

N° 207

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le mercredi 26 septembre 2012

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE SUR LA PROPOSITION DE LOI (N° 144) DE M. BERNARD GÉRARD ET PLUSIEURS DE SES COLLÈGUES *visant à former aux **cinq gestes qui sauvent** face à un accident de la route lors de la préparation des permis de conduire,*

PAR M. BERNARD GÉRARD,

Député.

---



## SOMMAIRE

---

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. UN OBJECTIF ESSENTIEL : LA DIMINUTION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE</b> .....	7
A. LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE NE PEUT ÊTRE QU'AMBITIEUSE.....	7
1. Des progrès indéniables ont été accomplis au cours des dernières années.....	7
2. Des améliorations sont encore indispensables.....	8
B. UNE LARGE PALETTE D'OUTILS DOIT ÊTRE MOBILISÉE.....	9
1. De premières mesures ont été appliquées dès les années 1970.....	10
2. La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 a relancé la politique de lutte contre la violence routière.....	10
<b>II. UN MOYEN INSUFFISAMMENT DÉVELOPPÉ : LA FORMATION AUX GESTES QUI SAUVENT</b> .....	13
A. LA FORMATION AUX NOTIONS ÉLÉMENTAIRES DE PREMIERS SECOURS DOIT ÊTRE REDYNAMISÉE.....	13
1. Cet impératif a été identifié de longue date au plan national.....	13
2. Des formations aux gestes de premiers secours sont déjà dispensées dans certains cas.....	15
B. L'INTÉGRATION DE LA FORMATION À L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE RÉPOND À LA NÉCESSITÉ DE LA SYSTÉMATISER.....	20
1. Le législateur a commencé à se saisir de cette question essentielle pour la sécurité de nos concitoyens.....	20
2. Plusieurs pays voisins ont mis en œuvre avec succès des mesures comparables.....	21

<b>III. LE DISPOSITIF PROPOSÉ : L'ORGANISATION D'UNE FORMATION SPÉCIFIQUE À L'OCCASION DE LA PRÉPARATION DES PERMIS DE CONDUIRE</b> .....	23
A. LA PRÉSENTE PROPOSITION DE LOI REJOINT DE NOMBREUSES AUTRES INITIATIVES RÉCENTES QUI ÉMANENT D'HORIZONS DIVERS .....	23
1. Les initiatives parlementaires ont pris plusieurs formes ces dernières années .....	23
2. Des rapports ont insisté sur l'opportunité de privilégier le moment de la préparation du permis de conduire .....	25
B. LE DISPOSITIF PROPOSÉ EST À LA FOIS AMBITIEUX ET PRAGMATIQUE .....	25
1. Ce dispositif tend à favoriser une diffusion de masse de la formation .....	25
2. La mise en œuvre de la formation proposée peut être rapide et efficace ....	26
<b>DISCUSSION GÉNÉRALE</b> .....	29
<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	35
<i>Article 1<sup>er</sup></i> (art. L. 222-1 [nouveau] du code de la route) : Épreuve sanctionnant la connaissance des notions élémentaires de premiers secours dans le cadre de l'examen du permis de conduire .....	35
<i>Article 2</i> : Gage.....	44
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	45
<b>AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION</b> .....	47
<b>PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR</b> .....	49

MESDAMES, MESSIEURS,

« *Sauver une vie, ça s'apprend !* ». Par ces quelques mots, l'une des grandes associations nationales de secourisme avance, en un slogan dont le succès dit assurément la pertinence, une proposition de réponse face à un paradoxe persistant : à l'heure où la mortalité routière touche encore près de 4 000 personnes chaque année, moins de la moitié des Français (46 %) déclarent avoir bénéficié d'une formation ou d'une initiation aux gestes de premiers secours.

C'est que si la nécessité d'une prise en charge immédiate d'un accidenté de la circulation fait aujourd'hui figure de constat bien connu, voire ressassé, il faut admettre que la formation aux notions élémentaires de secourisme reste un parent pauvre de la politique de sécurité routière.

Alors même que cette dernière, développée de manière continue à partir des années 1970, a permis de diviser par quatre le nombre de tués sur les routes de France, l'apprentissage des gestes de premiers secours – les « gestes qui sauvent » – n'a jamais été privilégié et reste dès lors trop ponctuel.

Sans revenir sur l'évidence selon laquelle tout doit être fait pour d'abord lutter contre l'accidentalité elle-même, la diminution de la mortalité routière constitue un objectif essentiel que seule peut aussi permettre d'atteindre la mise en œuvre plus systématique de politiques de formation aux connaissances élémentaires de secourisme.

Face à ce défi, le groupe UMP a choisi d'inscrire dans sa séance d'initiative réservée la présente proposition de loi, en préconisant une solution simple et pragmatique, qui prend la forme d'un dispositif bien ciblé, l'inclusion dans les épreuves du permis de conduire d'une formation aux « **cinq gestes qui sauvent** » : **alerter les secours, baliser les lieux et protéger les victimes, ventiler, comprimer l'hémorragie et sauvegarder la vie des blessés.**

Cette solution présente l'avantage de favoriser la généralisation d'une formation au profit de l'ensemble des candidats au permis de conduire chaque année, formation courte, mise en œuvre par les associations de secourisme agréées, qui permet de concilier l'impératif de clarté et d'effectivité du message diffusé avec celui de la qualité de l'enseignement dispensé. L'intervention d'associations expérimentées favorisera une application rapide de cette mesure.

Loin de tout esprit partisan, c'est donc une proposition que l'on peut dire de convergence qui est ainsi soumise à l'appréciation de l'Assemblée nationale – proposition qui rejoint, du reste, de très nombreuses initiatives ayant émané de tous les bancs depuis plusieurs années, ainsi que les dispositifs qui ont été retenus, avec succès, dans certains pays voisins, en Allemagne, en Autriche ou en Suisse par exemple.

On le comprend aisément, la discussion du présent texte constitue dès lors l'occasion d'apporter enfin une réponse à un problème récurrent qui correspond à un enjeu vital pour l'ensemble de notre société. C'est une chance à saisir, ne la laissons pas passer.

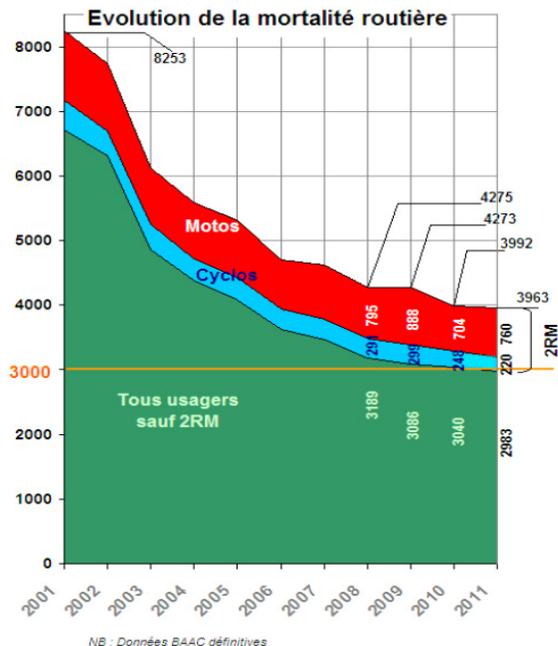
## I. UN OBJECTIF ESSENTIEL : LA DIMINUTION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE

Depuis plusieurs années, la mortalité routière diminue, grâce à la mobilisation d'instruments nombreux et divers. Cette tendance doit cependant encore impérativement être soutenue.

### A. LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE NE PEUT ÊTRE QU'AMBITIEUSE

#### 1. Des progrès indéniables ont été accomplis au cours des dernières années

Si l'année 2011, comme l'année 2009 avant elle, marque un quasi-palier pour ce qui concerne l'évolution de la mortalité routière, la tendance sur le moyen terme est caractérisée par une diminution de celle-ci, comme le montre le graphe présenté ci-après. On dénombre, pour l'année 2011, 3 963 personnes tuées (chiffre en diminution de - 0,7 % par rapport à 2010, soit 29 tués de moins) <sup>(1)</sup>.



Source : observatoire national interministériel de la sécurité routière, juillet 2012 (à partir des données extraites des Bulletins d'analyse des accidents corporels – BAAC).

(1) Données extraites de la publication Statistiques d'accidentalité routière : résultats définitifs de l'année 2011, Observatoire national interministériel de la sécurité routière, juillet 2012.

Pour l'année 2011 également, les autres grands agrégats relatifs à l'accidentalité routière ont connu des diminutions légèrement supérieures à celle de la mortalité : - 3,4 % pour ce qui concerne le chiffre des accidents corporels, - 3,8 % pour le nombre de blessés et - 2,3 % pour les seuls hospitalisés, conformément au tableau suivant.

*Chiffres de l'accidentalité routière en 2010 et 2011*

	<b>Accidents corporels</b>	<b>Tués à 30 jours</b>	<b>Blessés</b>	<b>Dont hospitalisés</b>
<b>Année 2011</b>	<b>65 024</b>	<b>3 963</b>	<b>81 251</b>	<b>29 679</b>
<b>Année 2010</b>	67 288	<b>3 992</b>	84 461	30 393
<b>Différence 2011/2010</b>	- 2 264	<b>- 29</b>	- 3 210	- 714
<b>Évolution 2011/2010</b>	<b>- 3,4 %</b>	<b>- 0,7 %</b>	<b>- 3,8 %</b>	<b>- 2,3 %</b>

Source : observatoire national interministériel de la sécurité routière, juillet 2012.

Ces résultats ne peuvent qu'être salués, si l'on garde à l'esprit, par exemple, l'année 1972, année de la mortalité routière la plus forte, où l'on avait dénombré 18 000 tués sur les routes françaises.

Ainsi que l'avait souligné le rapport de la mission d'information de l'Assemblée nationale relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière <sup>(1)</sup>, l'évolution depuis 1972 correspond à une division par plus de quatre de la mortalité sur les routes, alors que, dans le même temps, le parc roulant et le trafic ont été multipliés par plus de deux.

On observe que cette diminution a été progressive, le nombre de personnes tuées sur les routes s'élevant, par exemple, à environ 9 000 dans les années 1990 et encore plus de 7 000 autour des années 2000, et qu'elle a connu un rythme inégal selon les périodes, comme le montre également le graphe précédent s'agissant des années 2000.

## **2. Des améliorations sont encore indispensables**

Ainsi que le rappelait la mission précitée dans son rapport, ces résultats ne sauraient à l'évidence suffire. Le chiffre de 4 000 est encore considérable, en particulier si on le rapproche des autres types d'accidents susceptibles de survenir. Une résolution du Parlement européen de 2011 soulignait que la tolérance de la société face aux accidents de la route était toujours « relativement élevée ». Elle montrait notamment que le nombre de victimes de la circulation routière dans l'Union européenne (environ 35 000) « correspond à 250 avions de ligne de taille moyenne qui s'écraseraient au sol avec leurs passagers à bord ». Aux 4 000 tués

---

(1) Rapport d'information (n° 3864) fait au nom de la mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière de l'Assemblée nationale, dont M. Armand Jung était président et M. Philippe Houillon rapporteur.

en France équivaleraient, selon le même raisonnement, trente catastrophes aériennes.

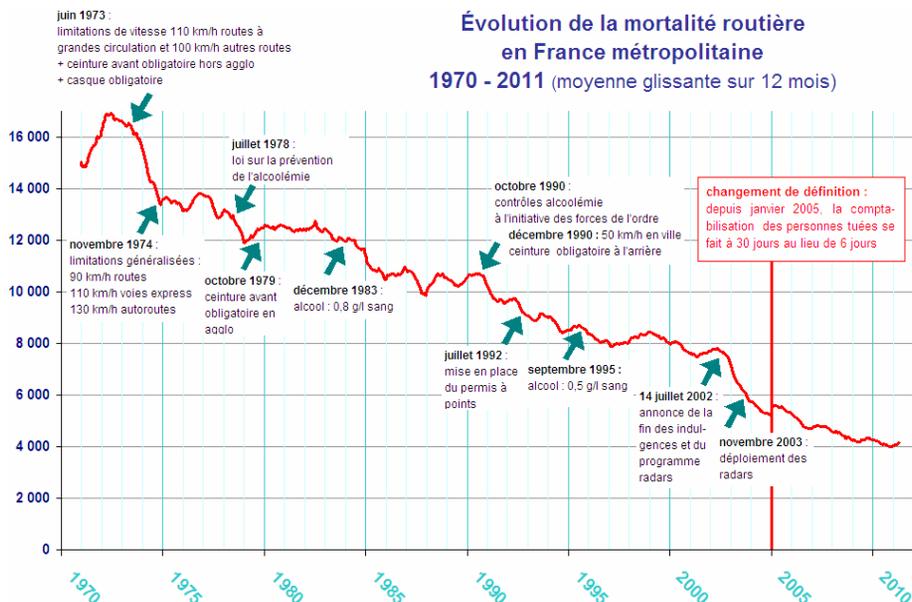
En outre, comme on l'a vu plus haut, il faut ajouter à ces chiffres le nombre de personnes qui ont été blessées dans un accident de la circulation.

Enfin, la France connaît un retard toujours important par rapport aux meilleurs pays européens, si l'on compare les ratios relatifs au nombre de personnes tuées rapporté à la population totale : elle ne se situe qu'au onzième rang européen, cependant que le Royaume-Uni, la Suède, les Pays-Bas ou l'Allemagne occupent les quatre premières places <sup>(1)</sup>.

## B. UNE LARGE PALETTE D'OUTILS DOIT ÊTRE MOBILISÉE

De très nombreux outils ont été mobilisés depuis quarante ans pour faire diminuer la mortalité routière. Le document figurant ci-après met en perspective les grandes mesures de sécurité routière mises en œuvre depuis les années 1970 et la diminution du nombre de tués.

### *Présentation simplifiée des politiques de sécurité routière conduites en France depuis les années 1970*



Source : rapport de la mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière (document transmis par le secrétaire général de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière).

(1) Voir sur ce point le rapport de la mission d'information précitée, pp. 73 et suivantes.

## **1. De premières mesures ont été appliquées dès les années 1970**

Au début des années 1970 ont été progressivement appliquées les premières mesures de la politique de sécurité routière<sup>(1)</sup> : la fixation de seuils de taux d'alcool dans le sang ; l'instauration de limitations de vitesse ; l'établissement d'une obligation du port de la ceinture ou du casque ; la création d'un système de bonus-malus fondé sur le nombre d'accidents pour la fixation des tarifs applicables s'agissant des primes d'assurances.

Ces mesures ont été enrichies dans les décennies suivantes, en particulier avec l'instauration du permis à points et du contrôle technique obligatoire des véhicules en 1992.

Alors que l'ensemble de ces dispositions semblaient avoir favorisé une diminution constante du niveau d'insécurité routière jusqu'en 1997 – année où, pour la première fois, le nombre de morts sur les routes a été inférieur à 8 000 –, à partir de 1998, cette diminution a paru marquer le pas<sup>(2)</sup>.

## **2. La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 a relancé la politique de lutte contre la violence routière**

En 2002, le Président de la République, M. Jacques Chirac, a fait de la sécurité routière l'une des priorités du quinquennat. Celui-ci a été marqué, en particulier, par l'adoption de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière.

Cette loi – qui s'inspire des conclusions des premiers « États généraux de la sécurité routière » ayant réuni, le 17 novembre 2002, des représentants des associations, des professionnels, des élus, des experts et les principales administrations – a prévu une aggravation des peines encourues par les personnes responsables d'un accident grave<sup>(3)</sup>. Pour les nouveaux conducteurs, un permis probatoire a été instauré avec un capital de seulement six points (au lieu de douze) pour une durée de trois ans.

---

(1) Le rappel des principales étapes de la mise en œuvre de la politique de sécurité routière tel qu'il figure dans ce développement s'inspire des éléments présentés sur le site [vie-publicque.fr](http://vie-publicque.fr), dans l'article « Sécurité routière : une politique à la recherche d'un second souffle ? ». Ce site dépend de la Direction de l'information légale et administrative (DILA) des services du Premier ministre.

(2) Le nombre de morts est passé de 7 989 en 1997 à 7 720 en 2001, ce qui correspond à une baisse de seulement 3,36 % en quatre ans.

(3) Des peines de prison sont désormais susceptibles d'être prononcées à l'égard des personnes responsables d'un accident ayant provoqué la mort ou des blessures involontaires. Des circonstances aggravantes ont également été définies : la forte alcoolémie, la consommation de stupéfiants, l'absence de permis de conduire, le dépassement important des limitations de vitesse et le délit de fuite. La loi a aussi prévu que des stages de sensibilisation à la sécurité routière pourraient être imposés, à ses frais, au contrevenant, et que l'immobilisation, voire la confiscation du véhicule, seraient possibles dans certains cas. Elle a également institué l'interdiction de conduire tout véhicule, même ceux sans permis. Pour les récidivistes, les sanctions ont été aggravées.

La loi du 12 juin 2003 a également posé les bases juridiques de la multiplication des radars en autorisant explicitement l'automatisation des sanctions et du traitement des infractions.

Ainsi que le notent les observateurs <sup>(1)</sup>, « *on considère que ce texte, en durcissant le système de contrôle et de sanctions, est celui qui a permis de donner sa réelle efficacité dissuasive au permis à points institué dès 1992. L'efficacité de ces dispositions semble ne pas pouvoir être contestée, en matière de respect des limitations de vitesse notamment, et la mortalité sur les routes a pratiquement diminué de moitié entre 2000 et 2010* ».

Face à une amorce d'inversion de la tendance au début de l'année 2011, un Comité interministériel de la sécurité routière a été réuni le 11 mai de cette même année et acté l'application de 103 mesures, organisées autour de cinq grandes priorités : dissuader les excès de vitesse ; lutter contre l'alcoolémie et les stupéfiants ; sécuriser l'usage des deux-roues motorisés : renforcer la vigilance ; développer la concertation et l'information en matière de politique de sécurité routière.

Il est vrai que ces mesures ont parfois suscité des réactions contrastées : en tout état de cause, loin de tout esprit de polémique compte tenu, notamment, des enjeux en présence, il conviendra, le moment venu, d'établir un bilan complet de ces différents dispositifs – il est encore un peu tôt pour cela aujourd'hui.

On ne saurait achever ce bref tour d'horizon des politiques en faveur de la sécurité routière sans mentionner le développement qu'a connu la formation au cours des dernières années. Progressivement, a été établi et formalisé **un processus dit de « continuum éducatif »**, défini par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) <sup>(2)</sup> comme correspondant à « *l'idée que l'éducation à la sécurité routière ne se fait pas seulement lors du passage du permis de conduire, mais tout au long de la vie* » et reposant sur les trois principes suivants :

– l'éducation à la sécurité routière concerne l'ensemble des usagers de la route (pas seulement les conducteurs), du plus jeune âge jusqu'à la fin de la vie ;

– l'éducation à la conduite et à la sécurité routière s'inscrit dans un processus progressif et continu. En famille, à l'école, au moment du passage de l'examen du permis de conduire et après son obtention, pendant la vie active et au-delà ;

– l'éducation à la route et à la sécurité routière doit, à tous les niveaux de la formation, prendre en compte les aspects comportementaux de l'individu.

---

(1) Voir le site internet précité de la DILA.

(2) Voir le site de la Délégation, securiteroutiere.gouv.fr.

En pratique, on distingue trois étapes dans ce continuum, à savoir, outre le permis de conduire, d'une part, les attestations scolaires de sécurité routière et le brevet de sécurité routière, d'autre part les formations post-permis.

En outre, a été institué un site internet, *Éducation sécurité routière, Portail national éducol*, défini par la DSCR comme un « *portail de ressources sur l'éducation et la sensibilisation au risque routier et au partage de l'espace de circulation de l'école au lycée* », portail mis en œuvre par le ministère de l'Éducation nationale.

Cet effort de formation – indispensable, dans la mesure où il faut naturellement avant toute chose prévenir l'accidentalité elle-même – a donc été tourné davantage vers le comportement routier que vers la réaction à avoir en cas d'accident. C'est pourquoi cette palette d'outils pourrait fort utilement être encore enrichie, aucune formation aux notions de premiers secours systématique n'ayant véritablement été instituée en France à ce jour.

## II. UN MOYEN INSUFFISAMMENT DÉVELOPPÉ : LA FORMATION AUX GESTES QUI SAUVENT

La formation constitue l'un des moyens essentiels de lutte contre l'insécurité et la mortalité routières. Le rapport précité sur l'analyse des causes des accidents de la circulation et la prévention routière a insisté sur l'importance de « la diffusion des bonnes pratiques » en matière de formation et de prévention, en soulignant, notamment, la nécessité de généraliser l'éducation routière au lycée. En matière de formation, la question spécifique de l'apprentissage des gestes qui sauvent est cependant également capitale ; cet apprentissage doit être intégré à la préparation du permis de conduire.

### A. LA FORMATION AUX NOTIONS ÉLÉMENTAIRES DE PREMIERS SECOURS DOIT ÊTRE REDYNAMISÉE

#### 1. Cet impératif a été identifié de longue date au plan national

##### *a) L'exigence de la formalisation d'une formation aux premiers secours a émergé de manière progressive*

La notion d'urgence, couplée à celle de la nécessité de secourir, s'est développée à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>(1)</sup>. Le terme de secourisme n'est formellement apparu qu'en 1775, sous la plume du régent de la faculté de médecine de Paris Joseph-Jacques de Gardanne. On garde aussi souvent à l'esprit la création par Henry Dunant de la Croix-Rouge, en 1859, pour assurer la mission consistant à porter secours aux blessés grâce à l'intervention de ses brancardiers secouristes.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale a été instituée, au ministère de l'Intérieur, une Commission nationale du secourisme, chargée d'élaborer un programme national : celui-ci distinguait notamment entre le secourisme élémentaire concernant des témoins isolés, d'une part, et un secourisme quasi-professionnel, celui des sapeurs pompiers, d'autre part<sup>(2)</sup>.

En 1973, le ministère chargé de la santé a approuvé un programme de formation aux notions élémentaires du secourisme, dénommé programme « des cinq gestes qui sauvent », qui avait été établi quelques années auparavant (en 1967).

---

(1) Voir, pour les éléments d'histoire, la contribution du professeur Alain Larcen présentée devant l'Académie des sciences morales et politiques, « L'aide médicale urgente, évolution et perspectives » (séance du lundi 2 juillet 2007).

(2) Ces éléments sont rappelés par Alain Larcen et Henri Julien dans leur rapport Secourisme en France, Panorama et perspectives, établi au nom de la commission IX « Chirurgie – Anesthésiologie – Réanimation – Urgences » de l'Académie nationale de médecine (mai 2010).

Dès 1974, un Comité interministériel de la sécurité routière a même décidé qu'une formation aux « gestes de survie » serait rendue obligatoire lors de la préparation des permis de conduire, mais sans que cette décision soit jamais appliquée.

On peut enfin évoquer le décret du 20 janvier 1997 portant diverses mesures relatives au secourisme qui a institué, auprès du ministre chargé de la sécurité civile, un Observatoire national du secourisme – destiné à remplacer la Commission nationale du secourisme.

L'Observatoire est un organe consultatif d'études et de conseils, chargé d'évaluer la mise en œuvre des actions conduites en matière de secourisme, de proposer aux pouvoirs publics toutes mesures propres à développer ou à promouvoir celui-ci, de donner son avis sur toute question dont il est saisi par le ministre chargé de la sécurité civile ou par le ministre chargé de la santé ainsi que de collecter et de diffuser des informations sur l'enseignement et la pratique du secourisme <sup>(1)</sup>.

Si la question du secourisme, et notamment celle des tout premiers secours, n'a pas été étrangère aux politiques publiques menées en cette matière, elle n'a donc jamais été traitée véritablement sous l'angle privilégié par le présent texte.

***b) L'importance de la rapidité de l'intervention des secours après un accident n'est plus à démontrer***

Pourtant, chacun s'accorde aujourd'hui sur **l'importance de la rapidité, voire de l'immédiateté, de l'intervention des secours après un accident : on sait combien les premières minutes suivant l'accident sont cruciales pour les victimes.**

Quelques exemples chiffrés actuels – relatifs au sujet bien identifié des accidents cardiaques – le montrent : sans prise en charge immédiate, plus de 90 % des arrêts cardiaques sont fatals ; chaque minute qui passe avant l'arrivée des secours correspond à 10 % de chances de survie en moins pour la victime ; à l'inverse, quatre personnes sur cinq qui survivent à un arrêt cardiaque ont bénéficié de gestes de premiers secours pratiqués par un témoin <sup>(2)</sup>.

Sans doute le chiffrage exact du nombre des vies susceptibles d'être sauvées par la systématisation des formations aux premiers secours n'est-il pas aisé. Selon certaines estimations, entre 250 et 350 vies pourraient être sauvées chaque année si un dispositif généralisé de formation aux gestes de premiers secours, du type de celui prévu par la présente proposition de loi, était institué. Ce chiffre ne saurait toutefois être regardé qu'avec prudence, compte tenu de la

---

(1) Voir l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 97-48.

(2) Données présentées par la Fédération française de cardiologie sur son site internet : [www.fedecardio.com](http://www.fedecardio.com).

difficulté inhérente à un tel exercice, liée, notamment, à la diversité des situations d'accidentalité potentielles.

En tout état de cause, comme le souligne la Croix-Rouge française, le citoyen constitue « *un maillon clé de la chaîne des secours* » car « *lors d'une catastrophe, les premiers secours sont d'abord réalisés par les proches* ». Aussi ce citoyen a-t-il « *un rôle de premier plan* », ce qui doit l'inciter à « *se préparer* », en particulier par l'apprentissage des gestes qui sauvent <sup>(1)</sup>.

## **2. Des formations aux gestes de premiers secours sont déjà dispensées dans certains cas**

Alors même que plusieurs types de formations aux gestes de premiers secours existent aujourd'hui, il s'avère que le niveau général de formation des Français aux premiers secours est très insuffisant.

### ***a) Plusieurs catégories de formations aux premiers secours existent déjà***

On distingue aujourd'hui entre des formations que l'on peut dire généralistes, qui s'adressent à l'ensemble des citoyens, et d'autres qui s'adressent à un public déterminé.

- *Des formations au profit de tout citoyen*

Sans doute des formations aux gestes des premiers secours sont-elles déjà dispensées, dans le cadre législatif global qui prévaut en matière de sécurité civile depuis la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile – dont les dispositions ont été codifiées dans le nouveau code de la sécurité intérieure <sup>(2)</sup>. Selon les termes mêmes du ministère en charge de la santé <sup>(3)</sup>, le secourisme constitue en effet « *le pivot de la politique de sécurité civile* », dimension qu'est venue renforcer la loi du 13 août 2004.

Aux termes de l'article L. 112-2 du code de la sécurité intérieure, « *l'État est garant de la cohérence de la sécurité civile au plan national. Il en définit la doctrine et coordonne ses moyens* » ; cependant, en application de l'article L. 721-1 de ce même code, « *toute personne concourt par son comportement à la sécurité civile. En fonction des situations auxquelles elle est confrontée et dans la mesure de ses possibilités, elle veille à prévenir les services de secours et à prendre les premières dispositions nécessaires* ».

C'est dans ce cadre législatif que s'inscrit le dispositif national actuel de formation, placé sous la tutelle de la Direction de la sécurité civile du ministère de l'Intérieur, qui comprend notamment des formations générales à l'attention de tout citoyen âgé de dix ans minimum (la formation dite « Prévention et secours

---

(1) Dossier de presse réalisé à l'occasion de la Journée mondiale des premiers secours le 8 septembre 2012.

(2) Code entré en vigueur au 1<sup>er</sup> mai 2012 (en application de l'ordonnance n° 2012-351 du 12 mars 2012).

(3) Voir le site internet du ministère des Affaires sociales et de la santé.

civiques 1 »<sup>(1)</sup> – PSC 1 –, constituée de sept heures d’enseignement) ainsi que des formations destinées à tout citoyen désireux de s’intégrer dans une équipe de secouristes (les formations dites « Premiers secours en équipe niveau 1 et niveau 2 » (PSE 1<sup>(2)</sup> et PSE 2<sup>(3)</sup>), qui représentent trente-cinq heures de formation chacune).

• *Les formations mises en œuvre dans le cadre scolaire*

Pour ce qui concerne de manière spécifique la scolarité, en application de l’article L. 312-13-1 du code de l’éducation (créé par la loi du 13 août 2004 précitée), « *tout élève bénéficie, dans le cadre de sa scolarité obligatoire, d’une sensibilisation à la prévention des risques et aux missions des services de secours ainsi que d’un apprentissage des gestes élémentaires de premier secours. Cette formation ne peut être assurée que par des organismes habilités ou des associations agréées en vertu de l’article 35 de la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile* ». En outre, conformément à l’article L. 312-16 du même code, « *un cours d’apprentissage sur les premiers gestes de secours est délivré aux élèves de collège et de lycée, selon des modalités définies par décret* ».

Le décret n° 2006-41 du 11 janvier 2006 relatif à la sensibilisation à la prévention des risques, aux missions des services de secours, à la formation aux premiers secours et à l’enseignement des règles générales de sécurité a précisé les modalités d’application de cette formation, développée notamment dans le cadre d’un dispositif dénommé « *Apprendre à porter secours* ».

Afin d’assurer la mise en œuvre et le suivi de ce décret, une circulaire du 24 mai 2006 a été diffusée aux services déconcentrés du ministère chargé de la santé et du ministère de l’Éducation nationale ainsi qu’aux académies, aux préfets et aux établissements scolaires. Cette circulaire a prévu la mise en place d’un comité de pilotage interministériel, chargé de veiller au suivi de ces mesures.

Cependant, alors même que cette formation a vocation à favoriser l’apprentissage des notions élémentaires de premiers secours par le plus grand nombre, elle ne semble toucher aujourd’hui, dans les faits, encore qu’une part très minoritaire de chaque tranche d’âge.

---

(1) Voir l’arrêté du 16 novembre 2011 modifiant l’arrêté du 24 juillet 2007 fixant le référentiel national de compétences de sécurité civile relatif à l’unité d’enseignement « prévention et secours civiques de niveau 1 ». La formation PSC 1 remplace depuis le 1<sup>er</sup> août 2007 l’attestation de formation aux premiers secours (AFPS) – l’évolution majeure étant l’apprentissage de l’utilisation du défibrillateur automatisé externe (DAE) chez la victime qui ne respire pas. L’arrêté de 2011 a abaissé la durée de la formation de dix à sept heures.

(2) Voir l’arrêté du 24 août 2007 fixant le référentiel national de compétences de sécurité civile relatif à l’unité d’enseignement « Premiers secours en équipe de niveau 1 » et l’arrêté du 26 juillet 2010 modifiant l’annexe de l’arrêté du 24 août 2007.

(3) Arrêté du 14 novembre 2007 fixant le référentiel national de compétences de sécurité civile relatif à l’unité d’enseignement « Premiers secours en équipe de niveau 2 ».

Le rapport annuel pour 2011 de l'Observatoire national de la sécurité et de l'accessibilité des établissements d'enseignement montre notamment que « *près de 110 000 élèves de troisième en 2010/2011 ont bénéficié d'une telle formation. Deux élèves de niveau troisième sur dix ont donc été formés aux premiers secours pour cette année scolaire. (...) Progression encore bien faible...* ».

De fait, cela signifie que 80 % des collégiens ne sont pas concernés par le dispositif aujourd'hui.

Votre rapporteur observe en outre que si cette formation est évidemment essentielle, il faut garder à l'esprit qu'elle est réalisée à un âge qui peut être éloigné du passage de l'examen du permis de conduire et qu'en tout état de cause, une formation complémentaire dix ou quinze ans après, voire à une date encore plus tardive, ne constituerait pas nécessairement, dans tous les cas, une redondance.

De manière plus générale, pourquoi se priver d'un instrument supplémentaire au profit d'une formation pour tous, au regard de l'enjeu capital que constituent la lutte contre la mortalité routière et la diminution du nombre de blessés graves ?

Quant à l'impact positif qu'aurait déjà, dans le même ordre d'idées – toucher l'ensemble d'une classe d'âge –, l'initiation à l'alerte et aux premiers secours dispensée dans le cadre des « journées défense et citoyenneté » (JDC), organisées par le ministère de la Défense, au profit de près de 800 000 jeunes par an, il est évident que celle-ci ne saurait être mise en rapport avec l'exigence de la formation aux premiers secours telle que prévue par la présente proposition de loi : les auditions ont montré que cette initiation d'une durée allant de trois quarts d'heure à une heure et quart ne pouvait être au mieux que considérée comme une forme de rappel.

- *Les formations des personnels des établissements de santé et médico-sociaux*

Pour les personnels des établissements de santé et médico-sociaux, soignants ou non, une attestation de formation aux gestes et soins d'urgence (AFGSU) a été créée en 2006 <sup>(1)</sup>.

Elle a pour but de permettre à ces personnels, en fonction de leur activité et de leurs compétences, d'accomplir les gestes appropriés dans toute situation d'urgence vitale, mais aussi d'acquérir une culture commune face aux risques sanitaires.

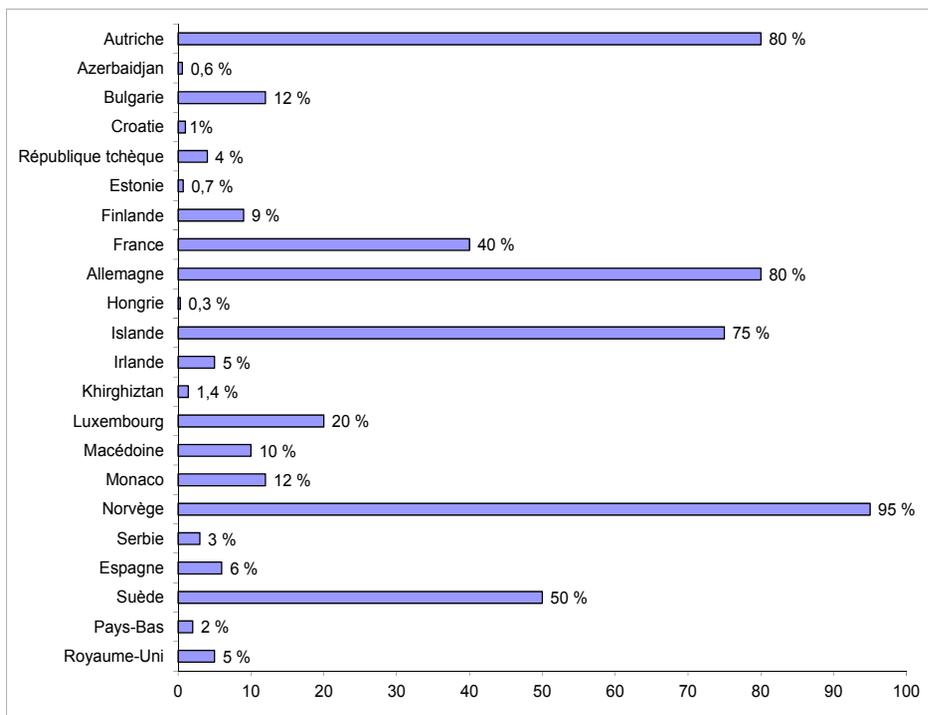
---

(1) Arrêté du 3 mars 2006 relatif à l'attestation de formation aux gestes et soins d'urgence.

### ***b) Un niveau général de connaissances aux gestes de premiers secours très insuffisant***

Selon des études réalisées par la Croix-Rouge française en 2009<sup>(1)</sup>, environ 40 % de la population française serait formée aux premiers secours, ce qui situe la France dans la moyenne des pays européens, derrière les États germaniques et nordiques, comme le montre le diagramme suivant.

***Pourcentage de la population formée aux premiers secours selon les États***



Source : Croix-Rouge française.

D'après une autre enquête réalisée la même année<sup>(2)</sup>, 29 % des Français auraient reçu une formation diplômante, environ 11 % une initiation de moins de trois heures.

D'autres données plus récentes, diffusées par la Croix-Rouge française en septembre 2012, à l'occasion de la Journée mondiale des premiers secours<sup>(3)</sup>, montrent que 46 % des Français déclarent avoir bénéficié d'une formation ou d'une initiation, contre 74 % des Allemands et 51 % des Néerlandais. La Croix-

(1) Premiers secours : pour une Europe plus sûre, étude établie par le département chargé de la santé et de l'assistance de la Croix-Rouge française (septembre 2009).

(2) Enquête Les Français et l'arrêt cardiaque, 2009.

(3) Dossier de presse réalisé par la Croix-Rouge française à l'occasion de la Journée mondiale des premiers secours (8 septembre 2012).

Rouge note que sur cet ensemble de 46 %, 59 % des personnes ont déjà fait face à une situation d'urgence, s'interrogeant sur le lien de cause à effet entre une telle expérience et la volonté de se former.

En dépit de ces chiffres dont on ne peut se satisfaire, le rapport précité de l'Académie nationale de médecine souligne que : « *le substrat social est apparemment favorable à [l]a diffusion [des formations aux premiers secours] en raison :*

– *de l'intérêt porté à autrui dans le pays des droits de l'homme, de l'égalité et de la fraternité. De la présence d'une école laïque, obligatoire et gratuite ;*

– *du développement de la première chaîne de secours et de soins d'urgence composée par les sapeurs-pompiers et par un service hospitalier spécialisé, le [service d'aide médicale urgente] (SAMU) ;*

– *du nombre et du dynamisme des associations ayant pour objet le secourisme ».*

Les auteurs du rapport ajoutent : « *Un pilotage fort du secourisme en France trouverait (...) un terreau favorable et une justification évidente :*

– *Le secourisme plaît aux adolescents qui en réclament l'apprentissage.*

– *Les ateliers grand public de secourisme suscitent un grand intérêt.*

– *La solidarité des services dédiés à l'urgence et aux secours, le maillage serré des associations, sont des relais efficaces vers la population.*

– *[Il existe] un engouement du public pour les sujets relatifs à la santé.*

– *L'effort public d'accès à la citoyenneté promu par l'État et les collectivités publiques y gagnerait en efficacité : le secourisme est un excellent moyen de s'intéresser aux autres, d'être socialement utile, efficace et reconnu, notamment au moment décisif de l'adolescence ».*

Ce constat doit cependant être nuancé. Selon les récents chiffres publiés par la Croix-Rouge, 62 % des Français ne seraient pas inquiets par les risques potentiels, pour leur santé ou leur vie, auxquels ils seraient exposés dans leur quotidien ; face à une catastrophe naturelle ou industrielle, moins d'une personne sur deux se sentirait suffisamment informée sur l'attitude à adopter.

La Croix-Rouge avance que « *les Français n'ont pas la culture du risque et de la prévention* » et qu'ils « *possèdent un niveau de formation aux gestes qui sauvent largement insuffisant* », tout en « *termin[ant] par une note d'espoir [ :] 71 % des personnes n'ayant pas suivi de formations [ont] tout à fait conscience d'en avoir besoin* ».

## **B. L'INTÉGRATION DE LA FORMATION À L'EXAMEN DU PERMIS DE CONDUIRE RÉPOND À LA NÉCESSITÉ DE LA SYSTÉMATISER**

### **1. Le législateur a commencé à se saisir de cette question essentielle pour la sécurité de nos concitoyens**

L'article 16 de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière prévoit aujourd'hui que les candidats au permis de conduire sont sensibilisés, dans le cadre de leur formation, aux notions élémentaires de premiers secours. Il renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de fixer ses modalités d'application.

Cet article avait résulté de l'adoption de deux amendements identiques, l'un présenté par la commission des Lois et M. Patrick Delnatte, le second présenté par M. Francis Vercamer et M. Patrice Martin-Lalande.

M. René Dosière avait déposé un autre amendement, examiné en discussion commune avec les deux précités, afin de donner la possibilité aux candidats au permis de conduire d'acquérir une telle formation et de se voir alors attribuer un bonus de deux points. Mme Catherine Génisson avait, lors de la deuxième séance publique du jeudi 20 mars 2003, défendu cette initiative dans les termes suivants, insistant sur la nécessité d'une formation aux « cinq gestes qui sauvent » :

*« Cet amendement concerne un sujet important. Nous savons qu'en cas d'accident de la route, ou même d'ailleurs d'accident de la vie, qu'il s'agisse d'accidents médicaux ou d'accidents traumatiques, les gestes de secourisme sont tout à fait fondamentaux. Les « cinq gestes qui sauvent » permettent de sauver des vies. Alors même que, dans notre pays, nous sommes très compétents en matière de médecine hospitalière et pré-hospitalière, nous sommes défaillants s'agissant de l'apprentissage du secourisme. La majorité de nos compatriotes passent le permis de conduire, et il semble que cet apprentissage pourrait, pour les accidents de la vie publique dont ils pourraient être les auteurs ou les témoins, servir utilement à sauver des victimes.*

*« Comme le montrent les statistiques, l'apprentissage des cinq gestes qui sauvent peut permettre de sauver beaucoup de personnes. Autant nous sommes bons, par exemple, pour la prise en charge des maladies cardiovasculaires, notamment le grave infarctus du myocarde à domicile, autant nous sommes mauvais pour la prise en charge de l'arrêt circulatoire. Nos homologues américains sont bien meilleurs sur le sujet. Pourquoi ? Parce que la population connaît beaucoup mieux les gestes du secourisme que nous ».*

Cependant, aucun décret d'application de ce dispositif n'a été publié. Dans les faits, les auditions conduites par votre rapporteur ont montré que la pratique de la sensibilisation aux gestes de premiers secours lors de la préparation du permis de conduire est encore trop marginale, voire inexistante.

Quant aux dispositions réglementaires actuelles<sup>(1)</sup> selon lesquelles les épreuves théoriques du permis de conduire incluraient l'apprentissage de certains gestes à la suite d'un accident, celles-ci ne fondent en pratique pas davantage l'apprentissage effectif des gestes de premiers secours.

## **2. Plusieurs pays voisins ont mis en œuvre avec succès des mesures comparables**

Plusieurs pays européens ont – de longue date – introduit dans la formation au permis de conduire un apprentissage des gestes de premiers secours.

Un tel dispositif existe en **Allemagne** depuis **1969**. Celui-ci prévoit, en application du paragraphe 19 de l'ordonnance portant sur l'autorisation de conduire, l'obligation de suivre six à huit heures d'initiation aux comportements de premiers secours (il s'agit de formations dites « *Lebensrettende Sofortmassnahmen am Unfallort – LSMU* »). En outre, les chauffeurs de taxis ou de bus doivent suivre seize heures de formation aux gestes d'urgence.

La formation LSMU comporte un volet théorique et des exercices pratiques, et n'est sanctionnée par aucun contrôle de connaissances : chaque candidat ayant suivi les modules de formation se voit remettre une attestation permettant ensuite de se présenter à l'épreuve théorique du permis de conduire. L'attestation de formation a une validité permanente.

Les formations sont dispensées par de nombreux organismes privés et services de secours (par exemple l'ordre de Malte, la Croix-Rouge ou encore l'ordre de Saint-Jean).

L'**Autriche** s'est également dotée d'un dispositif similaire en **1973**. En l'état actuel du droit<sup>(2)</sup>, une formation de six heures aux gestes de premiers secours est requise. Pour ce qui concerne les véhicules assurant le transport collectif de voyageurs, notamment ceux de plus de huit places (véhicules dits de classe D et de classe D + E), la formation est de seize heures. La formation de six heures est valable sans limitation dans le temps.

La formation de six heures (dite « *Lebensrettende Sofortmassnahmen* »), comme celle de seize heures (dite « *Erste-Hilfe-Kurs* »), sont prises en charge par des organismes spécialisés telle la Croix-Rouge autrichienne.

---

(1) Conformément aux articles L. 213-4 et R. 213-4 du code de la route, un arrêté du ministre en charge des transports du 23 janvier 1989 relatif au Programme national de formation à la conduite (PNF) fixe le contenu des matières relatives à l'enseignement de la sécurité routière, à la formation et au perfectionnement des conducteurs. Le PNF rappelle l'obligation qui revient aux établissements d'enseignement de la conduite de réaliser la sensibilisation aux gestes de premiers secours. Il décrit les comportements à adopter en cas d'accident. Selon les éléments d'information transmis à votre rapporteur par les services de la Délégation interministérielle à la sécurité routière, le Référentiel d'éducation à la mobilité citoyenne (REMC), qui a vocation à se substituer prochainement au PNF, reprendra ces différents éléments.

(2) Voir la législation dite *Gesamte Rechtsvorschrift für Führerscheingesetz*.

De même, depuis 1977, la **Suisse** a mis en place un enseignement du secourisme de base pour les futurs conducteurs. Aujourd'hui, pour pouvoir se présenter à l'épreuve théorique (qui elle-même précède une épreuve pratique), il est nécessaire de disposer de l'« attestation de premiers secours » (qui doit avoir été obtenue dans les six dernières années), conformément à l'article 10 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (dite ordonnance OAC).

Cette attestation est délivrée après le suivi d'un cours obligatoire de dix heures, dispensé par un institut qui doit être reconnu par l'Office fédéral des routes (OFROU). Ce cours comporte un volet théorique et un autre pratique, et n'est pas validé par un examen spécifique.

Aux termes de l'article 10 précité, « *le cours de premiers secours aux blessés porte sur : (a) les instructions concernant les mesures de sécurité à prendre sur les lieux d'un accident et sur la façon d'alerter les services de sauvetage ; (b) les connaissances relatives aux mesures à prendre jusqu'à l'intervention du médecin afin de maintenir les fonctions physiologiques nécessaires à la survie ; et (c) les connaissances concernant notamment la position correcte des blessés, la respiration artificielle pour les blessés qui ne respirent plus, la manière d'arrêter les hémorragies graves et les rudiments des massages cardiaques* ».

Il existe enfin aussi au **Danemark** une formation aux premiers secours dans le cadre de la préparation du permis de conduire. Ce pays se distingue par ailleurs par l'organisation d'un dispositif de sensibilisation des enfants aux questions de sécurité routière dès le plus jeune âge.

Mais les auditions conduites par votre rapporteur ont montré que les exemples étaient plus nombreux encore, plus d'une dizaine d'États européens ayant au total intégré aujourd'hui, d'une manière ou d'une autre, les gestes de premiers secours à la formation en vue de l'acquisition du permis de conduire : on peut aussi évoquer à cet égard, de manière non exhaustive, le cas de la Croatie, de l'Estonie, de la Lituanie, de la Pologne ou encore de la République tchèque <sup>(1)</sup>.

Ces différents exemples, sans pouvoir nécessairement être directement transposés au cas français, du fait des spécificités de chacun des systèmes nationaux, attestent cependant, s'il était besoin, qu'il existe, dans la pratique, une voie à suivre pour ce qui concerne l'organisation d'une formation aux notions élémentaires de premiers secours dans le cadre de la préparation du permis de conduire.

---

(1) Une étude effectuée en 2006 par le Centre européen de référence et d'éducation aux premiers secours – CEREPS – et la Fédération internationale des sociétés nationales de la Croix-Rouge et du Croissant rouge a recensé les vingt-trois pays suivants qui délivrent, selon une modalité ou une autre, une formation aux premiers secours lors de la préparation au permis de conduire : l'Albanie, l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie, la Biélorussie, la Croatie, la République tchèque, l'Estonie, la Hongrie, l'Islande, l'Italie, le Kirghizstan, la Lituanie, la Macédoine, la Norvège, l'Ouzbékistan, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Serbie, la Slovaquie et la Turquie.

### **III. LE DISPOSITIF PROPOSÉ : L'ORGANISATION D'UNE FORMATION SPÉCIFIQUE À L'OCCASION DE LA PRÉPARATION DES PERMIS DE CONDUIRE**

Les propositions en faveur de l'intégration à l'examen du permis de conduire d'une formation aux premiers secours ont été nombreuses depuis plusieurs années et ont émané de personnalités diverses. La présente proposition de loi entend répondre à l'ensemble des préoccupations qui ont ainsi été souvent exprimées.

#### **A. LA PRÉSENTE PROPOSITION DE LOI REJOINT DE NOMBREUSES AUTRES INITIATIVES RÉCENTES QUI ÉMANENT D'HORIZONS DIVERS**

##### **1. Les initiatives parlementaires ont pris plusieurs formes ces dernières années**

La question de la formation aux gestes qui sauvent face à un accident de la route lors de la préparation du permis de conduire a fait l'objet, depuis plusieurs années déjà, de nombreuses initiatives – par-delà l'insertion dans la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière du dispositif déjà évoqué de sensibilisation, dans le cadre de la formation, aux notions élémentaires de premiers secours.

Des propositions de loi similaires à la présente initiative ont été déposées à l'Assemblée nationale : en août 2002 par M. Patrick Delnatte, en février 2004 par M. Michel Sordi ou encore en septembre 2007 par M. Jean Ueberschlag <sup>(1)</sup>.

De nombreuses questions ont été adressées au Gouvernement sur le sujet. À seul titre d'exemple, en décembre 1997, M. Jack Lang avait interrogé le ministre de l'Équipement, des transports et du logement sur la nécessité d'introduire une formation pratique de secourisme dans le cadre de la préparation des permis de conduire <sup>(2)</sup>. M. Alain Bocquet avait posé une question similaire au même moment <sup>(3)</sup>. M. Dominique Dupilet effectuait une démarche comparable en octobre 1999 <sup>(4)</sup>.

---

(1) Proposition de loi (n° 169), enregistrée à l'Assemblée nationale le 1<sup>er</sup> août 2002, de M. Patrick Delnatte et plusieurs de ses collègues, visant à introduire dans la formation des futurs usagers de la route l'apprentissage de la conduite à tenir en cas d'accident de la route ; proposition de loi (n° 221), enregistrée à l'Assemblée nationale le 27 septembre 2007, de M. Jean Ueberschlag, ayant le même intitulé ; proposition de loi (n° 1442), enregistrée à l'Assemblée nationale le 24 février 2004, de M. Michel Sordi, pour l'introduction de la formation aux premiers secours dans l'apprentissage de la conduite.

(2) Question n° 7119, réponse publiée au Journal officiel du 20 avril 1998.

(3) Question n° 3470, réponse publiée au Journal officiel du 8 décembre 1997.

(4) Question n° 36024, réponse publiée au Journal officiel du 22 mai 2000.

Il en va de même au Sénat, où MM. Jean-Pierre Leleux et Jean-René Lecerf et plusieurs de leurs collègues ont déposé, en février 2012, une proposition de loi très proche du présent texte <sup>(1)</sup>.

M. Jean-Pierre Sueur, actuel président de la commission des Lois du Sénat, est également intervenu à de nombreuses reprises au Sénat, depuis plusieurs années, pour défendre l'institution d'un apprentissage obligatoire des premiers secours lors de la formation initiale des conducteurs de transport routier de personnes.

Il a déposé une proposition de loi dans ce sens le 2 août 2007 <sup>(2)</sup>, mais aussi posé des questions écrites <sup>(3)</sup> ou encore présenté des amendements sur ce thème.

Lors de la séance publique du 14 décembre 2010 au Sénat, à l'occasion de la discussion de la proposition de loi devenue loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit, M. Jean-Pierre Sueur a défendu un amendement prévoyant que *« la formation professionnelle des conducteurs de transport routier de personnes comprend une formation aux premiers secours. Cette formation est obligatoire, tant pour les conducteurs en cours d'activité que pour les personnes qui se forment en vue d'exercer cette activité »*. Il a présenté cette initiative dans les termes suivants :

*« Je présente cet amendement pour la troisième fois, après avoir également tenté de faire adopter une proposition de loi sur le même sujet. C'est à la suite d'un événement tragique qui s'est produit voilà quelques années dans mon département que j'ai entrepris cette démarche.*

*« Je vous rappelle brièvement les faits : un jeune qui circulait à vélo a contourné un autobus et s'est retrouvé coincé sous ce véhicule avec son vélo. Le chauffeur de l'autobus a pensé qu'il devait déplacer son véhicule de manière à dégager le cycliste. Malheureusement, ce dernier est mort au cours de la manœuvre, ou était déjà mort avant même qu'elle ne soit entreprise : la justice n'a pas encore tranché ce débat, je n'en dirai donc pas plus.*

*« Mais, à l'occasion de cette affaire, j'ai promis aux parents que je me battrais pour que les conducteurs de véhicules de transport collectif de personnes aient une formation en matière de secourisme.*

*« On sait bien que, lorsque survient un événement tel que celui que j'ai relaté, il faut tout arrêter et appeler le service d'aide médicale urgente, le SAMU. C'est tout de même la moindre des choses !*

---

(1) Proposition de loi (n° 355), enregistrée au Sénat le 13 février 2012, visant à introduire une formation pratique aux gestes de premiers secours dans la préparation du permis de conduire.

(2) Proposition de loi (n° 433), enregistrée au Sénat le 2 août 2007, présentée par M. Jean-Pierre Sueur et plusieurs de ses collègues, tendant à rendre obligatoire l'apprentissage des premiers secours lors de la formation initiale des conducteurs de transport routier de personnes.

(3) Questions n° 4173 (Journal officiel du 24 avril 2008) ou n° 05560 (Journal officiel du 18 septembre 2008).

*« Or je me suis rendu compte que la formation initiale et continue des personnels conduisant des véhicules de transport collectif de personnes ne comprenait aucune formation aux premiers secours (...) ».*

Le rapporteur de la commission des Lois ayant fait valoir le caractère réglementaire de cette disposition, M. Jean-Pierre Sueur a accepté de retirer l'amendement, non sans avoir précisé qu'il serait conduit à le représenter.

## **2. Des rapports ont insisté sur l'opportunité de privilégier le moment de la préparation du permis de conduire**

En 2007, dans ses *Recommandations concernant la prise en charge extrahospitalière de l'arrêt cardiocirculatoire*, l'Académie nationale de médecine a suggéré, en vue d'une meilleure prise en charge des personnes victimes d'un accident routier, que puissent être organisées des « formation[s] courte[s] et répétée[s] (avec support audiovisuel) pour un public élargi, avec délivrance d'une attestation notamment (...) lors de la préparation à l'examen du permis de conduire et des stages de récupération des « points » ». Les auditions conduites par votre rapporteur ont confirmé que cette recommandation était toujours d'actualité.

Par ailleurs, en 2005, dans son rapport intitulé *Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire*, M. Jean-Michel Bertrand avait fait la proposition de création d'un livret d'épargne « Formation au permis de conduire », en indiquant que « l'utilisation de ce livret pour financer une formation d'aide aux premiers secours constitue une piste qui mériterait (...) d'être envisagée »<sup>(1)</sup>.

L'ensemble de ces éléments montre bien qu'il existe, à tout le moins, une forme de convergence s'agissant de la nécessité de réviser les modalités d'attribution du permis de conduire au profit d'une meilleure formation des candidats aux premiers secours.

## **B. LE DISPOSITIF PROPOSÉ EST À LA FOIS AMBITIEUX ET PRAGMATIQUE**

### **1. Ce dispositif tend à favoriser une diffusion de masse de la formation**

Plus de 1,5 million de candidats se présentent chaque année à l'examen du permis de conduire. Au total, environ 1 million de permis de conduire sont délivrés chaque année – 750 000 permis B ont été attribués en 2009. Inclure la formation aux notions élémentaires de premiers secours dans l'examen du permis de conduire permettrait donc de favoriser la formation d'un public particulièrement large.

---

(1) Faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire, rapport parlementaire au Premier ministre, 25 janvier 2005.

Cet élément ne doit pas être sous-estimé. C'est dans une même perspective qu'a été institué le dispositif, évoqué plus haut, applicable dans les établissements scolaires. Ce dispositif ne peut qu'être salué ; il n'assure cependant pas encore aujourd'hui, selon toute vraisemblance, la formation de masse qui est requise, puisque c'est, au mieux, 20 % d'une classe d'âge qui bénéficie de cet apprentissage, ce qui signifie que 80 % des collégiens ne sont pas formés aux premiers secours <sup>(1)</sup>.

En dépit de la spécificité d'une formation organisée dans le cadre de la préparation du permis de conduire – formation centrée par définition sur l'accidentalité routière –, il est évident que les connaissances acquises pourraient être réutilisées dans de nombreuses circonstances de la vie quotidienne, en cas d'urgence.

En outre, votre rapporteur souligne que le fait d'avoir suivi une telle formation peut avoir un effet indirect positif en matière de sécurité routière, comme l'ont montré les auditions : un changement de comportement au regard de la prise de risque dans la conduite automobile, élément dont l'importance ne saurait, évidemment, être sous-estimée. La présente proposition de loi permettra en effet de favoriser un comportement que l'on peut dire de « conduite apaisée ».

Cette forme d'apaisement prévaudra aussi, naturellement, *a fortiori*, en cas d'accident, où un témoin, fort de sa connaissance des gestes à accomplir, ayant reçu des consignes claires, pourrait-on dire, sera à même d'intervenir de manière beaucoup plus sereine.

C'est pourquoi la présente proposition de loi institue-t-elle une nouvelle épreuve pour l'obtention du permis de conduire, qui vient s'ajouter aux deux épreuves préexistantes, l'une théorique (souvent connue sous la dénomination du « code »), l'autre pratique. Cette troisième épreuve sera destinée à sanctionner la connaissance des notions élémentaires de premiers secours.

La terminologie retenue – la notion d'« épreuve », fondée sur la terminologie préexistante s'agissant des apprentissages théorique et pratique – ne doit cependant pas laisser penser à l'organisation d'un examen spécifique, sur le modèle de ceux prévus pour le « code » ou la conduite. En pratique, la participation à la formation et sa validation seront prises en charge par les associations de secourisme, qui remettront aux intéressés une attestation valant sanction de la connaissance des notions élémentaires de premiers secours.

## **2. La mise en œuvre de la formation proposée peut être rapide et efficace**

La formation proposée pourrait être d'une durée de quatre heures, de sorte que le temps global des formations à l'examen ne soit pas trop allongé. Cette relative brièveté explique que l'apprentissage soit centré sur « les cinq gestes qui

---

(1) Voir sur ce point également l'exposé général du présent rapport.

sauvent », à savoir : alerter les secours, baliser les lieux et protéger les victimes, ventiler, comprimer l'hémorragie et sauvegarder la vie des blessés.

L'objectif du présent texte est donc de favoriser la dispense d'une formation axée sur les apprentissages essentiels, qui pour autant offrirait naturellement toutes les garanties requises. La dispense et la validation de cette formation seraient confiées aux associations de secourisme agréées, ce qui constitue le meilleur gage de qualité en cette matière.

Ces associations sont dotées d'une compétence déjà bien établie : plusieurs ont formalisé des programmes relatifs aux gestes essentiels à pratiquer à la suite d'un accident – par exemple les « trois gestes pour la vie » de la Fédération française de cardiologie, ou bien les « quatre étapes pour porter secours » de la Croix-Rouge française –, et certaines dispensent déjà des formations courtes <sup>(1)</sup>.

Pour l'ensemble de ces raisons, la mise en œuvre pratique du dispositif proposé, une fois adopté, devrait s'avérer à la fois rapide et efficace.

---

*(1) Il en va ainsi, par exemple, de la Fédération française de cardiologie, avec une formation de trois heures à des gestes simples de premiers secours.*



## DISCUSSION GÉNÉRALE

*La Commission examine la présente proposition de loi lors de sa séance du mercredi 26 septembre 2012.*

*Après l'exposé du rapporteur, une discussion générale s'engage.*

**M. Guy Geoffroy.** Toute personne ayant été témoin d'un accident de la circulation le sait : dans les premiers instants, on éprouve de la peur, de l'incertitude, on se pose de nombreuses questions. À cet égard, la proposition de notre collègue constitue une approche judicieuse.

Il y a quelques semaines, lors d'un entraînement de football dans la commune dont je suis maire, un joueur, victime d'un accident cardiaque, a été sauvé par un membre du club qui avait bénéficié d'une formation à l'utilisation d'un défibrillateur. Le préfet du département a jugé l'acte suffisamment rare pour justifier un hommage public. Il en est de même pour les « gestes qui sauvent » : alors que leur connaissance reste exceptionnelle, nous devons faire en sorte qu'elle devienne systématique, naturelle.

Dès lors que la route n'est pas apaisée, pour reprendre l'expression du rapporteur, tout conducteur doit être sensibilisé à ce qu'implique le fait de prendre la route, à tout ce qui engage sa responsabilité, parce qu'il peut être source de danger ou en être la victime.

Il convient de rappeler que le permis n'est pas un brevet de bonne conduite : c'est une autorisation de conduire. Or trop souvent, le titulaire estime qu'obtenir le permis équivaut à savoir conduire, au risque de se permettre n'importe quoi. Cela explique le nombre d'accidents impliquant les plus jeunes. Tout ce qui peut responsabiliser le futur conducteur doit donc être encouragé. Or le dispositif proposé va dans ce sens : rappeler à ce dernier qu'il conduit un engin certes de plus en plus sûr, grâce à la progression des technologies – et grâce aux normes... –, mais qui, s'il n'est pas maîtrisé, peut entraîner bien des drames. Il faut le répéter : l'accident, que l'on en soit responsable ou victime – voire les deux –, ne concerne pas que les autres.

C'est pourquoi nous devons unanimement soutenir cette proposition de loi.

**Mme Marie-Anne Chapdelaine.** S'il est un objectif que nous partageons tous, c'est bien celui de réduire le nombre des victimes de la route. Il est donc essentiel de savoir bien réagir en cas d'accident. Cette proposition de loi vise à rendre obligatoire, pour prétendre à l'examen du permis de conduire, l'acquisition de connaissances en matière de premiers secours. L'intention est noble, mais le texte appelle plusieurs réserves.

Tout d'abord, la charge supplémentaire pour le candidat – estimée entre 25 et 50 euros – est loin d'être négligeable, sachant que le coût du permis de conduire est déjà exorbitant – entre 1 000 et 1 200 euros en moyenne –, que plusieurs millions de foyers sont à quelques euros de ne pas boucler leur budget, et que certains doivent recourir à un emprunt pour financer la formation.

Ensuite, la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière prévoit déjà une telle mesure. L'article 16 dispose que « *les candidats au permis de conduire sont sensibilisés dans le cadre de leur formation aux notions élémentaires de premiers secours* ». Et selon l'arrêté du 23 janvier 1989 relatif au programme national de formation à la conduite, l'examineur est en droit d'en vérifier l'assimilation.

Enfin, s'agissant d'une question de nature réglementaire, il appartient au ministre de l'Intérieur d'y apporter des réponses. En tout état de cause, il convient d'appliquer le droit existant avant de prendre de nouvelles dispositions.

Il serait souhaitable de privilégier la « formation tout au long de la vie » et donc d'améliorer les campagnes de sensibilisation menées à l'école ou à l'occasion de la journée « défense et citoyenneté ».

**M. Daniel Gibbes.** Cette proposition de loi défend un principe qui nous est cher, celui de la prévention. Je m'attendais donc à ce qu'elle soit soutenue à l'unanimité des députés présents. Je suis surpris et déçu de découvrir que ce n'est pas le cas.

**M. Jean-Pierre Decool.** Je salue l'initiative de notre collègue Bernard Gérard, car je préfère les gestes qui sauvent aux paroles qui blessent.

Le permis de conduire est un véritable examen ; il est donc stressant. Il est possible de rater une épreuve par manque de concentration ou parce que l'on rencontre des difficultés personnelles.

Faute d'une formation aux premiers secours, les témoins d'un accident risquent de ne pas pouvoir sauver les victimes, et je crains qu'elles n'en viennent à éprouver un fort sentiment de culpabilité. Moi-même, lorsque j'étais jeune conducteur, il m'est arrivé d'être présent le premier sur le lieu d'un accident. Heureusement, j'avais été formé aux gestes nécessaires dans le cadre du service militaire : je disposais donc, sinon d'un savoir accompli, du moins d'une certaine maîtrise. Le simple fait de pouvoir tenir des propos rassurants aux passagers est déjà important.

J'ajoute que, dans la mesure où l'examen du permis de conduire se compose de deux épreuves, l'une théorique, l'autre pratique, les connaissances nécessaires en matière de premier secours pourraient être acquises progressivement.

Pour ces raisons, je suis très favorable à la proposition de loi, et je regrette qu'elle ne fasse pas l'unanimité.

**Mme Cécile Untermaier.** Notre intention n'est pas de nous opposer à l'objectif visé par cette proposition de loi, qui résulte d'une initiative aussi heureuse qu'utile, mais simplement de constater qu'il ne relève pas du domaine législatif. En revanche, l'organisation d'une formation aux premiers secours pourrait faire l'objet d'un décret modifiant l'article R. 221-3 du code de la route, qui dispose que les examens du permis de conduire « *comportent une épreuve théorique et une épreuve pratique* ».

Par ailleurs, je suis préoccupée par le problème du coût. La liberté de conduire est une liberté importante, mais beaucoup, déjà, ne peuvent y accéder, faute de moyens pour passer le permis. Il serait donc souhaitable que la nouvelle formation ne s'accompagne pas d'une charge supplémentaire pour le candidat.

**M. Dominique Raimbourg.** L'intention est bonne, en effet, mais le texte suscite plusieurs réticences.

Tout d'abord, son application aurait pour effet d'augmenter la difficulté de l'examen du permis de conduire, que certains ont déjà beaucoup de mal à obtenir, alors que ce permis représente un élément d'insertion non négligeable et qu'il n'existe pas de formation publique.

Ensuite, le coût de l'apprentissage, même modique, viendrait s'ajouter au coût de la formation générale, déjà très important.

Troisièmement, la proposition de loi laisse de côté la question de la formation permanente. Peut-être faudrait-il se montrer plus ambitieux sur ce point.

Enfin, elle ne permet pas de remédier à la faiblesse de la formation française, en particulier en matière de secourisme.

Pour toutes ces raisons, nous sommes réticents à l'adopter, d'autant que le sujet relève largement du pouvoir réglementaire.

Des orateurs de l'opposition ont regretté l'absence d'unanimité sur ce texte. Je rappelle que celle-ci n'a que rarement été trouvée au cours des cinq années précédentes. On peut certes attendre de la nouvelle majorité qu'elle change de pratique par rapport à l'ancienne. Mais si nous sommes ouverts à l'idée de développer de nouvelles méthodes et de favoriser le travail en commun, tout cela mérite réflexion, et donc du temps. Or la législature ne fait que commencer.

**M. Jean-Luc Warsmann.** Je salue la qualité du travail de notre rapporteur et celle de la proposition qu'il nous soumet. Certains collègues de la majorité estiment que ce n'est pas le bon moment pour l'adopter, mais je récusé cet argument terriblement conservateur. Au contraire, il est temps de passer des bonnes intentions aux actes.

Notre position aussi, monsieur Raimbourg, peut évoluer. Si la majorité de nos collègues estiment qu'une épreuve supplémentaire rendrait trop difficile l'obtention du permis, on peut décider de ne rendre obligatoire que la formation elle-même.

En tout état de cause, les mesures que nous pourrions adopter ne prendraient effet que progressivement, avec l'augmentation du nombre de titulaires du permis ayant bénéficié de la formation. C'est une raison supplémentaire d'agir aussi rapidement que possible, et c'est pourquoi je soutiens totalement la proposition de loi.

**M. Yves Goasdoué.** La mission locale pour les jeunes que je préside depuis des années intervient souvent pour faciliter le passage du permis de conduire. Cet examen qui, a bien des égards, marque le passage à la vie d'adulte, est devenu en effet de plus en plus coûteux, même s'il est toujours possible de trouver des solutions pour le financer. Mais c'est surtout devenu une réelle épreuve pour des jeunes qui ont parfois échoué dans leur scolarité et qui trouvent là une occasion de réhabiliter leur propre image, d'accéder à une plus grande mobilité, bien sûr, mais aussi d'augmenter leurs chances de trouver du travail. Or si les épreuves pratiques se passent plutôt bien, le « code » est devenu particulièrement compliqué. Nous-mêmes, dans cette Commission, ne serions sans doute pas certains de réussir cette partie de l'examen si nous devions le passer à nouveau. Il est une source importante de stress pour les jeunes concernés. Je suis donc réticent à l'idée d'ajouter une épreuve supplémentaire, même si j'ai compris qu'une modification du texte était envisageable sur ce point.

Par ailleurs, parmi les cinq « gestes qui sauvent », deux me paraissent de trop : la ventilation et la compression, qui exigeraient plutôt une formation de type continu. Il y aurait un risque, en effet, à laisser croire à des personnes qu'elles peuvent encore maîtriser de tels gestes plusieurs années après les avoir appris.

La proposition est bonne dans son principe mais son vecteur d'application – l'examen du permis de conduire – n'est pas nécessairement approprié. Il serait sans doute préférable de généraliser la formation dispensée au collège – quitte à la proposer plus tard, plutôt au niveau du lycée – et de la prolonger par une formation tout au long de la vie, à l'instar de ce qui se pratique dans de nombreux pays voisins.

**M. Pierre Morel-A-L'Huissier.** Décidément, l'opposition n'a pas de chance : qu'il s'agisse de l'adaptabilité des normes ou de la formation aux premiers secours, elle a de bonnes idées, mais ce n'est jamais le bon moment de les appliquer !

Je ne peux pourtant qu'insister sur l'utilité de cette proposition de loi – dont je suis d'ailleurs cosignataire –, d'autant que, comme l'a rappelé le rapporteur, son but est de diffuser un message clair, simple et compris de tous, et non pas de compliquer l'examen ni d'imposer une nouvelle épreuve.

**M. Guy Geoffroy.** De nombreuses communes organisent des stages de sensibilisation à la sécurité routière, qui représentent toujours un profit pour ceux qui les suivent, car ils sont concrets et bien réalisés. Dans le même esprit, on pourrait prévoir une simple obligation, pour le candidat au permis de conduire, de suivre un stage de formation aux gestes qui sauvent avant de se présenter à l'examen. Peut-être cette suggestion permettrait-elle à M. Raimbourg de convaincre ses collègues de la majorité d'adopter la proposition de loi.

**M. le président Jean-Jacques Urvoas.** Je trouve paradoxal de ne pas se satisfaire de la législation actuelle au seul prétexte qu'elle n'est pas appliquée. On sait ainsi que 80 % des collégiens n'ont pas accès à la session de sensibilisation prévue par le code de l'éducation, et que l'initiation proposée lors de la journée « défense et citoyenneté » reste insuffisante. Mais qui nous dit que l'État appliquerait mieux la nouvelle loi si nous l'adoptions ? Appliquons d'abord l'existant avant d'inventer autre chose.

Là n'est pourtant pas ma principale objection. Même le problème du coût supplémentaire, s'il est réel, ne m'apparaît pas décisif au regard du prix de la vie elle-même. Non, le principal obstacle, à mes yeux, est que cette question relève du règlement et non de la loi. C'est même précisément pour cette raison que l'article 16 de la loi du 12 juin 2003 prévoyant la sensibilisation des candidats au permis de conduire aux notions élémentaires de premiers secours n'a pas pu être codifié. Alors que nous appelons sans cesse à élaborer une loi de meilleure qualité, il ne convient pas d'adopter un texte émiettant sur le domaine réglementaire.

**M. le rapporteur.** Les amendements que je vous soumettrai me paraissent répondre à beaucoup de vos questions, mes chers collègues. Avant de m'engager dans cette démarche, je ne soupçonnais pas la qualité des auditions auxquelles la présente proposition de loi a donné lieu ; cela me conforte dans l'idée qu'elle devrait faire consensus.

Le temps me semble venu d'apporter des réponses concrètes : cela fait quarante ans que l'on réfléchit à l'idée d'une telle formation, et quarante ans qu'elle existe dans quinze pays d'Europe – parmi lesquels l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche –, ainsi qu'en Turquie et en Australie, où l'on compte plus de 8 % de morts en moins sur les routes grâce à l'institution d'un dispositif voisin.

En gravant les dispositions concernées dans le marbre de la loi, on leur donnerait une solennité qui inciterait les candidats au permis à des comportements plus apaisés. Bien souvent, lorsque l'on est témoin d'un accident de la route, on ne sait comment hiérarchiser les priorités. De nombreuses personnes sont dans un tel état de panique que, lorsqu'elles appellent les pompiers ou le SAMU, elles en oublient de préciser où elles se trouvent ! Appeler les secours, baliser les lieux et protéger les victimes sont, dans cet ordre, les premiers des cinq gestes simples à effectuer avant la ventilation des blessés, puisque, comme me l'a expliqué un membre de l'Académie nationale de médecine, on ne doit plus parler de « réanimation ». Ainsi, les *airbags* évitent le coup du lapin mais provoquent une

inclination de la tête, si bien que la langue peut se placer de façon à empêcher la respiration ; il suffit alors de relever la tête de la victime en lui soulevant le menton. En libérant ainsi les voies respiratoires ou en comprimant une hémorragie, on peut sauver des personnes. Nous ferions donc œuvre utile en votant ce texte.

Mme Marie-Anne Chapdelaine, que je remercie pour sa présence à certaines auditions, a fait part de ses réserves, notamment sur le coût. Certes, la mesure a un coût. Mais je rappelle que l'on déplore tous les ans 4 000 morts et 72 000 blessés – dont 30 000 sont hospitalisés – sur les routes. De l'avis des associations concernées, la mesure que je propose coûterait entre 20 et 25 euros, soit de 1,5 à 2 % du coût du permis, puisque celui-ci avoisine en moyenne les 1 200 euros. J'ajoute que les compagnies d'assurance pourraient être les premières intéressées par de telles solutions, qui permettraient de diminuer le coût de l'accidentalité. Les maires s'y associeraient aussi très volontiers, comme me l'a confié le président de l'Association des maires de France. Rappelons que, lorsque l'on a commencé à installer des défibrillateurs dans les communes – le sénateur Alex Türk a beaucoup fait en ce domaine –, des médecins et des associations se sont aussitôt proposés pour participer à la formation. Bref, le coût ne me semble pas un problème.

Reste la question du véhicule juridique : loi ou règlement. L'un de mes amendements précise que la mesure concernée relève non du code de la route, mais de l'article 16 de la loi du 12 juin 2003 – laquelle ne prévoit qu'une « sensibilisation », si bien qu'elle ne fut en effet jamais appliquée –, à charge pour le Gouvernement de détailler ensuite, par voie réglementaire et après consultation des associations de médecins et de secourisme agréées, les gestes qui sauvent.

Le même amendement supprime la notion d'épreuve qui s'ajouterait aux deux qui existent déjà. Pour s'inscrire à un club de sport, il faut non seulement payer sa cotisation, mais aussi fournir un certificat médical et un contrat d'assurance. Dans le même ordre d'idées, l'attestation validant la formation proposée serait requise pour passer le permis, et pourrait au demeurant être fournie jusqu'au moment de ce passage.

Cette mesure raisonnable, dont je répète qu'elle existe déjà dans de nombreux pays, contribuerait assurément à lutter contre la spirale dramatique des accidents de la route.

Je tiens enfin à remercier M. Raimbourg, dont l'intervention laisse espérer quelque solution d'ici à l'examen en séance publique.

*La Commission passe ensuite à l'examen des articles de la proposition de loi.*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

(art. L. 222-1 [nouveau] du code de la route)

#### **Épreuve sanctionnant la connaissance des notions élémentaires de premiers secours dans le cadre de l'examen du permis de conduire**

Cet article vise à instituer une nouvelle épreuve pour l'acquisition du permis de conduire – qui viendrait donc s'ajouter aux deux épreuves préexistantes –, destinée à sanctionner la connaissance des notions élémentaires de premiers secours.

#### **1. L'inspiration du dispositif proposé : un enjeu majeur, la diminution de la mortalité routière**

L'enjeu que représente pour la société la sécurité routière est évidemment majeur. On rappellera que si, sur le long terme, les efforts accomplis depuis les années 1970 ont favorisé la diminution du nombre de tués sur les routes – ce nombre a été divisé par quatre depuis lors –, le chiffre actuel de près de 4 000 morts en 2011 est encore considérable et qu'il reste à peu près stable par rapport à 2010 (après un palier entre 2008 et 2009).

Tous les moyens doivent donc être mobilisés au service de la diminution de la mortalité routière, par-delà la palette d'outils déjà riche qui a été constituée au fil de la mise en œuvre des différentes politiques publiques (limitations de vitesse, obligation du port de la ceinture de sécurité, prévention de l'alcoolémie, institution du permis à points, déploiement de radars, etc.) <sup>(1)</sup>.

La question de la formation est elle aussi essentielle : elle recouvre la formation des conducteurs, à l'évidence, pour prévenir les accidents. C'est le sens, notamment, de l'institution du permis à points avec les modalités de récupération de ces points (au moyen de stages de formation, en particulier).

Mais elle concerne aussi la formation aux notions élémentaires de premiers secours, qui seront indispensables une fois un accident survenu, tant il est vrai que la manière dont ces premiers gestes sont – ou non – accomplis influera sur le sort des victimes.

#### **2. Les épreuves du permis de conduire dans le droit existant**

En l'état actuel du droit, les examens du permis de conduire se composent de deux épreuves. Le code de la route prévoit que « *les examens du permis de conduire (...) comportent une épreuve théorique et une épreuve pratique qui se*

---

(1) Voir pour une présentation détaillée de ces différents enjeux l'exposé général du présent rapport.

*déroulent dans les conditions et selon les modalités fixées par arrêté du ministre chargé des transports »<sup>(1)</sup>.*

On dénombre aujourd'hui en France neuf types de permis de conduire différents : les permis pour conduire des motos ou motocyclettes légères (respectivement permis A et A 1) ; les permis pour les voitures (permis B) et pour les tricycles et quadricycles à moteur (permis B 1) ; le permis destiné à la conduite des « poids lourds » (pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, le permis C) ; le permis pour la conduite des véhicules affectés au transport en commun des personnes (permis D) ; les trois permis spécifiques pour conduire des véhicules attelés d'une remorque (permis EB, EC et ED). L'obtention de ces permis requiert le passage d'épreuves de nature à la fois théorique et pratique.

Comme on l'a vu, chaque année en France sont délivrés, en moyenne, 1 million de permis de conduire, dont les trois quarts de permis B (soit environ 750 000), le nombre total de candidats s'élevant à quelque 1,5 million.

Dans le cadre de ces formations, pourtant, n'est pas assuré l'apprentissage des gestes de premiers secours.

Sans doute l'article 16 de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière prévoit-il que les candidats au permis de conduire sont sensibilisés, dans le cadre de leur formation, aux notions élémentaires de premiers secours<sup>(2)</sup>. Cependant, le décret requis pour l'application de cet article n'a pas été pris et les auditions conduites par votre rapporteur ont montré que, dans les faits, il était bien difficile d'apprécier l'effectivité d'une telle sensibilisation – celle-ci étant, en tout état de cause, très insuffisante au regard de la nécessité d'une véritable formation.

### **3. Le dispositif proposé**

#### *a) L'institution d'une troisième épreuve du permis de conduire*

Pour l'ensemble de ces raisons, le présent article propose d'instituer une nouvelle division dans le code de la route, dédiée aux épreuves de l'examen des permis de conduire, afin de prévoir expressément qu'aux deux épreuves qui prévalent aujourd'hui s'ajoute une « épreuve » nouvelle validant l'acquisition de notions élémentaires de premiers secours.

La notion d'« épreuve », retenue en l'espèce dans un souci de parallélisme avec la terminologie préexistante, ne doit cependant pas être comprise comme supposant l'organisation d'un examen spécifique, mais plutôt comme correspondant à la satisfaction à l'exigence d'avoir participé à une formation et de l'avoir validée<sup>(3)</sup>.

---

(1) Article R. 221-3.

(2) Voir également, sur ce point, l'exposé général du présent rapport.

(3) Voir les développements ci-après consacrés au rôle des associations de secourisme.

Le titre II du livre II de la partie législative du code de la route est consacré au permis de conduire. Il comporte cinq chapitres relatifs respectivement aux modalités de délivrance et aux catégories du permis, à sa reconnaissance et aux équivalences (chapitre cependant dépourvu de toute disposition législative), au permis à points, à l'interdiction de délivrance, la rétention, la suspension et l'annulation du permis ainsi qu'à l'enregistrement et à la communication des informations relatives au permis de conduire.

Aucune de ces dispositions ne définit la nature des épreuves du permis de conduire, mentionnées dans la seule partie réglementaire du code de la route, par la disposition précitée (*article R. 221-3*).

On peut être sensible aux raisons ayant motivé ce choix, s'agissant de la seule description des modalités de mise en œuvre de l'examen. Dès lors, en revanche, que l'on identifie et traite en sujet de sécurité routière, la question de l'intervention législative peut se poser. On rappelle notamment que c'est un article législatif du code de la sécurité intérieure, l'article L. 721-1, qui commande à toute personne, en cas d'accident, de « *prévenir les services de secours et [de] prendre les premières dispositions nécessaires* ».

C'est, en outre, le raisonnement – implicite – qui avait été tenu par le législateur lors de la discussion du projet qui allait devenir la loi du 12 juin 2003 précitée, s'agissant de la disposition concernant la sensibilisation aux notions de premiers secours à l'occasion de la préparation des épreuves du permis de conduire (disposition à l'occasion de l'examen de laquelle des amendements avaient été déposés par des députés de différentes sensibilités).

Le présent article vise donc, compte tenu de la nature de la question traitée avec l'institution d'une troisième épreuve sanctionnant la connaissance des notions élémentaires de premiers secours, à consacrer dans la partie législative du code de la route la définition de toutes les épreuves du permis de conduire.

Dans la mesure où le deuxième chapitre du titre II du livre II est dépourvu de contenu, il est proposé de substituer à l'intitulé existant : « *Reconnaissance et équivalences* », le nouvel intitulé suivant : « *Épreuves de l'examen du permis de conduire* ».

Il est inséré dans ce chapitre un nouvel article unique, l'article L. 222-1, reprenant l'inspiration de l'article R. 221-3 précité, à savoir la déclinaison des épreuves des examens du permis de conduire, mais avec une différence notable, puisque les examens comporteront désormais « *une épreuve théorique, une épreuve pratique et une troisième épreuve sanctionnant la connaissance des notions élémentaires de premiers secours (...)* ».

Ces explications étant apportées, votre rapporteur peut comprendre, dans le même temps, l'argumentation selon laquelle il pourrait être préférable, d'une certaine manière, de dissocier :

– le traitement d’un sujet de sécurité routière, qui peut justifier l’intervention du législateur – l’adoption de la mesure devenue l’article 16 de la loi de 2003 n’a été l’occasion d’aucune remarque sur sa nature juridique, alors qu’il s’agissait d’une seule « sensibilisation » et pas même de l’obligation de passage d’une épreuve spécifique ;

– la question des différentes composantes du permis de conduire, susceptible d’être traitée par une seule disposition de nature réglementaire.

Aussi votre rapporteur a-t-il présenté un amendement proposant une démarche légèrement différente, qui consiste non pas à modifier le code de la route, mais à réécrire l’article 16 de la loi du 12 juin 2003. Dans cette rédaction, cet article ne serait donc plus consacré à la seule sensibilisation dans le cadre de la formation aux notions élémentaires de premiers secours, mais à l’inclusion dans les examens du permis d’une épreuve particulière sanctionnant la connaissance des notions élémentaires de premiers secours. Il reviendrait simplement au pouvoir réglementaire, une fois un tel dispositif adopté, de modifier en conséquence l’article R. 221-3 du code de la route de manière à y inclure la référence à cette nouvelle épreuve. Cet amendement n’a pas été adopté par votre commission des Lois.

Comme dans le droit existant, le choix consistant à recourir à un pluriel (« les » examens) montre bien la volonté d’inclure la nouvelle formation dans les différentes catégories de permis de conduire, qu’il s’agisse de la conduite de voitures, mais aussi de celle de motos, de poids lourds, de transports routiers de voyageurs, etc.

*b) Une épreuve sanctionnant la connaissance des notions élémentaires de premiers secours dites des cinq gestes qui sauvent*

La nouvelle épreuve est destinée à « *sanctionn[er] la connaissance des notions élémentaires de premiers secours dite des cinq gestes qui sauvent : alerter les secours, baliser les lieux et protéger les victimes, ventiler, comprimer l’hémorragie et sauvegarder la vie des blessés* ».

Encore une fois, le terme d’« épreuve » doit être entendu dans une acception spécifique, à savoir comme renvoyant au fait d’avoir suivi et validé la formation aux cinq gestes qui sauvent dispensée par les associations de secourisme.

On ne revient pas ici sur la nécessité de l’acquisition de notions élémentaires de premiers secours, liée à l’importance des premières minutes qui suivent l’intervention d’un accident de la circulation <sup>(1)</sup>.

---

(1) Voir sur ce point l’exposé général du présent rapport.

- *La connaissance des notions élémentaires de premiers secours*

La proposition de loi mentionne les « notions élémentaires » de premiers secours.

La référence à des « notions », définies usuellement comme des « connaissances élémentaires »<sup>(1)</sup>, s'oppose à l'idée de formations plus approfondies en vue, notamment, de l'exercice d'une activité professionnelle (telles celles dispensées dans le cadre des formations « Premiers secours en équipe de niveau 1 ou 2 » – formations dites PSE 1 ou PSE 2).

L'ajout de l'adjectif « élémentaire » pourrait paraître redondant. Cependant, il vise à insister sur le fait que l'apprentissage est spécifique. Il ne correspond pas, par exemple, à la formation que constitue le PSC 1, même décrite parfois comme étant la formation de secourisme « de base ».

Il s'agit, compte tenu de toutes les garanties qui seront apportées grâce à l'intervention des associations de secourisme déjà existantes et agréées, de diffuser, ainsi que le précise l'exposé des motifs de la présente proposition de loi, « un message simple, clair et compris de tous et applicable immédiatement ».

Ainsi, cette formation pourrait être de quatre heures – alors que la formation dispensée en vue de l'acquisition du PSC 1 est de sept heures désormais.

- « *Cinq gestes qui sauvent* »

La présente proposition de loi se réfère aux « cinq gestes » qui sauvent en raison du programme du même nom qui avait été approuvé par le ministère de la Santé en 1973.

On aurait pu envisager, il est vrai, une présentation différente de cette formation, comme l'illustre, par exemple, l'existence d'autres programmes de formation, les « *trois gestes pour la vie* » de la Fédération française de cardiologie ou encore les « *quatre étapes pour porter secours* » de la Croix-Rouge française.

Les points communs avec ces formations sont, au reste, nombreux. En outre, le principe est le même, comme le souligne l'exposé des motifs de la présente proposition de loi : dispenser une formation simplifiée de manière à pouvoir impacter le plus grand nombre.

Les cinq gestes proposés par le présent texte revêtent cependant une spécificité : leur applicabilité aux situations d'accidents de la route. Ces cinq gestes appellent les observations suivantes :

— ***Alerter les secours*** : l'appel des secours constitue une nécessité, ainsi que le soulignent plusieurs grandes associations nationales sur leurs sites internet,

---

(1) Définition du dictionnaire Robert.

en rappelant les numéros téléphoniques dits d'urgence : le 15, pour le SAMU (Service d'aide médicale urgente) ; le 18, pour les sapeurs pompiers ; le 112, numéro d'appel européen (réservé aux habitants de l'Union européenne quand ils ne se trouvent pas dans leur pays). Est en outre soulignée la pertinence de l'appel à la police ou la gendarmerie pour tout problème de sécurité ou d'ordre public (avec le numéro 17) ou bien du recours au Samu social dans le cas de toute personne en situation de « détresse sociale », notamment des personnes sans domicile ou sans abri et exposées aux intempéries (numéro 115).

— **Baliser les lieux et protéger les victimes** : le balisage des lieux, propre aux accidents de circulation, est de même indispensable, comme corollaire de la protection de la victime. Il s'agit en particulier d'établir ce que certaines associations de secourisme dénomment un « périmètre de sécurité » autour du lieu de l'accident, en attendant l'arrivée des secours, et d'éviter le « sur-accident ».

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 13 février 2008 a décidé de rendre obligatoire la présence dans tout véhicule d'un gilet de sécurité et d'un triangle de présignalisation (obligation venant s'ajouter au recours aux feux de détresse aux mêmes fins).

En conséquence, le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière a établi une nouvelle rédaction de l'article R. 416-19 du code de la route, en application de laquelle « *lorsqu'un véhicule immobilisé sur la chaussée constitue un danger pour la circulation, notamment à proximité des intersections de routes, des virages, des sommets de côtes, des passages à niveau et en cas de visibilité insuffisante, ou lorsque tout ou partie de son chargement tombe sur la chaussée sans pouvoir être immédiatement relevé, le conducteur doit assurer la présignalisation de l'obstacle en faisant usage de ses feux de détresse et d'un triangle de présignalisation. En circulation, le conducteur doit disposer de ce triangle* ».

Le non respect de ces obligations est passible d'une contravention de la quatrième classe (amende forfaitaire de 135 euros, amende minorée de 90 euros).

Ces dispositions sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2008.

— **Ventiler** : la ventilation correspond à l'urgence vitale consistant à permettre la respiration de la victime. Certaines associations entendues par votre rapporteur au cours des auditions qu'il a conduites ont évoqué le geste de repositionnement de la tête vers l'arrière, afin d'ouvrir largement les voies respiratoires aériennes et de faciliter le passage de l'air (geste dit de la libération des voies aériennes – LVA).

Par ailleurs, peut être visé le bouche-à-bouche. On note que le massage cardiaque et la défibrillation correspondent à une préoccupation que l'on peut dire

voisine, même s'il est vrai que l'accidentalité routière n'est pas caractérisée avant tout par la survenance d'accidents cardiaques <sup>(1)</sup>.

— **Comprimer l'hémorragie** : comme le geste précédent, la compression de l'hémorragie correspond à une urgence vitale. Il s'agit, ainsi que le précisent les associations de secourisme sur leurs sites, de la situation où la victime saigne fortement et où il convient de pratiquer les gestes destinés à stopper ce saignement.

— **Sauvegarder la vie des blessés** : ce dernier geste pourrait laisser penser à une redondance. Cela n'est pas exact, car par-delà l'évidence selon laquelle l'ensemble des gestes énumérés n'ont qu'un objectif final unique – la diminution du nombre de tués sur les routes – et le caractère directement vital des deux gestes précédemment examinés (ventiler et comprimer l'hémorragie), la sauvegarde de la vie des blessés dans l'attente des secours passe par de multiples autres gestes : parler à la victime, la surveiller, la recouvrir le cas échéant, etc. – cette liste n'ayant naturellement que valeur illustrative.

• *Les modalités de mise en œuvre de la formation*

Le dernier alinéa de cet article 1<sup>er</sup> de la présente proposition de loi renvoie à un décret le soin de fixer les **conditions et modalités selon lesquelles se dérouleront ces épreuves** <sup>(2)</sup>.

L'énoncé des cinq gestes précités ne peut en effet être, s'agissant d'une formation, qu'indicatif. Comme il en va aujourd'hui pour toutes les formations existantes, qu'il s'agisse notamment de celle dite PSC 1 (« Prévention et secours civiques 1 ») ou des formations dispensées au cours de la scolarité, il reviendra au pouvoir réglementaire de définir dans les termes médicaux requis, après concertation avec l'ensemble des acteurs du secourisme, en particulier les associations de secourisme agréées, le détail du programme de formation et sa durée.

Comme on l'a vu, cette formation pourrait être de quatre heures. Parce qu'elle est simplifiée, elle permettra une diffusion au plus grand nombre, sans coût

---

(1) On rappelle à cet égard le message commun formalisé par la Fédération française de cardiologie, la Croix-Rouge française et le SAMU pour résumer la réponse à apporter en cas d'accident à l'origine d'un arrêt cardiaque : « appeler, masser, défibriller ». Depuis le décret n° 2007-705 du 4 mai 2007, toute personne, même non médecin, est habilitée à utiliser un défibrillateur automatisé externe (DAE). Un arrêté du 6 novembre 2009 a précisé le contenu minimal de l'initiation à ces appareils.

En outre, une « charte du cœur » a été signée le 13 septembre 2011 par le ministre en charge de la santé et des grandes entreprises pour favoriser la sensibilisation des salariés aux gestes de premiers secours ainsi qu'à l'installation des défibrillateurs. Comme le soulignent les associations de secourisme, les défibrillateurs sont disponibles dans un nombre croissant de lieux publics : centres commerciaux, mairies, places centrales, halles de marché, pharmacies, etc. Ce mouvement doit cependant encore être amplifié et la maintenance des appareils assurée, ainsi que l'avait préconisé le ministre en charge de la santé lors de la signature de la charte précitée.

(2) Ce faisant, il s'applique à la nouvelle épreuve mais aussi aux deux préexistantes, pour lesquelles une réglementation est, naturellement, déjà en vigueur.

excessif ni en temps, ni en argent, pour les candidats au permis de conduire. Le message diffusé n'en sera que plus clair et plus efficace.

Conformément aux précisions figurant dans l'exposé des motifs de la proposition de loi, les associations de secourisme déjà existantes et agréées dispenseront la formation.

En application de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 91-834 du 30 août 1991 relatif à la formation aux premiers secours, « *la formation aux premiers secours est assurée par les organismes publics habilités et par les associations agréées. Les conditions d'attribution et de renouvellement de l'habilitation et de l'agrément sont fixées par arrêté conjoint du ministre de l'Intérieur et du ministre chargé de la santé* ». L'arrêté du 8 juillet 1992 fixe ces conditions<sup>(1)</sup>, en précisant notamment que le ministre chargé de la sécurité civile arrête la liste de ces associations nationales<sup>(2)</sup>.

L'intervention des associations agréées présente un double avantage :

– d'une part, encore une fois, celles-ci offrent, en raison de leur agrément ainsi que de leur expérience, des garanties de professionnalisme, gage de la qualité de la formation qui sera dispensée ;

– d'autre part, dans la mesure où le présent dispositif s'inscrit clairement dans l'organisation existante de la dispense des premiers secours, il a aussi vocation à prendre place dans ce même dispositif pour ce qui concerne la validation de la formation – l'article 3 du décret du 30 août 1991 précité indique à cet égard que l'attestation de formation aux premiers secours est délivrée par l'organisme public habilité ou l'association agréée.

Cela signifie que **la formation comme sa validation seront assurées par les associations de secourisme agréées**, sans que les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière se voient investis d'une mission nouvelle, qui supposerait une charge de travail et une formation supplémentaires. Votre rapporteur a proposé un amendement destiné à apporter cette précision relative au

---

(1) Arrêté du 8 juillet 1992 relatif aux conditions d'habilitation ou d'agrément pour les formations aux premiers secours. L'arrêté pose notamment les conditions suivantes :

– Pour être reconnues en tant qu'associations nationales, les associations doivent : être présentes dans au moins vingt départements par le biais d'associations ou de délégations départementales affiliées ayant une activité régulière de formation ; disposer d'une équipe nationale permanente de responsables pédagogiques composée d'au moins un médecin et trois formateurs de moniteurs titulaires du brevet national de moniteur des premiers secours et de la carte officielle en cours de validité.

– Les associations nationales apportent un soutien pédagogique et technique aux associations ou délégations départementales qui leur sont affiliées ; elles ont en particulier pour obligation de diffuser régulièrement toutes les informations et directives relatives à la formation et à la pratique des premiers secours à leurs associations ou délégations départementales affiliées et de veiller au respect des conditions de leur agrément par ces dernières.

(2) Ces associations sont extrêmement nombreuses et ne peuvent toutes être énumérées. À seul titre d'illustration, on peut évoquer la Croix-Rouge française, la Fédération nationale de la protection civile ou encore la Fédération nationale des sapeurs-pompiers de France.

rôle qui sera celui des associations de secourisme agréées, mais la commission des Lois a rejeté cet amendement.

Il reviendra au pouvoir réglementaire de définir, comme il le fait aujourd'hui, par exemple, pour l'attribution du certificat « prévention et secours civiques de niveau 1 » (PSC1), les conditions de validation de la formation, autrement dit les conditions requises pour la remise de l'attestation (par exemple, le fait d'avoir participé à toutes les phases de la formation, le fait d'avoir effectué les différents gestes de premiers secours au cours de l'apprentissage, le fait d'avoir effectué telle ou telle activité d'application, etc.). Les associations de secourisme qui dispensent la formation veilleront dans le même temps à ce que le candidat remplisse ces différentes conditions.

Sans doute les candidats devront-ils dès lors supporter directement le coût de la nouvelle épreuve. Selon certaines estimations établies par les associations, celui-ci pourrait être de l'ordre de 25 euros – voire 20 euros. Cette somme peut être considérée comme raisonnable au regard de l'enjeu de sécurité publique que constitue la lutte contre la mortalité routière. En outre, si on la rapporte au coût moyen du permis de conduire – parfois estimé à un montant variant autour de 1 200 euros –, le surcoût ne dépasserait pas 2 %.

\*  
\* \*

*La Commission est saisie de l'amendement CL 1 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** L'amendement vise à réécrire les alinéas 1 à 4 en prenant pour référence l'article 16 de la loi du 12 juin 2003, puisque celle-ci me paraît mieux appropriée à un sujet de sécurité routière que le code de la route. Le décret d'application de cet article, qui ne prévoit qu'une simple sensibilisation aux notions élémentaires de premier secours, n'a jamais été publié ; j'en propose donc une nouvelle rédaction, toutes les précisions utiles devant être apportées par voie réglementaire. Cette mesure a reçu l'approbation des acteurs avec lesquels je me suis entretenu.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle procède ensuite à l'examen de l'amendement CL 2 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement prévoit que l'apprentissage des « gestes qui sauvent », comme les modalités de sa validation, relèveront des associations de secourisme agréées : le texte n'alourdirait donc pas la charge de travail des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière et ne nécessiterait aucune formation nouvelle de leur part. Les conditions requises pour la remise de l'attestation seront définies par voie réglementaire.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Puis elle rejette l'article 1<sup>er</sup>.*

*Article 2*

**Gage**

Ce gage de « charges » constitue une disposition usuelle qui conditionne la recevabilité initiale d'une proposition de loi au moment de son dépôt, au regard des exigences de recevabilité financière prévues par l'article 40 de la Constitution.

Compte tenu de la précision apportée à l'article 1<sup>er</sup> s'agissant du rôle des associations de secourisme agréées dans la nouvelle formation et sa validation, votre rapporteur a proposé un amendement de suppression de cet article dont l'utilité n'est pas avérée, l'État n'ayant pas à supporter le coût de cet apprentissage non plus que de l'organisation d'un examen spécifique destiné à vérifier les acquis des candidats. Votre commission des Lois n'a pas adopté cet amendement.

\*

\* \*

*La Commission examine l'amendement CL 3 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Compte tenu du rôle des associations de secourisme agréées dans la dispense de la nouvelle formation et sa validation, la proposition de loi n'engendre aucune charge supplémentaire pour l'État. L'amendement vise donc à supprimer le gage.

*La Commission rejette l'amendement.*

*Elle rejette également l'article 2.*

*Aucun de ses articles n'ayant été adopté, la proposition de loi est **rejetée** par la Commission.*

**M. le président Jean-Jacques Urvoas.** C'est donc le texte initial de la proposition de loi qui sera examiné en séance publique. D'ici là, je soumettrai cette proposition de loi au président de la commission des Finances, afin de vérifier sa conformité à l'article 40 de la Constitution.

\*

\* \*

*En conséquence, la commission des Lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République vous demande de rejeter la proposition de loi visant à former aux cinq gestes qui sauvent face à un accident de la route lors de la préparation des permis de conduire (n° 144).*

## TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Code de la route</p> <p>LIVRE 2</p> <p><b>LE CONDUCTEUR</b></p>	<p><b>Proposition de loi visant à former aux cinq gestes qui sauvent face à un accident de la route lors de la préparation des permis de conduire</b></p>	<p><b>Proposition de loi visant à former aux cinq gestes qui sauvent face à un accident de la route lors de la préparation des permis de conduire</b></p>
<p>TITRE 2</p> <p><b>PERMIS DE CONDUIRE</b></p>	Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
<p>CHAPITRE 1<sup>ER</sup></p> <p><b>Délivrance et catégories</b></p>	<p><i>Après le chapitre premier du titre 2 du livre 2 du code de la route, il est inséré un chapitre 2 ainsi rédigé :</i></p>	<b>Rejeté</b>
	« CHAPITRE 2	
	<b>« Épreuves de l'examen du permis de conduire</b>	
	<p>« Art. L. 222-1. – <i>Les examens du permis de conduire comportent une épreuve théorique, une épreuve pratique et une troisième épreuve sanctionnant la connaissance des notions élémentaires de premiers secours dite des cinq gestes qui sauvent : alerter les secours, baliser les lieux et protéger les victimes, ventiler, comprimer l'hémorragie et sauvegarder la vie des blessés.</i></p>	
	<p>« <i>Ces épreuves se déroulent dans des conditions et selon des modalités fixées par décret.</i> »</p>	
	Article 2	Article 2
	<p><i>Les charges qui pourraient résulter pour l'État de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</i></p>	<b>Rejeté</b>



## AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

### **Amendement CL1 présenté par M. Bernard Gérard, rapporteur :**

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Substituer aux alinéas 1 à 4 les deux alinéas suivants :

« L'article 16 de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière est ainsi rédigé :

« Les examens du permis de conduire comportent une épreuve sanctionnant la connaissance des notions élémentaires de premiers secours dite des cinq gestes qui sauvent : alerter les secours, baliser les lieux et protéger les victimes, ventiler, comprimer l'hémorragie et sauvegarder la vie des blessés.

### **Amendement CL2 présenté par M. Bernard Gérard, rapporteur :**

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 5 :

« La formation aux notions élémentaires de premiers secours et sa validation, constitutives de cette épreuve, sont assurées par les associations de secourisme agréées. Cette épreuve se déroule dans des conditions... (*le reste sans changement*) ».

### **Amendement CL3 présenté par M. Bernard Gérard, rapporteur :**

#### *Article 2*

Supprimer cet article.



## PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR

- **Délégation interministérielle à la sécurité routière**  
— M. Pierre GINEFRI, adjoint au sous-directeur de l'éducation routière
- **Ministère des Affaires sociales et de la santé - Direction générale de la santé**  
— Mme Christine LEMEUX, chargée de mission
- **Académie nationale de médecine**  
— M. Claude-Pierre GIUDICELLI, membre de l'Académie  
— M. Henri JULIEN, médecin, auteur d'un rapport sur le secourisme en France présenté au nom de l'Académie (2010)
- **Croix-Rouge française**  
— M. Pascal CASSAN, conseiller national à la Direction de l'urgence et du secourisme
- **Fédération française de cardiologie**  
— M. Serge LAFAYE, délégué national
- **SAMU - Urgences de France**  
— M. Marc GIROUD, président
- **Fédération nationale des sapeurs-pompiers de France**  
— M. Jean-Yves BASSETTI, vice-président chargé du secours à personnes
- **Conseil national des professions de l'automobile**  
— M. Philippe MALPIÈCE, secrétaire de la branche des écoles de conduite
- **Fédération nationale des enseignants de la conduite**  
— M. Michel TEPPER, membre de la fédération

Par ailleurs, votre rapporteur a reçu des contributions écrites du Conseil d'action pour la prévention des accidents et les secours d'urgence et de l'Automobile club médical de France.