

Vision et trafic

Qui voit bien, roule certainement mieux

Afin de garder les idées claires dans un trafic de plus en plus nerveux, il faut des yeux particulièrement perçants. Plus de 90% des informations importantes du trafic sont perçues visuellement. Une bonne acuité visuelle à cet effet est une condition préalable essentielle. Celui qui se préoccupe de tester ses yeux régulièrement et qui, le cas échéant, prend les mesures adéquates, contribue non seulement à la sécurité en général, mais aussi, de façon non négligeable, à sa propre sécurité.



Sommaire

- Facteurs de la bonne vision dans le trafic
- Aides-visuelles idéales pour les automobilistes, les motards et les cyclistes
- Protection solaire - comment devez-vous choisir?
- Une bonne vision en voiture
- Prescriptions légales
- Cause d'accident évitable: mauvaise acuité visuelle
- Tests personnels

Les facteurs de la bonne vision dans le trafic

Les 5 tâches de la conduite

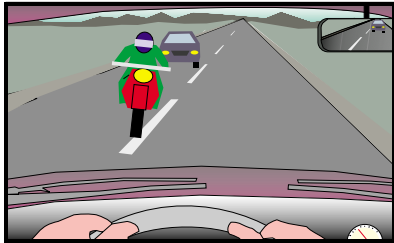
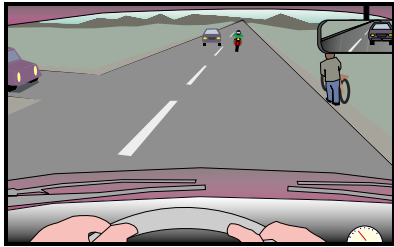
1. Planification du genre de conduite à adopter au cours des prochaines secondes
2. Contrôle des mouvement et position du véhicule
3. Surveillance de l'espace-traffic
4. Prévision d'événements possibles
5. Orientation dans le réseau routier

La perception visuelle joue un rôle important dans tous les domaines!

Exigences élevées pour ce qui est de la perception

Lorsqu'un conducteur dirige son véhicule à 50km/h. à travers une localité, son **système de perception visuelle** fournit une performance extrême en ce qui concerne les informations transmises. Il regarde dans le sens de la marche, mais garde un œil sur les autres participants au trafic, les passants sur le trottoir et les éventuels signaux routiers, tout cela sans perdre de vue son compteur et un regard dans le rétroviseur. Ce que le conducteur ressent bien sûr comme vision globale constante et générale, est en réalité une cascade de coups d'œil individuels et d'images qui ne forment un tout qu'une fois arrivés au cerveau.

En conduisant, toutes les fonctions visuelles et de perception doivent bien fonctionner ensemble, afin de garantir une performance optimale et sans fatigue: de la mobilité et de la collaboration parfaites entre les deux yeux, en passant par une bonne acuité visuelle dans toutes les situations météorologiques et de lumière.



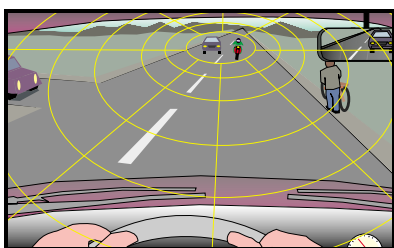
Celui qui voit bien peut mieux estimer les distances et la situation dans le trafic, ce qui signifie réagir en conséquence. Une mauvaise vision augmente sensiblement le temps de réaction!

Acuité visuelle diurne centrale

L'homme ne voit vraiment bien, c'est-à-dire net et consciemment, que là où il est en train de regarder. Cette **vision centrale** est complétée par la **vision périphérique**, les deux systèmes visuels coopérant étroitement entre eux. Exemple: nous voyons quelque chose dans notre angle visuel et pouvons le fixer immédiatement à l'aide du regard. L'acuité visuelle diurne centrale (AVDC) désigne la capacité de l'œil à reconnaître clairement les objets par une lumière diurne normale. Une **bonne acuité visuelle moyenne** est désignée par **acuité visuelle 1.0** ou **100%**.

Une bonne AVDC est importante afin de reconnaître suffisamment tôt le développement du trafic, permettant ainsi de pouvoir réagir à temps. Plus l'acuité visuelle est faible, plus les situations dans le trafic et les panneaux indicateurs sont perçus tard. La conséquence en est des réactions abruptes retardées. Pendant les manœuvres de dépassement, il est également déterminant: seul celui qui voit très nettement, estime correctement la vitesse des véhicules qui le croise.

La myopie et l'hypermétropie, surtout, portent préjudice à l'AVDC. Les **myopes** voient, selon le degré de la faiblesse de leur vue, que flou à distance, ce qui peut facilement être compensé par des lentilles de contact ou des verres de lunettes. Dans le cadre de l'**hypermétropie**, le cristallin s'adapte de manière à voir de loin avec le même effort qu'un œil normal pour voir de près. Les hypermétropes doivent, afin de regarder au loin, compenser par un **effort visuel** complémentaire durable et permanent. La fatigue restreint alors rapidement l'acuité visuelle.



Vision centrale et périphérique: l'Homme ne voit de façon optimale et consciemment que ce qu'il regarde directement. C'est justement pour la circulation qu'une acuité visuelle périphérique intacte est importante.

L'alcool a un effet puissant, particulièrement sur la perception périphérique. La diminution de l'acuité visuelle générale commence déjà avec 0,2 pour mille.

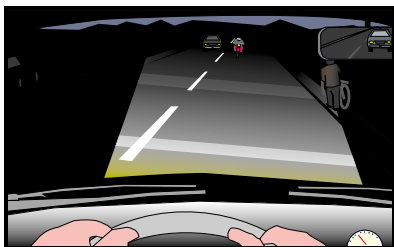
Champ visuel / vision périphérique

Le champ visuel comprend le domaine visuel qui peut être perçu en maintenant la tête tranquille et sans bouger les yeux. A la différence du champ visuel central, le champ visuel périphérique n'est pas perçu avec une netteté totale. Malgré cela, c'est justement la perception d'informations sur la circulation tirées du domaine du **champ visuel extrême** (bord du champ visuel) qui est capitale pour une bonne perception globale visuelle.

Des **absences de champs visuels** se développent la plupart du temps en raison de maladies oculaires. Pour le cas extrême, il en résulte une vision en tunnel. Dans ce cas, on ne reconnaît plus que ce qui se trouve droit devant. Des absences partielles du champ visuel peuvent également survenir. Ces manques sont souvent compensés par l'autre œil. Si l'on soupçonne la présence de champs visuels restreints lors d'un test visuel, alors d'autres vérifications médicales sont indispensables.



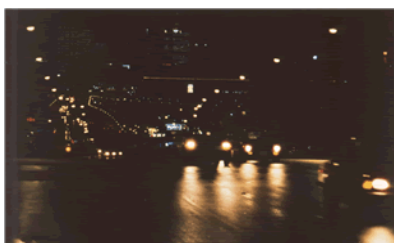
Vision nocturne en noir/blanc: sans couleurs, le contraste disparaît avec une bonne vision (p.ex. pleine lune). La capacité visuelle se réduit à 1/10, voire 1/20.



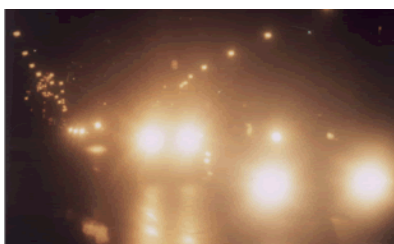
La vision vers l'avant s'améliore grâce aux phares et à un pare-brise propre et sans raies. Une concentration totale est malgré tout demandée pour une bonne vision.

Important la nuit et au crépuscule:

- Enlever les lunettes de soleil
- Ne pas porter des verres teintés
- Utiliser des lunettes à verres anti-reflets



Vision normale



Sensibilité à l'éblouissement accrue

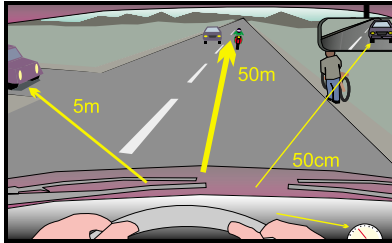
Acuité visuelle crépusculaire/myopie nocturne

Notre système visuel se règle avec précision sur la vision nocturne au moment où la nuit commence à tomber. Au lieu des **cônes**, ce sont les **bâtonnets** de la vision sans couleurs qui deviennent actifs sur la rétine de l'œil. Au crépuscule, les deux types de cellules participent à la perception. Dans la nuit, seuls les bâtonnets sont encore en "éveil". Ces **cellules visuelles** peuvent reconnaître de toutes petites différences entre clair et sombre, mais elles ne reconnaissent par contre pas les couleurs. Exemple: La lumière pâle de la lune n'est pas suffisamment claire pour exciter nos cellules visuelles - nous ne voyons par conséquent que les tons de gris. Sont considérées comme des personnes à "**myopie nocturne**", celles dont la vision par bâtonnets a subi un préjudice. Bien qu'elles voient de jour fort bien, elles deviennent myopes une fois l'obscurité tombée. Etant donné que les couleurs, en tant qu'aides pour la perception, disparaissent progressivement (la nuit, tous les chats sont gris), la capacité de la vision nocturne se réduit dramatiquement par rapport à l'acuité visuelle diurne. **De nuit, même un homme avec de bons yeux n'a qu'une capacité visuelle de 5 à 10%**. La présence d'une légère myopie, compensée sans problème pendant la journée et ne nécessitant pas d'aide visuelle, peut déjà devenir gênant et inversement, on voit que des lunettes ou lentilles de contact peuvent - dans de nombreux cas - aider à maintenir une vision convenable lorsque les conditions de lumière deviennent critiques. Avec l'âge, les visions crépusculaire et nocturne se réduisent différemment pour chaque personne. Ce processus ne peut être corrigé (contrairement à la plupart des autres amétropies), resp. compensé. La conduite nocturne ou au crépuscule oblige même les meilleurs yeux à aller jusqu'à la limite de leur capacité. Celui qui éprouve de la peine avec la vision au moment du crépuscule, devrait plutôt renoncer à la conduite nocturne.

Sensibilité à l'éblouissement

En mode "feux de croisement", les phares des véhicules croisant et réglés correctement ne devraient pas avoir un effet dérangeant. Lors d'une sensibilité accrue à l'éblouissement, certaines lumières deviennent trompeuses, ressemblant à des paquets de lumière qui portent préjudice aux capacités de perception et de réaction.

Les troubles de l'œil (cornée, cristallin, corps vitré) dus à l'âge ou à la maladie sont la cause corporelle pour une sensibilité accrue à l'éblouissement. Ces troubles diffusent les rayons lumineux de façon semblable à des verres de lunettes rayés. **Ne regardez jamais les phares des voitures qui vous croisent. En cas de sensibilité: Ne pas porter de lunettes de soleil ou de verres teintés - ils ne protègent pas vraiment et "absorbent" trop de lumière.**



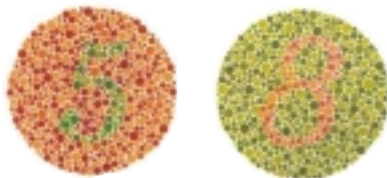
Grâce à des mouvements musculaires ultra-rapides, les yeux se règlent pour les distances les plus variées. Cela parfois juste le temps d'un clin d'œil.

Position et mobilité des yeux

Une position anatomiquement correcte des yeux et leur mobilité optimale - chaque œil est dirigé par six muscles - sont des conditions préalables pour une bonne capacité visuelle. En vision de loin, l'**axe visuel**, resp. la direction du regard des deux yeux, doit être parfaitement **parallèle**. En cas de légères erreurs de position d'un, voire des deux yeux, notre système visuel essaiera de corriger l'erreur d'angle en modifiant la position des yeux. Mais cet effort visuel soutenu coûte des forces, bien que la personne concernée ne s'en aperçoive guère. Le picotement des yeux, les maux de tête, la fatigue, loucher et une vision occasionnellement dédoublée peuvent être synonyme de ce genre de perturbation visuelle.

Vision binoculaire / vision stéréoscopique

Par superposition des deux images que les yeux transmettent au cerveau, il en résulte une image unique donnant un effet de profondeur. Afin de pouvoir évaluer correctement les **distances**, la capacité de reconnaître la **profondeur de champ** est essentielle dans la circulation. Ceci vaut aussi bien pour les dépassements que pour le parquage. Les tests visuels pour la conduite comprennent non seulement l'acuité visuelle diurne et le champ visuel, mais aussi la vision binoculaire.



Reconnaissez-vous le chiffre? Lors d'une faiblesse rouge/verte, les deux cercles n'apparaissent qu'en gris pointillé (et bien sûr aussi une à l'aide d'un imprimante n/b...)

Voir en couleurs

Jusqu'à 10% des hommes, mais seulement 0,5% des femmes sont concernés par la **perturbation du sens des couleurs**. Elles font que les tons rouge/vert et bleu/jaune ne peuvent être perçus: ces couleurs apparaissent dans les tons de gris, comme à l'époque des téléviseurs en noir/blanc.

Dans le trafic, une vision restreinte des couleurs est facteur d'insécurité. La signalisation et les feux avertisseurs sont moins bien perçus. Une faiblesse dans le rouge est par exemple aussi dangereuse dans le brouillard. Si les feux arrière des véhicules ne sont pas vus suffisamment tôt, les collisions par l'arrière sont « tout » programmé.

Important: les **lunettes de soleil** ne doivent pas trop restreindre la perception des couleurs. Les feux tricolores doivent être clairement reconnus en tant que tels. Pour la conduite, n'utilisez que des modèles, resp. des verres solaires qui sont expressément **admis pour la circulation** (voir aussi en page 7). Faites vous conseiller par votre opticien/ne!

Des solutions pour (presque) toutes les amétropies

Aujourd'hui, à l'exception de la "cécité aux couleurs" et de la capacité de la vision nocturne et crépusculaire, presque toutes les amétropies peuvent être corrigées. Des verres de lunettes High-Tech et une technologie moderne pour les lentilles de contact rendent une bonne vision possible - même en cas d'exigences très particulières.

Conseils pour les lunettes

Gardez les verres propres
Nettoyez régulièrement, resp. avant de prendre la route, vos lunettes à l'aide d'un essuie-verres. Rincez les lunettes et les verres de temps en temps à l'aide d'un peu d'eau tiède, puis les sécher avec un linge en coton.

Maintenez la monture en bon état.
Des branches déformées, les lunettes n'ont plus un siège idéal? Rendez une petite visite à votre opticien-ne - il/elle vous réadaptera la monture.

Les lunettes pour la voiture - à ne pas perdre de vue

Un champ visuel libre, latéralement aussi: Les verres de lunettes ne devraient pas être trop petits, la monture devrait avoir des bords minces et des branches fixées sur le haut. On devrait pouvoir jeter un coup d'œil dans les rétroviseurs latéraux et central sans avoir à tourner la tête.

Anti-reflets: Ce traitement spécial rend les verres plus transparents à la lumière et évite les reflets lumineux de l'éclairage public ou des véhicules arrivant en face. C'est un Must pour tous les conducteurs porteurs de lunettes, même si l'anti-reflets nécessite un nettoyage un peu plus fréquent des verres.

Teinte: Celui qui roule le soir ou encore nuitamment, devrait renoncer à une teinte sur les verres, même légère. Bien qu'à peine visible, elle "consomme" une lumière précieuse.

Verres progressifs La solution idéale pour les gens de 40/45 ans, ou plus, chez lesquels la presbytie se fait sentir. La technologie des verres offre des solutions pour ceux qui furent jusque-là emmétropes, tout comme pour ceux qui ont une amétropie corrigible.

Siège parfait: Si la monture glisse perpétuellement sur le nez, des verres correcteurs centrés et calculés avec précision ne servent pas à grand chose. Un siège de la monture parfait, confortable et sans glissement est ici particulièrement important.

Lunettes de réserve: Ayez-les toujours à vos côtés si un parcours prolongé en voiture vous attend (vacances, voyages).

Verres à renforcement du contraste: Les verres spéciaux admis pour le trafic peuvent aider une perception améliorée du contraste (voir aussi en page 7). Interrogez votre opticien/ne.

Conduire avec les lentilles de contact

Les lentilles de contact offrent une correction visuelle idéale pour les exigences du trafic (champ visuel libre). N'entreprendre des trajets longs qu'une fois habitué aux lentilles, sans oublier d'emporter ses lunettes de réserve!



Important pour les motards: Prenez votre casque avec vous au moment de choisir votre monture!

Des solutions pour les motards

La plupart des choses dites au sujet des aides visuelles dans le trafic automobile valent aussi pour la moto. S'ajoute à cela encore des **exigences de protection**.

Bien des mordus du deux-roues roulent volontiers aussi avec une visière ouverte, resp. avec un casque sans visière. Là, les emmétropes devraient également porter des lunettes qui protègent des **courants d'air** autour des yeux, des **particules** dans l'air et durant la journée contre le **rayonnement UV**.

Les montures légères, flexibles, avec des bouts de branches élastiques plats et un pont élastique sont appropriés pour des lunettes de protection aussi bien corrigées que non corrigées. Les lunettes devraient être simples à porter et ne pas s'embuer une fois portées derrière une visière fermée. A de l'achat de lunettes, emportez votre casque qui devrait déjà disposer d'un système d'aération performant. Laissez-vous conseiller par votre opticien-ne.

Lentilles de contact: Sur une moto, seulement avec un casque intégral ou des lunettes de protection (protection sûre contre les courants d'air!). Emportez en tout cas des lunettes de réserve.

Clairvoyance à vélo

Les cyclistes sont les personnes les plus exposées parmi les participants au trafic. Une conduite défensive à vélo exige une observation du trafic et une bonne capacité de réaction - une bonne vision en est la condition préalable. Celui qui roule beaucoup, surtout de longs trajets en rase campagne, a besoin d'une protection contre les courants d'air et les particules. Les **lunettes pour cyclistes** appropriées sont réalisées de manière à pouvoir regarder vers l'avant de façon optimale, même avec une position classique de course.

Protection solaire - comment devez-vous choisir?

Pendant les journées radieuses, mais aussi lors des journées légèrement nuageuses, les **lunettes de soleil** peuvent contribuer significativement à une bonne vision, et protéger simultanément des dangereux **rayons UV**. Après la tombée du jour, il ne faudrait, en général, plus porter de lunettes de soleil; cela étant particulièrement important de nuit avec la sensibilité à l'éblouissement.

Compatibilité des verres solaires dans le trafic

Catégories selon SN/EN 1836, analogue DIN EN 8980-3

Catégorie	Transmission lumineuse	compatible	Recommandé
1	43 — 80%	●	●
2	18 — 43%	●	●
3	18 — 8%	●	
4	3 — 8%		

Verres solaires

Les normes européennes et suisses fixent les conditions dans lesquelles un fabricant de verres solaires peut déclarer ses verres **adaptés** au trafic ou adaptés au trafic nocturne (entre autre DIN EN ISO 14889).

Un filtre déclaré adapté au trafic doit laisser passer au minimum 8% de lumière. Pour les **chauffeurs professionnels**, ce sont 18% qui sont exigés comme valeur limite (SN EN 172). Sous nos latitudes, ce sont les verres des classes 1 et 2 qui sont recommandables. Les bons verres solaires existent avec et sans correction, même sous forme d'appliques. Ceux-ci peuvent être fixés sur les lunettes correctives.

Lunettes solaires phototropes

Les verres phototropes, c'est-à-dire qui s'assombrissent automatiquement avec l'accroissement de la clarté, ne peuvent être recommandés dans le trafic que sous certaines conditions. Ils sont appropriés suivant la qualité et de la sensibilité (temps de réaction), sans oublier les facteurs locaux (tunnel, route à l'ombre de la forêt, route de montagne resp. une autoroute avec une voie libre).

Attention aux pare-brise teintés

Beaucoup de voitures possèdent un vitrage entièrement teinté, même le pare-brise, l'objectif étant l'abaissement de la température intérieure. Ce qui est agréable de jour et prévient même l'éblouissement solaire, peut avoir un effet négatif à la tombée de la nuit. Pour les automobilistes ayant une acuité visuelle réduite au crépuscule, cette teinte retient trop de lumière - pour des pare-brise très inclinés jusqu'à 33%.

Une bonne vision en voiture

Composantes optiques de la voiture:

- Pare-brise
- Essuie-glaces
- Phares
- Rétroviseurs

Un regard régulier dans le rétroviseur:

Jetez toutes les 10 - 20 secondes un coup d'œil dans votre rétroviseur - cela vous épargne des surprises désagréables.

Un coup d'œil pour la sécurité avant chaque manœuvre.

Même le meilleur rétroviseur ne peut pas remplacer un bref regard vers l'arrière.

Avant chaque manœuvre:

1. Un coup d'œil dans le rétroviseur central
2. Un coup d'œil dans le rétroviseur gauche/droit
3. Tourner la tête: la route est-elle vraiment libre à gauche/droite?

Les véhicules modernes offrent au conducteur la plupart du temps une bonne vision, et possèdent une technologie de phares moderne. Pour garantir au conducteur une vision optimale, les composantes optiques doivent être entretenues, soignées, et surtout être propres.

Pare-brise

Ménagement et contrôle: Une des conditions préalables pour la sécurité dans le trafic est le maintien d'une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède. De plus, cette distance ménage le pare-brise. Plus près l'on suit un autre véhicule, plus grand est le nombre de petites pierres et de particules de saleté qui sont projetées sur le pare-brise. Ces petites marques provoquent un vieillissement accéléré de celui-ci et une plus grande usure du véhicule, sans oublier l'optique de phare. En effet, les rayons lumineux commencent alors à être diffractés. Une perte de lumière et des effets d'éblouissement en sont la conséquence. Il ne restera alors plus qu'à racheter un nouveau pare-brise!

Pare-brise teintés: En cas de capacité visuelle crépusculaire réduite, il est indispensable de demander un pare-brise sans teinte (achat d'un véhicule neuf), resp. de faire monter celui-ci chez son garagiste ultérieurement.

Nettoyage extérieur: Nettoyer avec ménagement - même les plus petites rayures s'additionnent et finissent par donner un effet optique dérangeant.

Conseils pour un nettoyage manuel:

- Ramollir d'abord la saleté tenace au lieu de la racler avec force
- Utiliser des produits nettoyants moussants (effet de barbouillage)
- Utiliser beaucoup d'eau pour le rinçage

Nettoyage intérieur: De temps en temps, il faut absolument nettoyer le pare-brise aussi de l'intérieur (p.ex. avec un nettoyant à vitre). Les émanations dues aux assouplissants utilisés pour les éléments synthétiques lors de la construction de la voiture et les éléments poussiéreux projetés sur le pare-brise produisent un fin film de saleté qui peut devenir un important filtre à lumière. La formation de ce film s'accroît encore dans une large mesure par la fumée exhalée par les fumeurs.

Gratter la glace en hiver: Inutile de se croire sur la banquise! La meilleure manière confirmée de travailler est la suivante: Travailler au moyen du grattoir avec le côté cannelé en partant depuis le côté vers le centre du pare-brise. Ensuite nettoyer celui-ci avec la face lisse en allant du haut vers le bas.

Parquer à la belle étoile en hiver:

Relever les essuie-glaces. Cela évite les déchirures des gommages et l'arrachage de celles-ci après une nuit de gel.

Dégâts à l'éclairage du véhicule - faire réparer immédiatement!

N'avez-vous pas de rétroviseur extérieur droit?

A compléter absolument.

Ainsi, vous vous facilitez les manœuvres de parage et surveillez le trafic qui vous suit.

Essuie-glaces

A n'utiliser qu'à l'état mouillé: N'activez jamais les balais à sec, sinon vous traînez de la poussière et des grains de sable sur la surface vitrée. Il en résulterait de fines rayures qui occasionnent une dispersion lumineuse.

Entretien: Veillez à ce que les gommages des balais soient en ordre. En cas de formation de lignes ou de traînées, échangez les gommages immédiatement, puis renouvelez-les régulièrement. Si le balai grince, il peut être remplacé. Faites alors réparer immédiatement, sinon la vision en souffre.

Phares

Les phares idéaux ont une grande portée et un éclairage régulier, large et clair. Lors de l'achat du véhicule, renseignez-vous sur les possibilités d'équipements complémentaires.

Réglage correct: Un mauvais réglage des phares laisse disparaître dans la nuit de nombreuses informations importantes sur la circulation, voire nuit aux autres participants au trafic. Faites régulièrement contrôler le réglage de vos phares.

Propreté: Des phares salis ne servent pas à grand chose. Nettoyez, si possible fréquemment, vos phares et feux arrière. Cas échéant, examinez l'acquisition d'une installation de lavage de phares.

Rétroviseur

Le rétroviseur intérieur, ainsi que celui de gauche (prescription légale) et, idéalement, celui de droite, aident le conducteur à voir ce qui se passe derrière lui. Ces aides doivent être réglées correctement et, bien sûr, être utilisées avant toutes les manœuvres.

En cas d'éblouissement, changer pour "anti-éblouissant" (presque tous les modèles le permettent).

Prescriptions légales

Pour la conduite de véhicules n'exigeant pas de permis (p.ex. une petite tondeuse-tracteur), une vision minimale est requise (OAP) art. 6.2);
acuité visuelle monoculaire minimale de 0,2 sans restriction extrême du champ de vision

Exigences légales minimales

L'ordonnance fédérale suisse traitant de l'admission de personnes et de véhicules à la circulation OAC fixe les exigences minimales ci-dessous pour l'acuité visuelle des conducteurs de véhicules. Les différentes catégories du permis de conduire sont groupées en trois groupes:

Groupe 1 Permis de conduire, catégorie D

Groupe 2 Permis de conduire, catégories D1, C, C1
Autorisation pour le transport de personnes à titre professionnel
Permis pour moniteurs de conduite – catégories I, II, IV
Experts de la circulation

Groupe 3 Permis de conduire, catégories A, A1, B, B1, F, G, M
Permis pour moniteurs de conduite – catégorie III

Test de la vue chez l'opticien

Le test de la vue nécessaire pour la demande d'un permis de conduire (pour les trois groupes) ne peut être effectué qu'auprès d'un opticien qualifié ou d'un oculiste.

Sont examinés:

1. l'acuité visuelle / vision lointaine (chaque œil séparément, non corrigé et, cas échéant, corrigé)
2. le champ visuel horizontal
3. la mobilité des yeux

Pour les permis cat. D, D1, C et C1 en plus:

4. la vue stéréoscopique et
5. la motilité pupillaire

Les candidats au permis de conduire, lesquels n'obtiennent l'acuité visuelle demandée qu'à l'aide de lunettes ou de lentilles de contact, sont tenus de porter leurs aides visuelles pendant la conduite.

Appel à la responsabilisation:

le législateur part de l'idée que les citoyens majeurs gardent eux-mêmes un œil sur leur acuité visuelle et feront faire les corrections si nécessaire.

GROUPE	3	2	1
Cat. du permis	A, A1, B, B1, F, G, M	C, C1, D1	D
<i>acuité visuelle minimale, non corrigée ou corrigée</i>	1. œil: 0,6 2. œil: 0,1	1. œil: 0,8 2. œil: 0,8 <i>ou</i> 1. œil: 1 2. œil: 0,6	1. œil: 1 2. œil: 0,8
<i>champ visuel horizontalement</i>	minimum 140°	pas de diminution	pas de diminution
<i>mobilité des yeux</i>	pas de diplopie	pas de diplopie	pas de diplopie
<i>vue stéréoscopique</i>	<i>(pas examiné)</i>	pas de réductions importantes	pas de réductions importantes
<i>motilité pupillaire</i>	<i>(pas examiné)</i>	pas d'anisocorie; réaction prompte à la lumière (des deux yeux)	pas d'anisocorie; réaction prompte à la lumière (des deux yeux)
<i>spécial</i>	vision monoculaire, corrigée ou non corrigée: minimum 0,8. Pas de diminution du champ visuel	pas d'aphakie, sauf en cas de correction au moyen de verres de contact pendant toute la journée et en cas de vision binoculaire	pas d'aphakie, sauf en cas de correction au moyen de verres de contact pendant toute la journée et en cas de vision binoculaire; pas de lagophtalmie; pas de ptose grave; pas de fixité de la pupille, même d'un seul côté. <i>Verres correcteurs:</i> 4 dioptries au plus pour des verres concaves et 3 dioptries au plus pour des verres convexes. Astigmatisme: 2 dioptries au plus

Tests de contrôle pour les conducteurs?

En Suisse, il n'est demandé un test de la vue pour les conducteurs non professionnels (groupe 3) que pour l'attribution d'un permis d'élève-conducteur. Jusqu'à l'âge de 70 ans, à partir duquel la loi prescrit un contrôle médical biennal (inclus le test de la vue), il est du devoir de chaque protagoniste au trafic de contrôler régulièrement l'acuité visuelle.

Cause d'accident évitable: mauvaise acuité visuelle

"La majorité des automobilistes accidentés souffrent de problèmes visuels"

Etude de l'office fédéral pour le domaine routier, Bergisch Glattbach

"Les pendulaires se plaignent deux fois plus souvent de problèmes oculaires que les autres travailleurs".

Institut pour la psychologie appliquée, Munich

Attention: les amétropies augmentent lentement, ce qui fait que l'on peut s'y habituer sans s'en rendre compte!

Règle générale pour un test de la vue pour les conducteurs:

jusqu'à 40 ans	tous les 10 ans
plus de 40 ans	tous les 5 ans
dès 60 ans	tous les 2 ans
dès 70 ans	chaque année

"Pas vu le véhicule sur la gauche", "reconnu l'obstacle trop tardivement" ou encore "pas vu la moto dans la lumière d'en face" - dans de nombreux accidents de la circulation, une acuité visuelle déficiente ou restreinte joue un rôle principal ou annexe sur le destin. Les enquêtes de l'ASO et les études de l'Institut für Demoskopie, Allenbach montrent qu'un **bon 20-30% de tous les participants au trafic voient trop mal, ne portent pas d'aide visuelle ou alors celle-ci est insuffisante.**

Le motif principal pour une vue déficiente sur les routes est le fait qu'une acuité visuelle déficiente ou en diminution est rarement perçue par les personnes concernées elles-mêmes, resp. ne l'est qu'une fois que le processus est largement entamé. Ils apprennent, sans s'en rendre compte, à vivre avec une acuité visuelle en diminution et à compenser au prix d'efforts visuels importants. Qu'à la longue cela ne puisse bien aller est l'évidence même. **Des tests de la vue passés régulièrement sont inévitables pour les participants au trafic.**

Test personnel: Suis-je (encore) capable de conduire?

La main sur le cœur

Les carrefours vous rendent-ils nerveux parce qu'il faut y observer une multitude de choses venant des directions les plus diverses?

Vous sentez-vous parfois "dépassé" de par la densité du réseau routier de la ville ?

Avez-vous de la peine avec les dépassements sur les routes en rase-campagne?

Constatez-vous de temps à autre que vous réagissez dans certaines situations plus lentement qu'avant?

Vous est-il arrivé ces derniers temps de ne presque pas avoir vu un autre véhicule ou un piéton?

Avez-vous parfois l'impression de gêner les autres participants au trafic?

Si vous deviez répondre par "oui" à l'une ou plusieurs des questions: faites un test de la vue!

Estimer soi-même sa propre acuité visuelle paraît difficilement possible. Si la capacité de la mise au point de près se relâche après l'âge de 40 ans (presbytie), cela se remarque rapidement. Il faut éloigner le journal de ses yeux de plus en plus si l'on veut encore avoir une chance de pouvoir le lire. La plupart des autres amétropies sont non décelées ou leur développement passe inaperçu - cela veut dire qu'elles n'apparaissent qu'une fois assez développé. Seul un test chez l'opticien permet un examen consciencieux de l'acuité visuelle.

Le **test express de l'acuité visuelle**, que vous trouvez sur www.aso-online.ch sous « documentation » > « thèmes de l'optique » correspond à un auto-examen de la vue diurne approximatif. Vous pouvez le télécharger et imprimer en tant que dossier "Acrobat-PDF".