

# **Secourisme et permis de conduire : L'Allemagne depuis 35 ans ! (Serons-nous les derniers ?)**

Pour contredire et rendre caducs les propos tenus par nos services officiels (ministère des transports, sécurité routière notamment) – voir plus loin réponse du ministre des transports à la question écrite de M. Patrick DELNATTE, Député du Nord ; comment ne pas insérer dans notre bulletin, **à titre de rappel et de confirmation**, ce que nous écrivions dans le 7<sup>ème</sup> mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » (décembre 1999), 3 pages ci-après :

**« Après la Suisse, les exemples de l'Allemagne et de l'Autriche » !**

En effet, nos contacts avec les ambassades et consulats des pays concernés nous ont permis de collecter (beaucoup plus facilement que dans notre propre pays), tous les éléments qui nous font prendre la mesure de l'enseignement du Secourisme dans ces pays, notamment pour l'obtention d'un permis de conduire.

Dès 1971, nous faisons parvenir aux autorités françaises des informations (notamment la lettre explicite du 6 octobre 1971, (page suivante) peu de temps après la mise en place en Allemagne fédérale, de cet enseignement obligatoire !

Car, quand nous prétendons quelque chose, nous l'appuyons sur des faits concrets, vérifiables et sincères. Ce qui n'est pas le cas hélas de nos interlocuteurs français, il faut malheureusement le confirmer, quels que soient les gouvernements, puisque les fonctionnaires sont toujours les mêmes !

**Mais les responsables politiques, les membres des cabinets, lisent-ils nos documents ?**

La page 17 d'une revue ADPC (Association départementale de Protection Civile), en 1971, se passe de commentaires !

C'est bien depuis 1969 (soit deux ans après la proposition française) que la RFA à l'époque a ajouté une nouvelle condition pour obtenir un permis de conduire : une formation aux premiers secours relatifs **à la route** (et non d'autres risques).

Le candidat peut la suivre auprès de l'organisme de son choix. Il doit seulement prouver sa participation à la formation par un certificat.  
Les pouvoirs publics allemands conseillent des recyclages réguliers.

Il est utile de rappeler qu'en 1998, la RFA avait délivré 1 760 000 permis de conduire (classe 1 à 5). 6 heures de formation (alors qu'en France « on » prétend que c'est dangereux) ! Les « 5 gestes » s'apprennent en 5 heures !

**Serons-nous les derniers en Europe à mettre en place un tel enseignement pour nos concitoyens ? Qui sera « responsable » de cette nouvelle et grossière erreur ?**

## APRES LA SUISSE, LES EXEMPLES DE L'ALLEMAGNE ET DE L'AUTRICHE

Dans le mémoire précédent (février 1998), nous avons prouvé que la Suisse assurait plus de formations au Secourisme que la France !

Ainsi, 73 731 personnes ont suivi la formation obligatoire au Secourisme pour l'obtention du permis de conduire, ce qui ferait pour la France, par rapport à sa population, la formation de près de 590 000 personnes !

Or, cette année là, 210 000 personnes seulement avaient suivi la formation dite AFPS en France ! L'argument qu'il faille ne faire que cela, qu'un Secourisme réduit à quelques gestes serait inefficace, que l'AFPS serait le socle, tombe de lui-même !

Or, l'exemple de la Suisse a été utilisé souvent afin de convaincre les pouvoirs publics Français **de faire quelque chose !**

De nombreux renseignements, obtenus directement auprès des autorités Suisses, ont été publiés dans les documents réalisés par le CAPSU - et remis aux pouvoirs publics - sans décision de leur part, parfois sans réponse !

Cet article de presse de 1985 prouve également que nous tentions d'utiliser cet exemple concret pour prouver que notre idée étant **réalisable en France !**

Parmi les documents reçus, nous avons trouvé que les fiches de contrôle de l'enseignement était une bonne idée. On trouvera ci-après la fiche sur le thème des hémorragies avec 6 questions.

En complément de l'assiduité obligatoire, du contrôle visuel des enseignants lors des exercices pratiques, ces fiches pourraient être utilisées en fin de formation, après les 5 heures ?

Ce qui est intéressant pour ce Pays, c'est que la décision de 1977 n'a jamais été remise en cause. La lettre ci-jointe du 6.12.1994 confirme l'intérêt que porte ce Pays à l'enseignement des premiers gestes de secours aux usagers de la route, au moment de la préparation du permis de conduire.

En France, dès 1985 (lettre ci-jointe) on utilisait déjà l'argument du « permis de conduire communautaire » pour **attendre et ne rien faire !** En effet, « l'Europe » « était un « bon » argument pour prétendre qu'une solution allait être trouvée... par les autres. Mais, depuis 15 ans, quelques Pays ont traité eux-mêmes cette question et la France, dans ce domaine, fait figure de lanterne rouge !

Pourtant, un « projet de résolution », en 1983, visant à **« améliorer le Secourisme dans la circulation routière »** avait abouti à une recommandation de la « conférence européenne des ministres des transports ».

Et il était recommandé aux pays membres de la C.E.M.T :

« 1 - d'appuyer et d'encourager la mise en œuvre de mesures visant à améliorer le secourisme dans la circulation routière ;

2 - d'encourager l'acquisition des connaissances en matière d'assistance immédiate ou de premiers secours chez tous les usagers de la route et d'assurer que ces connaissances soient régulièrement rafraîchies ».

C'est à cette date que la France a justement abandonné la décision pourtant prise en novembre 1974 par un C.I.S.R. présidée par le Premier ministre (M. Jacques CHIRAC), sous l'impulsion du premier délégué à la sécurité routière (M. Christian GERONDEAU), de former aux « gestes de survie » les usagers, au moment du permis de conduire !

D'autres Pays n'ont pas choisi cette fuite en avant ou l'invention de prétextes aussi nombreux que ridicules pour ne rien faire !

L'Allemagne a entrepris une formation, obligatoire, dès 1969, donc avant la Suisse. Avec la réunification, cette action n'a absolument pas été remise en cause !

Ainsi, les exemples de petits Pays (Suisse, Autriche) sont-ils confortés par celui de l'Allemagne dont la population dépasse maintenant très largement celle de la France.

La lettre, ci-contre, du 11.3.1970, confirme que l'initiative de ce Pays date du 21.7.1969 et celle du 6.10.1971 permet de comprendre combien les « responsables », en France, ont fait fausse route quand on lit :

**« Il a été constaté pendant selon les dires de notabilités médicales ayant trait aux accidents que le nombre d'accidentés étouffés avait diminué, ce qui tient au fait que les secouristes savent comment placer les blessés dans une position latérale stable et préserver ainsi leur bonne respiration ».**

Cet avis, dès 1971, après les deux premières années de formation des futurs conducteurs, à propos de la P.L.S, prouve combien les « réticences » exprimées lors du débat parlementaire, en France, en décembre 1998 et début 1999, sont dépassées et fausses !

Tout récemment, nous recevons des informations qui nous prouvent (lettre du 2.9.1999 et documents joints) que la formation se poursuit (donc depuis 30 ans !). La traduction des documents en Allemand nous permet d'apporter les précisions suivantes :

- Pour obtenir le permis de conduire il faut présenter un certificat prouvant la participation à une formation.
- Le prix estimé est de 35 à 40 DM (environ 120-140 F)
- Le gouvernement conseille des recyclages réguliers
- En 1998, en R.F.A, 1 760 000 permis de conduire (classe 1 à 5) ont été délivrés. Cette formation a eu une efficacité certaine.
- La durée de la formation est de 3 x 2 heures avec 25 personnes au maximum

En plus des « 5 gestes », il est abordé le traitement du « schock » et le cas des fractures à immobiliser éventuellement.

La formation des formateurs est obligatoire ainsi qu'un recyclage obligatoire, tous les 3 ans.

**En Autriche**, la formation est également prévue en 6 heures. Le nombre maximum de candidats, par stage, est de 20 (contre 15 pour le projet des « 5 gestes »).

La lettre ci-après, du 15.9.1999 confirme donc que, depuis le 1.1.1973, cette formation est obligatoire dans ce Pays !

On utilise tous les supports disponibles (film, diapos, brochures) et les exercices pratiques sont surveillés.

130 000 candidats sont formés, chaque année ! Pour ce petit Pays !

La traduction du manuel permet de constater que, outre les « 5 gestes », sont également traités l'état de choc (schock) ainsi que l'arrêt cardiaque.

Or, on le sait, en ce qui concerne le massage cardiaque, il n'est pas enseigné pour faire face à l'accidenté de la route, **l'objectif étant de maintenir la ventilation donc la respiration de toute victime !**

Si l'on retire l'apprentissage du massage cardiaque, on retrouve la durée des 5 heures préconisée pour la formation aux « 5 gestes qui sauvent » en France.

La traduction ci-après est utile et répond à des questions qui sont encore posées en France à propos de l'organisation à grande échelle, alors que nous y avons répondu depuis très longtemps.

**En conclusion, les « 5 gestes » sont enseignés partout !**

Nous postulons pour que les « 5 gestes » soient appris **à tous les usagers de la route.**

Ensuite, ceux qui le voudront pourront compléter cette formation de masse, donc destinée à tous les citoyens, par une formation de base en Secourisme, de type AFPS (environ 12 à 15 heures).

Au niveau de l'AFPS, il est donc tout à fait normal d'y trouver la conduite à tenir face à l'arrêt cardiaque ainsi que pour les plaies, brûlures, fractures, etc

**« Si nous vivons dans l'erreur, ce n'est point parce que la vérité est difficile à voir. Elle saute aux yeux. Nous vivons dans l'erreur parce que cela nous est plus commode. »**

Alexandre SOLJENITSYNE

Consulat Général d' Allemagne

Rk V 2 - 88 / Burggraeve

(Réf. à rappeler)

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
5, Rue Delerue  
59 - Wasquehal

6 octobre 1971  
59-Lille, le  
22, Place du Maréchal Leclerc  
Tel.: 57.18.66  
CCP: Lille 2160-89 SL/B

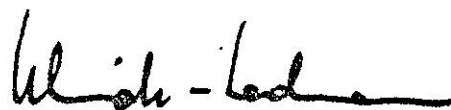
Monsieur,

J'ai l'honneur de revenir sur ma lettre du 26 juillet dernier en réponse à votre demande du 18 juillet, et de vous communiquer ci-après les éléments de la réponse du service allemand contacté :

Le Ministère Fédéral Allemand indique qu'il n'y a pas de statistiques sur les effets de la formation des candidats au permis de conduire en matière de secourisme en cas d'accident ou "Premier secours".

Il a été constaté cependant selon les dires de notabilités médicales ayant trait aux accidents que le nombre d'accidentés étouffés avait diminué, ce qui tient au fait que les secouristes savent comment placer les blessés dans une position latérale stable et préserver ainsi leur bonne respiration.

Espérant que ces indications vous seront utiles et vous adressant mes sincères encouragements pour votre louable entreprise, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.



( Schmidt-Lademann )

Consul Général

# Permis de conduire

&

# Brevet de secourisme

Revue  
ADPC

## I. — EN FRANCE

L'échange de vues suivant entre un honorable parlementaire et M. le Ministre de l'Équipement est rapporté par le Journal Officiel (Débats de l'Assemblée Nationale du 8 mai 1970).

M. LIOGIER expose à M. le MINISTRE DE L'EQUIPEMENT et du LOGEMENT que lors d'accidents de la route, de plus en plus fréquents, il est trop souvent constaté que les conducteurs des véhicules concernés ou ceux venant au secours des accidentés sont dépourvus des notions les plus élémentaires de secourisme applicables en ces circonstances. Ceux-ci en toute bonne volonté apportent aux accidentés des secours ou des soins qu'ils croient utiles, au risque d'aggraver l'état du blessé ou même d'entraîner la mort, tels que transport de l'accidenté à pied ou en voiture vers la plus proche habitation alors qu'en certains cas (rupture des vertèbres, par exemple) ces blessés doivent normalement, dans l'attente de leur évacuation par des services compétents (gendarmerie, pompiers, ambulances), être laissés sur place ou seulement déplacés avec d'innombrables précautions vers le bord de la chaussée, s'il y a lieu de la dégager pour rétablir la circulation ou en cas d'incendie du véhicule. Il lui demande en conséquence s'il n'y a pas lieu de faire entrer dans les épreuves du permis de conduire un examen comportant des notions élémentaires de secourisme. (QUESTION DU 2 AVRIL 1970).

## REPONSE :

*L'adjonction de notions de secourisme à celles de la conduite elle-même, dans le programme de l'examen du permis de conduire est, « a priori » très séduisante ; mais son application soulèverait cependant des difficultés réelles. Cet examen, a, en effet, comme objectif principal, de s'assurer que les futurs conducteurs connaissent les règles de la circulation, ainsi que la signification de la signalisation routière, et qu'ils ont acquis une habileté suffisante de la conduite automobile pour leur éviter précisément de provoquer des accidents. Par étapes successives — dont la dernière date de 1967 — l'examen du permis de conduire a d'ailleurs été rendu plus long et plus difficile, en vue d'augmenter la sécurité routière. Des épreuves de secourisme allongeraient la durée de cet examen sans avoir corrélativement pour effet de permettre un contrôle plus approfondi des aptitudes des candidats à la conduite, aptitudes qui restent le facteur déterminant de la sécurité routière. Enfin, les cours de secourisme ne pouvant être faits que par des médecins qui devraient contrôler également si les connaissances acquises dans ce domaine sont satisfaisantes, il s'ensuit que l'organisation de ces épreuves sur une grande échelle entraînerait une augmentation très sensible des frais supportés tant par l'Etat que par les candidats à l'occasion de l'examen du permis de conduire. Pour ces raisons, et malgré tout l'intérêt qu'offre la suggestion de l'honorable parlementaire, l'administration ne peut envisager de la retenir, du moins pas dans un proche avenir.*

## II — EN ALLEMAGNE FEDERALE

La lettre que voici est datée du 17 novembre 1970, et nous vient de M. le Maire de BAD-KREUZNACH, ville jumelée à BOURG-EN-BRESSE :

Monsieur le Président,

En réponse à votre lettre du 9 octobre 1970, nous avons l'honneur de vous faire savoir que les titulaires des permis de conduire de la Classe II en ALLEMAGNE (camions et autocars) sont déjà depuis longtemps obligés à fournir la preuve de leur aptitude à secourir une personne accidentée.

Tandis que les candidats au permis de conduire des classes I, III, IV et V (moto, voiture, petite voiture et motocyclette) doivent fournir la preuve de leur aptitude selon la loi entrée en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1969.

Ce brevet est, en général, constaté avec satisfaction. Chaque titulaire d'un permis devrait être en possession de ce brevet et être capable de prêter secours. L'enseignement n'est pas seulement utile à la circulation routière mais est aussi bon à la vie en général.

Espérant de vous avoir rendu service, nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Signé : HASSE.

Les moniteurs nationaux de secourisme pourraient s'étonner de ce qu'un ministre puisse, traitant d'une telle question, ignorer leur existence, leur aptitude (sanctionnée par un brevet officiel) à enseigner le secourisme et le caractère purement bénévole, gratuit, du service qu'ils assurent sous le contrôle de médecins et du Service National de la Protection Civile.

Mais là n'est pas l'essentiel.

Etonnant aussi — on nous permettra de le dire — que la question posée ait cru devoir inclure les épreuves de qualification secouriste dans l'examen d'aptitude à la conduite des véhicules automobiles. Pourquoi vouloir mêler deux choses complémentaires, certes, mais distinctes ?

Mais là n'est pas encore l'essentiel.

En somme, d'un côté, provoquée par une question mal posée, la réponse officielle laisse de côté le fond du problème.

De l'autre côté — de l'autre côté du RHIN — la Loi a résolu le problème.

Et voici l'essentiel : du point de vue précis où cette comparaison nous place, de quel côté, à votre avis, nous trouvons-nous ? Du bon, ou du mauvais ?