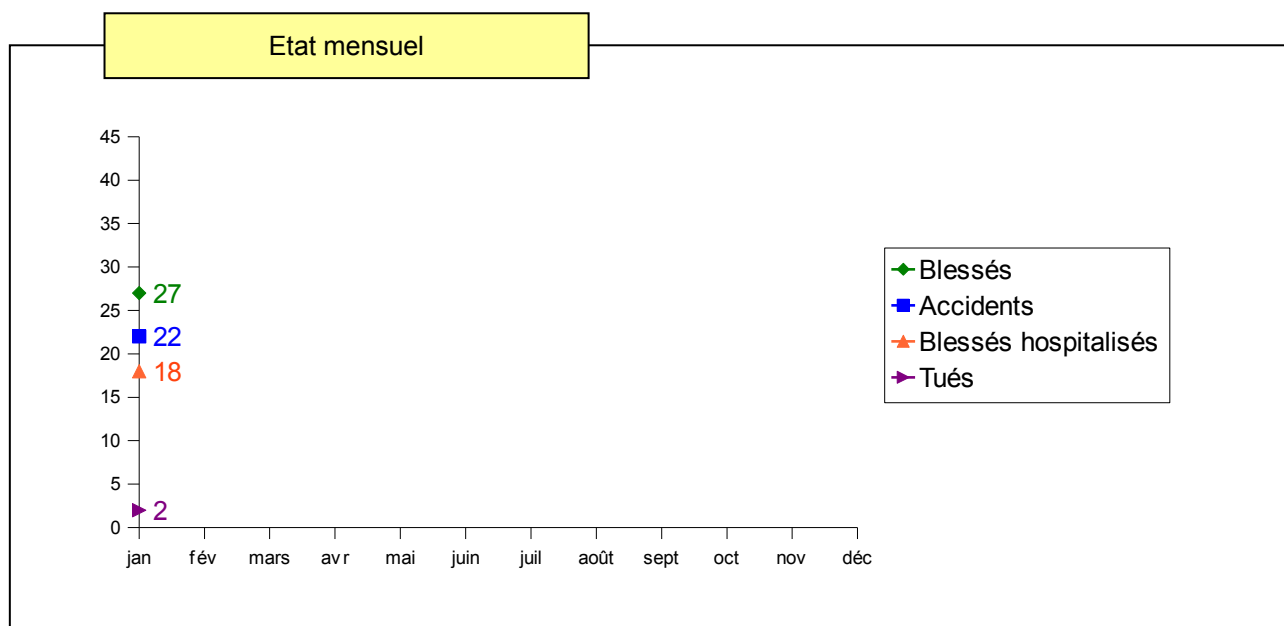


FEVRIER 2013/ Lettre n° 75

ACTUALITÉS

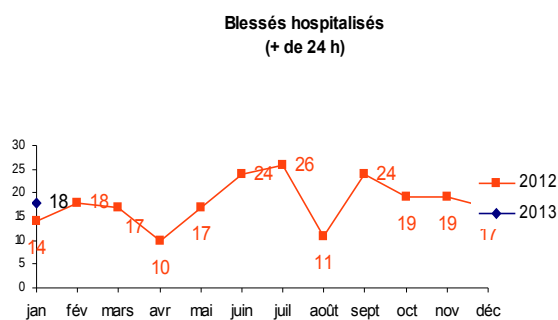
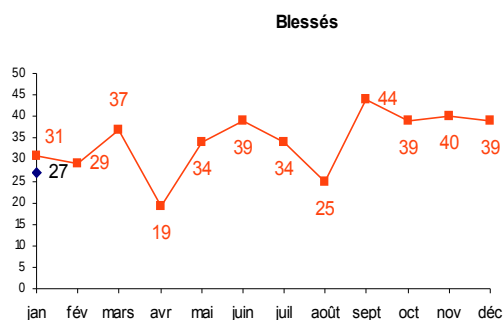
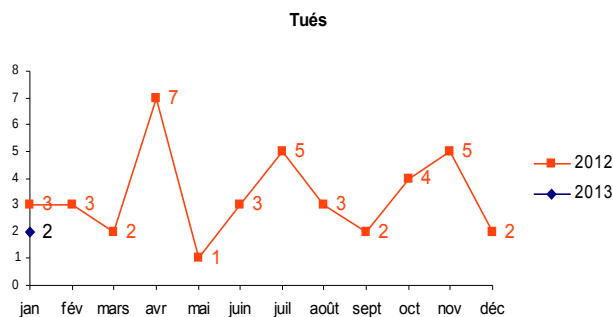
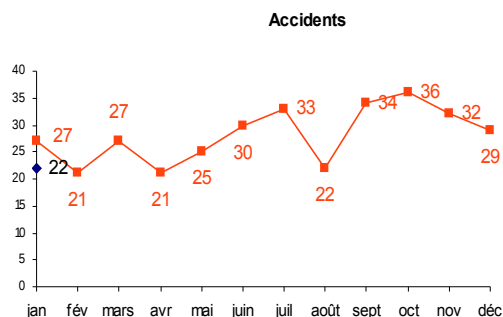
➔ Bilan mensuel : JANVIER 2013



Observations

Jeudi 10 janvier à 17h15, sur la RD 438, hors agglomération de Courcelles les Montbéliard : un homme circule seul à bord de son VL dans le sens Montbéliard / Courcelles les Montbéliard. Il effectue une manœuvre de dépassement à vive allure et franchit une ligne longitudinale continue. Il perd le contrôle de son véhicule, se déporte sur la voie de gauche et percute de plein fouet un VL circulant en sens inverse. Le conducteur de ce dernier, un homme âgé de 63 ans, et sa passagère âgée de 59 ans décèdent.

Cumul sur l'année



Source ATB pour 2012 et 2013



La sécurité routière au Service Départemental d'Incendie et de Secours du Doubs

Interview du **Médecin Commandant Philippe Paulin** (Médecin-chef du groupement Ouest) et de l'**Adjudant-chef Frédéric Briotet** (Chef du bureau formation du Centre de Secours Principal de Besançon Centre).

1: De quels moyens disposez-vous en matière de secours routier?

FB : Le SDIS dispose, dans le département, de 67 ambulances et de 33 véhicules de secours routiers. Ces derniers sont équipés de moyens de balisage, d'éclairage, de levage et de découpe. En matière de personnel, dans l'ambulance, prend place un chef d'agrès, un conducteur et un équipier. L'équipage du véhicule de secours routier est, quant à lui, composé d'un chef d'agrès, d'un conducteur et d'un binôme (chef d'équipe et équipier).

2 : Combien d'interventions sur les accidents de la route sont réalisées chaque année par vos services? quelle en est l'évolution?

FB : 2132 accidents de la voie publique ont eu lieu dans le département en 2012, soit une légère augmentation de 0,61% par rapport à 2011. Ainsi, il est constaté globalement une stabilité de nos interventions (premier trimestre en augmentation phases stable à décroissante sur les autres trimestres).



3 : Pour les victimes d'accidents, la rapidité des secours est primordiale. Des modalités particulières, des moyens ont-ils été mis en place pour optimiser les délais?

FB : Les délais d'intervention dépendent tout d'abord de la rapidité de l'alerte mais surtout de la précision de l'appel (commune, voie, type de voie, sens, point kilométrique...). Dès la réception de l'appel, l'opérateur dispose d'un système d'aide à la décision qui lui permet de déclencher les secours les plus proches de l'accident. Le chef d'agrès possède également des outils cartographiques du secteur concerné pour déterminer l'itinéraire qui permettra de rejoindre le lieu du sinistre dans les meilleures conditions.

4 : Quel est l'impact, sur l'évolution des traumatismes, des avancées technologiques dont bénéficient actuellement les véhicules ?

PP : L'évolution technologique des véhicules a globalement amené un **bénéfice** pour ce qui concerne les traumatismes, grâce aux éléments de protection des conducteurs et passagers dits « de sécurité passive » (airbag, système de retenue amélioré des ceintures de sécurité...) qui ont largement contribué à épargner des vies.

Cependant, du point de vue du sauveteur, il faut **être plus nuancé**. En effet, si la sécurité passive a amélioré la nature des traumatismes, elle les a également transformés.

La présentation physique des accidentés est incontestablement modifiée (disparition considérable des plaies, baisse du nombre de fractures ouvertes, limitation des traumatismes crâniens et thoraciques graves...) avec une apparente « absence de lésion ».

Pourtant, les lésions existent toujours malgré les dispositifs de protection récemment inventés. Elles sont désormais moins visibles (les airbags protègent physiquement de l'armature du véhicule, la ceinture se tend plus progressivement...) mais présentent toujours un potentiel de gravité d'autant plus marqué que ces signes évidents pour les repérer (plaies, fractures ouvertes, contusions en surface de peau) ne se voient plus spontanément.

Cela impose, aujourd'hui, à tous les membres des équipes d'intervention, quelle que soit leur origine (secouristes, paramédicaux et médecins des SMUR, sapeurs-pompiers, transporteurs sanitaires privés, praticiens libéraux) une **nouvelle approche** de ce type d'intervention :

- ne pas se fier aux apparences rassurantes des victimes,
- réaliser de façon rigoureuse l'examen de la victime selon une méthodologie systématisée et savoir le renouveler,
- connaître et prendre en compte les facteurs d'environnement de ces accidents (état des véhicules après choc, typologie du choc) par une démarche partagée de compréhension des dispositifs de sécurité des constructeurs.



5 : Dans un avenir proche, de nouvelles techniques, de nouveaux matériels sont-ils susceptibles d'améliorer sensiblement le devenir des victimes?

PP: Outre les évolutions médicales, indispensables, pour la prise en charge (de terrain, hospitalière et de rééducation) de ces victimes, le monde automobile est en continuelle recherche pour participer à la défense de la vie sur la route.

Je citerai par exemple :

- l'airbag « piéton », aujourd'hui installé sur les véhicules d'une marque de voiture ; il peut atténuer ou mieux protéger le piéton, qui paie encore un trop lourd tribut dans les accidents de la route
- l'airbag « moto », qui tend à se démocratiser là aussi pour une population chez qui les traumatismes sont régulièrement graves et les séquelles parfois invalidantes
- les dispositifs d'avertissement et de lutte contre la somnolence au volant
- les dispositifs d'anti-démarrage liés à la mesure de l'alcoolémie.

Ces outils, aussi intelligents et performants soient-ils, ne doivent pas faire oublier qu'il demeure fondamental pour chacun de **respecter les règles** d'une conduite apaisée et responsable. Plusieurs décennies de prévention routière ont construits cette « démarche de vie durable », perpétuons-là.



6 : A la lumière de vos interventions, pensez-vous à une action particulière à mettre en place et quels messages avez-vous à transmettre pour sensibiliser les usagers ?

FB: Il est important que chacun face preuve de civisme lorsqu'il est témoin d'un accident : s'arrêter, alerter les secours, porter assistance aux victimes dans la mesure de ses moyens.

Pour responsabiliser les citoyens et les confronter à la réalité de l'accident, une action pourrait être mise en place qui retracerait les différentes étapes, du déclenchement de l'alerte à la prise en charge de la victime.



INFORMATIONS RESEAU

Action de sensibilisation sur le port de la ceinture de sécurité dans les bus de transport scolaires

Le Pôle Sécurité Routière de la DDT, en partenariat avec le conseil général et la gendarmerie nationale, a mis en place, le jeudi 31 janvier 2013 à 17h, une action de prévention sur la nécessité d'attacher sa ceinture dans les bus, au collège Pierre Vernier à Ornans.



Des représentants de la DDT, de la gendarmerie et du conseil général ont ainsi sensibilisé environ 150 élèves, passagers des bus scolaires, à la nécessité d'attacher systématiquement sa ceinture de sécurité pour se protéger des conséquences d'un choc même de faible intensité (coup de frein brutal...).

À cette occasion, des flyers sur les conséquences du non port de la ceinture en cas d'accidents ont été remis à chacun.

LA CEINTURE OU LA VIE

Dans un bus, en cas d'accident, les passagers non attachés n'ont ni le temps ni la force de s'accrocher à leur siège. Ils sont irrémédiablement projetés contre les sièges, les uns contre les autres ou éjectés. Ils subissent ainsi de très graves blessures, voire pire...

La seule façon de se prémunir contre ce risque consiste à attacher sa ceinture.

Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire pour tous les occupants des véhicules de transport en commun de personnes, autocars et autobus (Article R 412-1 du code de la route).

Dés 20km/h, un choc subit sans ceinture peut-être mortel.

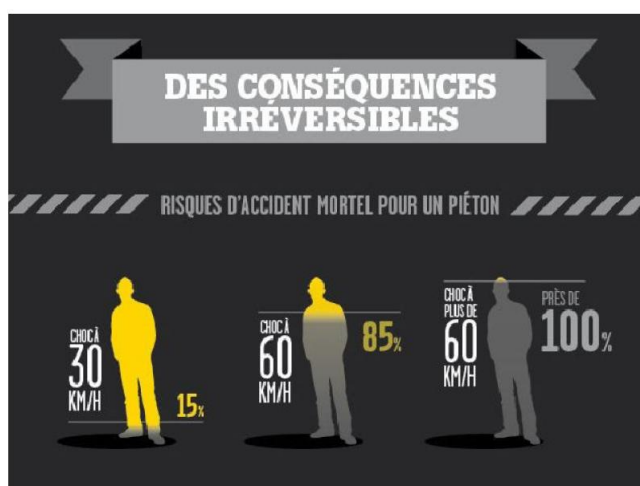
La ceinture doit être bien ajustée pour que le corps soit solidarisé avec le siège pour garantir un maximum de sécurité.

C'est simple la vie en bus : ça ne tient qu'à un petit clic et ça prend juste 2 secondes (plus vite qu'un SMS...).



INFORMATIONS "FLASH"

Un choc avec un piéton à plus de 60 km/h est presque toujours mortel.



Nous contacter : PoleSR25@equipement-agriculture.gouv.fr

Tél : 03.81.65.61.18

<http://www.msr25.doubs.equipement.gouv.fr/>