1. Années 1950-1960 : Le règne du « système D » et l’émergence des premiers secours routiers

Le développement de la circulation routière dans les années cinquante et l’augmentation de la vitesse provoquent l’accroissement considérable du nombre des accidents de la route. Dans les chocs les plus violents, il arrive que conducteur et passagers soient bloqués à l’intérieur de l’habitacle. Les sapeurs-pompiers se trouvent alors confrontés à la nécessité de les dégager.

Dans les années mille neuf cent cinquante et soixante, il n’est pas rare que les secours utilisent les moyens de la dépanneuse du garagiste local : chalumeau, scie à disque, crics… sont ainsi les premiers et derniers recours des sauveteurs pour tenter de dégager conducteurs et passagers bloqués dans l’habitacle des véhicules accidentés. Le « système D », l’expérience et la providence font le reste.



On ne parle pas encore de désincarcération et lorsque les victimes sont dégagées, elles sont transportées le plus rapidement possible vers l'hôpital le plus proche, souvent avec les moyens du bord, y compris à bord de véhicules de particuliers. Sur le réseau routier français, sapeurs-pompiers et gendarmes assurent l'ensemble de ces missions sans moyen spécialisé.

L'explosion du nombre des accidents de circulation à la fin des années cinquante incite toutefois quelques corps de sapeurs-pompiers intervenant sur les routes les plus accidentogènes à se doter de véhicules spécialisés pour ce type d'intervention. Ainsi, dès l'année 1959-60, dans l'Est de la France les sapeurs-pompiers de Metz et Mulhouse, équipent des véhicules spéciaux pour le secours routier qui font aujourd'hui figures de précurseurs dans le domaine du secours routier.



2. Face aux pièges d'acier : les catastrophes

déclencheuses de 1971 et 1972

Face aux pièges d'acier, lorsque le moteur s'est déplacé dans l'habitacle, « sur les genoux » du conducteur, l'accordéon métallique qui bloque les corps est difficile à ouvrir pour sortir les corps meurtris. Bien souvent, faute de mieux, c'est à la scie à métaux que l'on entreprend de découper les véhicules. A cette époque, il n'existe pas de technique réglementaire, les pompiers utilisent aussi la scie à disque pour entamer l'amalgame métallique.

Pendant ces opérations, les risques pour les victimes comme pour les secours sont importants, le risque d'embrasement du véhicule est omniprésent et le temps mis par les secours démunis joue contre la survie des blessés les plus graves.

Commercy (mars 1971) : la prise de conscience du risque d'incendie

L'évènement qui va faire évoluer la situation est un accident de circulation qui survient à Commercy (Meuse) en mars 1971. En utilisant une scie à disque, les étincelles provoquent l'embrasement du véhicule et la mort du conducteur. Cette catastrophe, met en évidence une spécificité de l'environnement propre à l'accident routier en raison de la présence d'hydrocarbures sur la chaussée, dont le risque est majoré par temps chaud.

Vierzy (juin 1972) : le drame ferroviaire et le manque d'équipements adaptés

Un second évènement va définitivement poser la question du cadre de travail des sapeurs-pompiers face aux conditions difficiles de la désincarcération. Un an après l'accident de Commercy, deux trains entrent en collision au beau milieu du tunnel de Vierzy (Aisne) le 16 juin 1972. Les sauveteurs doivent alors dégager des dizaines de corps, des tôles enchevêtrées dans des conditions effroyables.

Les difficultés sont nombreuses : obscurité, points d'accès à l'air libre éloignés, noria compliquée des évacuations, gestion des équipes de secours, ambiance toxique, matériel inadapté… Le plan Orsec qui est déclenché est favorisé par de nombreuses initiatives menées par les secours et les particuliers proches du lieu de l'accident. Les secours prennent conscience de la nécessité de l'éclairage de l'accident et surtout de la carence des moyens de secours efficaces adaptés à ces

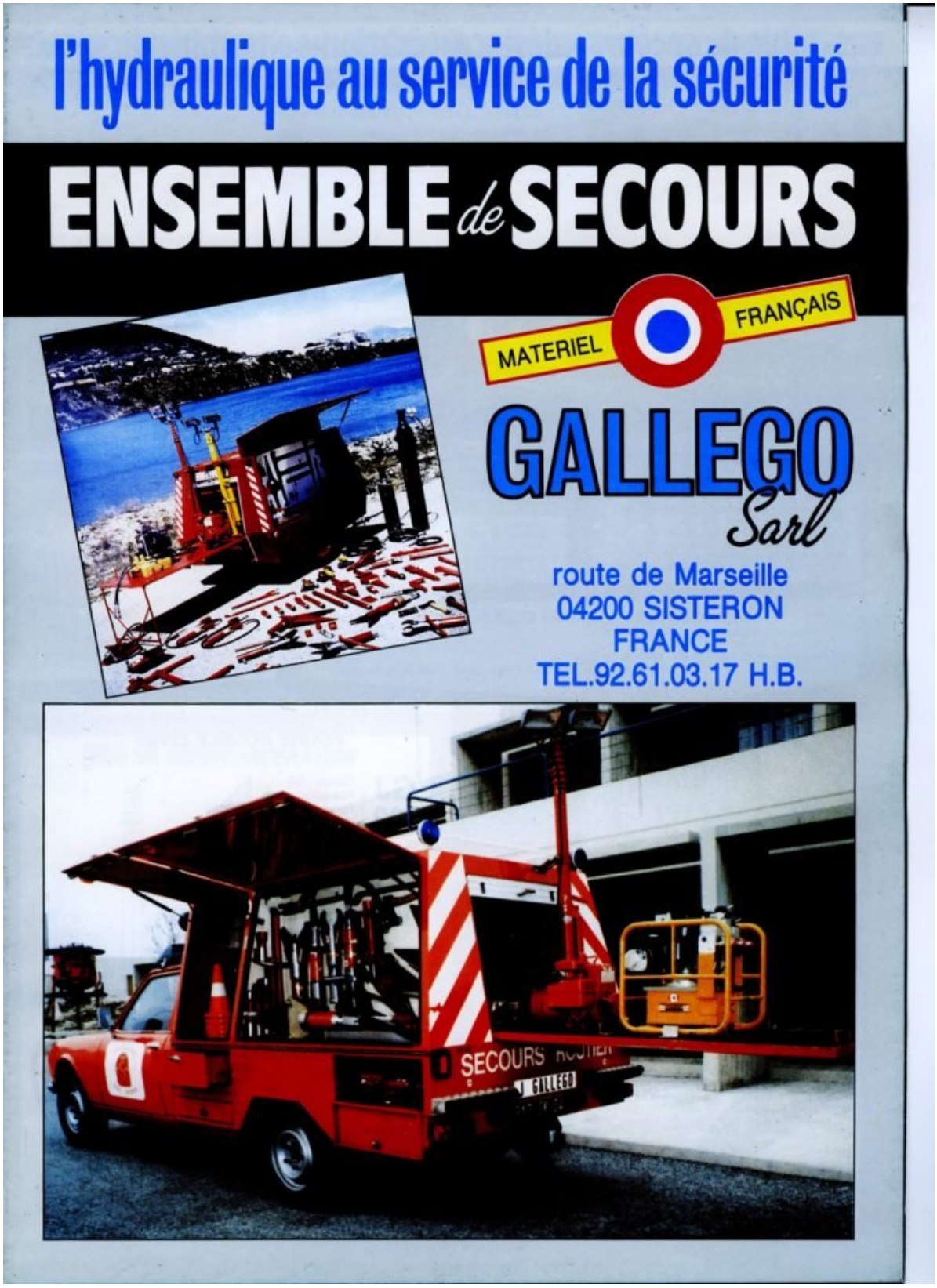
situations.

1- A la suite de la catastrophe de Vierzy, la SNCF dote le SNPC qui les redistribue dans les régions, de groupes thermique et d'outils de dégagement de marque Hurst commercialisés par Bemaex.

3. Réglementation, matériel anti-étincelles et révolution hydraulique

Sécuriser l'accident, victimes et sauveteurs devient un impératif. Le risque d'incendie dû à la présence d'hydrocarbures, à Commercy comme à Vierzy, provoque une réflexion dans le monde des secours. La nécessité d'utiliser des matériels ne produisant pas d'étincelle s'impose.

Le Service National de la Protection Civile (SNPC) publie une circulaire en juillet 1971 qui définit l'emploi de matériels « anti-étincelles » ainsi que les notes techniques relatives à leur mise en œuvre. Ce sont les sociétés Gallego, Bemaex ou Wilmonda qui fabriquent les premiers outils spécialisés conformes à la nouvelle législation du secours routier.


l'hydraulique au service de la sécurité
ENSEMBLE de SECOURS
MATERIEL FRANÇAIS
GALLEGO Sarl
route de Marseille
04200 SISTERON
FRANCE
TEL.92.61.03.17 H.B.
SECOURS



C’est en particulier grâce à l’ingéniosité d’un mécanicien de la ville de Sisteron (Alpes de Haute-Provence), M. Joseph Gallego qu’apparaissent des premiers matériels fonctionnant à la pression hydraulique. La première cisaille FG 53 avec sa pompe et ses vérins ou encore l’écarteur de pédales FG 54 et le désincarcérateur FG 51 fonctionnant par pression hydraulique.





Quelques uns de ces matériels qui complètent l’armement parfois rudimentaire des premiers véhicules de secours routiers prennent alors place dans les coffres des fourgons d’incendie. Il s’agit de matériels légers, indispensables aux sauveteurs pour atteindre les victimes comme les coins écarteurs qui servent à l’ouverture des portières bloquées des véhicules. Sur les conseils du chef du service de protection civile des Basses-Alpes, Joseph Gallego, va rapidement les présenter à l’école de Valabre, ses outils qui vont séduire notamment le professeur Arnaud, père du secourisme routier.

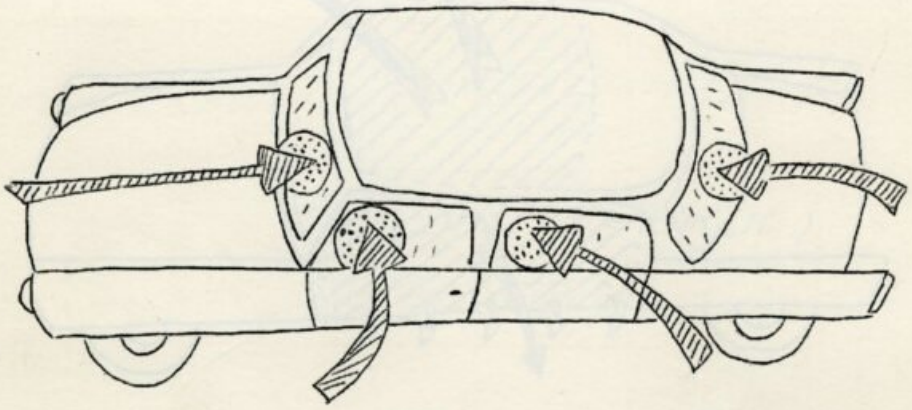
4. Structuration de la spécialité « Secours Routier » et technicisation des méthodes

Avec la naissance d’une spécialité « secours-routier » les sauveteurs apprennent les différentes techniques la désincarcération baptisée « désincar » dans le jargon professionnel. Ce diplôme particulier de secours-routier devient une mention du brevet national de secourisme.

A Paris, officiers et sous-officiers instructeurs du centre de formation des recrues mettent au point des méthodes de désincarcération. Ces dernières sont inspirées en partie par les manœuvres de force utilisée dans l’armée. Les techniques de calage du véhicule, la mise en place des outils et le choix des points de coupe sont étudiés ainsi que les techniques de dégagement des victimes.

LES INCARCÉRÉS

1ÈRE URGENCE - SAUVEGARDE DE LA SURVIE



PAR LES VOIES D'ACCES NATURELLES

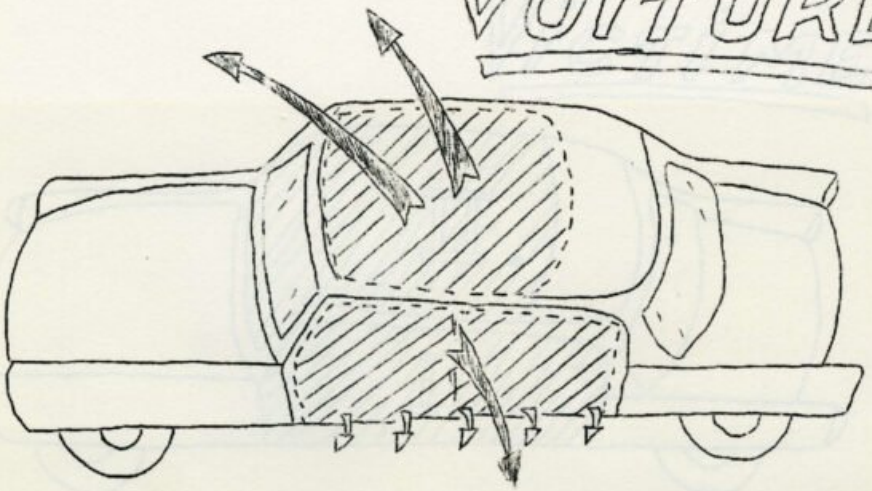
TOUJOURS : EVITER L'ASPHYXIE ET L'EXCES DE SAIGNEMENT.

- LIBÉRER LES VOIES AÉRIENNES.
- ASSISTER LA RESPIRATION (Bouche à Bouche Ou O^2
- COMPRIMER LA PLAIE QUI SAIGNE
- SURVEILLER LES TESTS DE SURVIE

SI POSSIBLE : AMÉLIORER LA POSITION

LES INCARCÉRÉS

2ÈME URGENCE - CÉSARISATION DE LA VOITURE



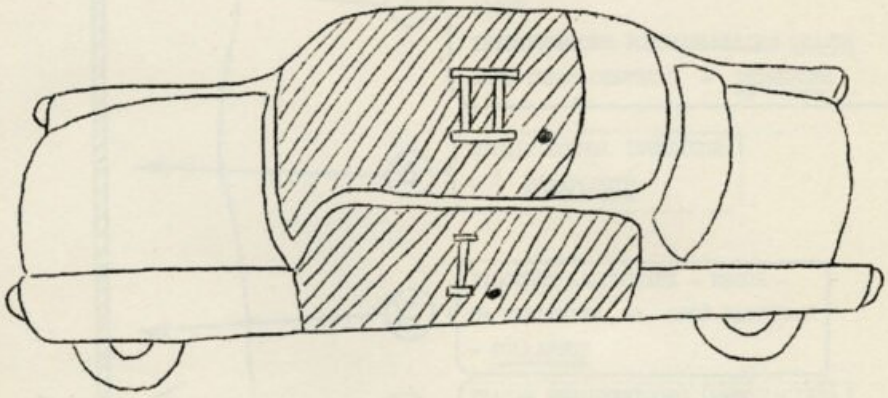
CRÉER UNE VOIE DE SORTIE

TOUJOURS : . TRÈS LARGE .
. PROTECTRICE DE LA SURVIE .
. S/COUVERT DE SURVEILLANCE

SI POSSIBLE : PEU VIBRANTE ET PEU BRUYANTE

LES INCARCÉRÉS :

3ÈME URGENCE - EXTRACTION DE LA VICTIME



SI POSSIBLE : 4 SECOURISTES

TOUJOURS : . RECTITUDE ABSOLUE DE L'AXE CRÂNE . COU . BUSTE

. TRACTION CRÂNE

EXTRACTION

. I . ORIFICE LATÉRAL
SURTOUT SI VOITURES SUR ROUES

. II . ORIFICE SUPÉRIEUR
SURTOUT SI VOITURES RENVERSEES

OU SI DANGER PAR AUTRE VOIE

Les sapeurs-pompiers de province ne sont pas en reste sur le plan du perfectionnement des techniques d'intervention en milieu routier. La BSPP met également en service une camionnette spécialisée appelée « camionnette de manœuvre de force » (CMF). Equipée de coussins hydrauliques, de cales, de crics, d'écarteurs et de vérins, de treuil, elle intervient sur tous les accidents routiers ou ferroviaires graves.

5. Médicalisation des secours et coordination inter-services

Cependant, parler des débuts de la désincarcération ne serait pas complet si l'on oubliait de préciser le contexte propice au secours routier qui s'est mis en place. Les pompiers ne sont pas les seuls acteurs des drames de la route. La gendarmerie, vecteur important de la sécurité dans les campagnes et sur les réseaux routiers, joue un rôle déterminant. L'harmonisation des tâches et la diffusion de l'enseignement du secourisme chez les acteurs de la sécurité se développent de plus en plus, sous l'égide du ministère de l'intérieur, du service de protection civile, de la fédération des sapeurs-pompiers et des sapeurs-pompiers de Paris.

Une autre évolution majeure du secours routier se concrétise par le développement des ambulances de réanimation et du service d'aide médicale urgente (SAMU). Cette innovation est menée conjointement pour le SAMU par le Dr Huguenard du CHU Henri Mondor de Créteil, tandis qu'à la brigade de sapeurs-pompiers de Paris, les ambulances de réanimation intervenant sur le secteur parisien se développent sous l'impulsion du médecin-commandant René Noto.

Un mode d'intervention médicalisé novateur et rassurant se met en place : l'hôpital se déplace vers les victimes, augmentant ainsi leurs chances de survie par une prise en charge médicale rapide sur les lieux mêmes de l'accident et pendant le transport. Le délai nécessaire à l'extraction des victimes est de plus en plus utilisé par les équipes médicales pour prendre en charge les blessés incarcérés. La planche Ollivier, invention d'un adjudant-chef de la BSPP, alors chef du centre de secours Charonne (12^{e} compagnie), devient le plan dur vital au dégagement des grands traumatisés de la route.

Désormais, les forces de l'ordre assurent la sécurité du théâtre des opérations. Les sapeurs-pompiers, armés de pinces puissantes, d'écarteurs, de vérins libérateurs ou de moyens de découpage sont concentrés sur les opérations de dégagement des

victimes côtoyant l'équipe médicale du service d'aide médicale urgente de secours qui prend en charge les victimes *in situ*.



Les premiers secours développent également des techniques d'intervention précises. Un équipier s'introduit dans l'intérieur du véhicule au plus prés des blessés et participe à leur protection tout en guidant les secours lors du processus d'extraction. Cet équipier était dans le passé appelé « l'écureuil » (terme aujourd'hui devenu obsolète). Toutefois dans les méthodes d'intervention, les sapeurs-pompiers de province privilégient dès le début de l'intervention le dépavillonnage du véhicule pour faciliter l'abord des victimes. Les services médicaux de leur côté, après l'accident ferroviaire de Vierzy ont créé une formation spécifique à la médecine de catastrophe dès le début des années 80.

6. Évolution de la sécurité automobile et

changement de paradigme (dès les années 1990)

Parallèlement, les constructeurs automobiles qui mettent au point des procédures de crash test pour homologuer les véhicules, ont pris en compte les caractéristiques des collisions qui déforment les habitacles qui deviennent des étaux d'acier pour leurs occupants.

Les capots qui décapitent conducteurs et passagers inversent ainsi leur sens d'ouverture, les colonnes de direction qui broient jambes et bassins sont décomposés en plusieurs segments qui se désarticulent en cas de choc violent. Enfin, les véhicules s'équipent de ceintures et de coussins de sécurité (airbags) déclenchés par un système pyrotechnique de façon à empêcher les occupants de se fracasser la face et le thorax contre le volant, les tableaux de bords et les sièges. La politique de limitation de la vitesse, des contrôles radars ainsi que les incitations financières à l'achat de véhicules récents et un peu plus tard, l'obligation du contrôle technique vont apporter progressivement leurs bénéfices sur le plan de la sécurité routière. La modernisation des véhicules tend à privilégier la protection de l'habitacle lors des chocs violents.





Les années 1990 sont capitales sur ce plan et le nombre des accidents de circulation avec désincarcération diminue sensiblement. Pour les sapeurs-pompiers, une nouvelle ère commence. La sécurité active, passive et tertiaire sont intégrées dans la majorité des véhicules et imposent des nouvelles formations pour une meilleure efficacité technique et sécuritaire. C’est un vrai changement de paradigme.



[Les Véhicules Secours Routier (VSR)]

Author: [Didier Rolland]