmes de vue, en actualisant les dix « Règles d'or » de la FIA sur la sécurité routière.

Conclusion

Il est impératif que nous nous penchions sur les problèmes de vue et leur impact sur la sécurité des conducteurs, passagers et piétons. Les normes de vision pour la conduite doivent constituer une priorité, et l'élaboration et l'application de ces normes ne doit pas être uniquement la responsabilité des gouvernements nationaux, fédéraux ou locaux, mais aussi des professionnels de la vue à travers le monde. Nos efforts visant à étendre l'accès à des soins de santé visuelle adéquats à travers le monde ne pourront aboutir que par une collaboration entre diverses parties prenantes, afin d'identifier des solutions capables d'améliorer la vision des conducteurs, de fournir aux professionnels de la santé les informations et les ressources nécessaires et, au final, d'améliorer la sécurité routière partout et en tout lieu.

RÉFÉRENCES

1. United Nations, General Assembly Adopts Resolution Seeking to Establish Road Safety Trust Fund, Aimed at Halving Global Number of Traffic Deaths, Injuries, United Nations General Assembly, 2016, <http://www.un.org/press/en/2016/iga11772.doc.htm>
2. World Health Organization, Global Status Report on Road Safety: 2015, http://who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_EN_final2.pdf?ua=1
3. Owsley C., McGwin G., Vision and Driving, Vision Res. 2010 Nov 23; 50(23): <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2975746/>
4. Chakrabarty N, Lakshman A, Gupta K, Bhatnagar A, Visual challenges among drivers: a case study in Delhi, India, International Journal of Innovative Research in Science, Engineering and Technology, 2013; Vol. 2, Issue 7
5. European Council of Optometry and Optics, Visual standards for driving in Europe, A Consensus Paper, January 2017: <http://www.ecoo.info/wp-content/uploads/2017/01/Visual-Standards-for-Driving-in-Europe-Consensus-Paper-January-2017....pdf>
6. Verma A., Chakrabarty N., Velmurugan S., Bhat P., Kumar D., Nishanthi B., Assessment of Driver Vision Functions in Relation to Their Crash Involvement in India, Current Science. 2016 Nov 6; 110: http://eprints.iisc.ernet.in/53682/1/Cur_Sci_110-6_1063_2016.pdf
7. Vaa T., Impairments, diseases, age and their relative risks of accident involvement: results from meta-analysis, The Institute of Transport Economics (Transportøkonomisk institutt, TØI) Report, 2003: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=5780>
8. Incidenti stradali , ISTAT/ACI Report 2008, http://www3.istat.it/salastampa/comunicati/non_calendario/20091113_01/testointegrale20091113.pdf
9. Vision Impact Institute, https://ii-production.s3.amazonaws.com/uploads/research_article/pdf/51356f5ddd57fa3f6b000001/VisionImpactInstitute-WhitePaper-Nov12.pdf
10. Tavazzi S., Velati R., Bottarini S., Rea F., Proper visual correction and safe driving: The evidence-based relationship, Points de Vue International Review of Ophthalmic Optics, September 2017: <http://www.pointsdevue.com/article/proper-visual-correction-and-safe-driving-evidence-based-relationship>
11. Universal eye health: A global action plan 2014 – 2019, World Health Organization, 2013: http://www.who.int/blindness/AP2014_19_English.pdf
12. "Fit to Drive," Deloitte Access Economics, 2013, <http://www.roadssafetyobservatory.com/Evidence/Details/10808>



INFORMATIONS CLÉS

- Le lien entre vision et sécurité routière est une question d'envergure internationale et la disparité entre pays à revenu élevé et pays à revenu faible ou intermédiaire démontre la nécessité d'une meilleure compréhension des facteurs locaux.
- Si de nombreux facteurs, notamment le mauvais état des véhicules, des conditions routières difficiles et les infractions routières, ont été identifiés comme ayant un impact sur une conduite sûre, les chercheurs ont identifié les problèmes de vue, aggravés par la conduite de nuit, comme causes significatives de problèmes dans ce domaine.
- Le lien entre problèmes de vue et sécurité routière n'est toujours pas une priorité de santé publique. Par conséquent, les décideurs et autres parties prenantes doivent examiner comment sensibiliser le public sur les normes de vision pour la conduite.
- Les professionnels de la vue ont un rôle essentiel à jouer en corrigeant les fonctions visuelles et en sensibilisant les conducteurs à l'importance des performances visuelles pour une conduite sûre.
- Cliniciens et chercheurs recommandent des mesures supplémentaires pour améliorer les tests d'acuité visuelle actuels, notamment l'examen de la sensibilité au contraste, du champ visuel, de la vitesse de traitement et de l'attention partagée des conducteurs. Ils demandent également d'élargir la recherche sur la vue et la conduite.
- Il est impératif de se pencher sur les problèmes de vue et leur impact sur la sécurité de tous les utilisateurs routiers, non seulement les conducteurs, mais aussi les passagers et les piétons.