

**« 5 gestes qui sauvent »**  
**au permis de conduire**  
**« Savoir pour Sauver »**

**[et le ministère des transports]**

**10<sup>ème</sup> mémoire**

**Volume 2**  
**1971 – 1975**

**Par Didier BURGGRAEVE**  
**Président du CAPSU\***

**« On ne sait que ce que l'on pratique »**

**Montesquieu**

\* **CAPSU** : Conseil d'Action pour la Prévention des accidents et les Secours d'Urgence. Association créée en 1975 dont les statuts comprennent la diffusion du concept des « 5 gestes qui sauvent » (1967), en attente d'une formation obligatoire des candidats aux permis de conduire à mettre en place par les pouvoirs publics.

## Volume 1 (1968 – 1971) de juillet 2007 :

Le premier volume, réalisé en juillet 2007, a été diffusé auprès des personnalités et organismes directement intéressés par le contenu de ce document qui met en exergue le projet des « 5 gestes » et les relations avec le ministère chargé des transports, compte tenu des différentes appellations au cours de ces décennies passées.

Certaines réponses et nos commentaires ont ou seront insérés dans le bulletin du CAPSU, notamment le n° 41 (avril 2008) et suivants – en fonction des courriers échangés, au fur et à mesure de la publication des volumes.

Parmi les destinataires, il y a eu bien évidemment les Présidents de l'Assemblée Nationale et du Sénat, puisque le Parlement avait validé un amendement lors de la préparation d'un projet de loi en mars 2003, relatif à la sécurité routière, amendement qui devait devenir l'article 16 de la dite loi en juin 2003, pour la « sensibilisation des candidats au permis de conduire aux gestes de premier secours », **non appliqué ce jour**. Cf. bulletins du CAPSU et nombreux développements sur le site Internet.

Or, si les deux présidents ont bien voulu nous répondre pour nous remercier de cet envoi, ni l'un, ni l'autre, ne s'engagent pour faire **appliquer la loi** pourtant votée au sein de leur assemblée et publiée au journal officiel de la République Française !

Dans ces conditions, malgré l'implication du Président du Sénat, comme parlementaire (dès les années 70), député puis sénateur, nous croyons qu'il est inutile de continuer à leur adresser les différents volumes. Ce ne sont pas des encouragements que nous voulions, mais des actes, c'est-à-dire l'application totale de la loi votée et notamment l'article 16, puisqu'un décret d'application était prévu !

Si le président de l'Assemblée Nationale et du Sénat, ne peuvent rien faire (?), alors nous pouvons comprendre pourquoi il y a tant de lois inappliquées !

Parmi les autres réponses obtenues des pouvoirs publics ou parlementaires, à qui nous adresserons ce volume 2, les services du ministère en charge de la sécurité routière (Ecologie, développement durable). Tout a été mis en ligne sur le site du CAPSU.

Le Premier ministre a fait transmettre à la déléguée interministérielle. Les députés destinataires ont répondu et suivent toujours le dossier. **Jacques BARROT**, cité dans le volume 1, aujourd'hui commissaire européen (en charge des transports donc de la sécurité routière) a bien voulu nous répondre, même s'il lui est impossible de saisir directement le Président de la République...

Le cabinet du Président de la République a fait suivre au ministre **Jean-Louis BORLOO**, déjà destinataire, puis au secrétaire d'Etat chargé des transports, **Dominique BUSSEREAU**, mais pas de réponse directe de ces derniers....

Le Président du groupe UMP à l'Assemblée Nationale, **Jean-François COPE** n'a pas répondu mais c'est pourtant du côté de son groupe qu'une nouvelle initiative a eu lieu puisque le député UMP du Haut-Rhin, **Jean UEBERSCHLAG** a déposé, le 27 septembre 2007, une nouvelle proposition de loi pour la formation, obligatoire, par un stage pratique de 4 heures, de tous les candidats à un permis de conduire aux « 5 gestes qui sauvent » (Proposition de loi et courriers échangés sur le site Internet).

Le volume 1, envoyé au chef de cabinet de la ministre de l'Intérieur, par un courrier en date du 27 octobre 2007, suite à la bonne réception – et remerciement – de notre bulletin n° 40 (septembre 2007), na pas donné lieu à réponse à ce jour (mars 2008).

# *Dédicace*

**Ce Volume 2 du 10<sup>ème</sup> mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent », totalement consacré aux relations engagées dès le début des années 70 avec le ministère chargé des transports, est dédié à :**

## **Pierre BLAHA**

**Secouriste bénévole bien sûr, puis moniteur, mais aussi préventeur et formateur incendie, un des membres d'honneur du CAPSU, aux côtés du Professeur Louis SERRE (fondateur du premier SAMU, en 1963) et de Haroun TAZIEFF, volcanologue, mais qui fut surtout le premier secrétaire d'Etat à la prévention des risques naturels majeurs dans notre pays.**

**Ce volume 2, qui couvre la période allant de 1971 à 1975, reviendra sur le « Salon de la sécurité » qui eut lieu à Nancy en septembre 1972 avec un stand de présentation des « 5 gestes qui sauvent » et une conférence-débat. Cette date fut choisie pour lancer la campagne « nationale », après les actions locales dans la métropole lilloise et le département du Nord.**

**Pierre BLAHA, dès qu'il prendra connaissance de ce projet, en novembre 1970, jusqu'à sa mort hélas prématurée en décembre 1995, ne cessera d'être un militant en faveur de ces « 5 gestes », ne se contentant pas de diffuser la brochure gratuite. Il était devenu l'un de ses plus farouches défenseurs.**

**Il s'impliquera totalement, durablement, sincèrement. Il fut un vrai « compagnon d'honneur des 5 gestes qui sauvent » le cinquième sur une liste qui ne comporte que neuf noms.**

**Comment mieux le remercier pour son engagement total et désintéressé sinon de lui dédier ce document historique dont un exemplaire sera remis à sa famille.**

## La période 1971 – 1975

Si la période précédente fut marquée par ma « bourse » de la Vocation, ce qui me permit alors, par l'intermédiaire de la Fondation de la Vocation\*1 d'obtenir des contacts directs avec les pouvoirs publics (notamment la Mission Interministérielle de sécurité routière – qui précéda la création du comité interministériel créé en 1972), ma rencontre avec le **Professeur Marcel ARNAUD** (en avril 1970 pour ma formation au secourisme routier – directement par son concepteur), cette nouvelle période verra la sortie de la brochure gratuite (en 1972) avec justement l'appui, les encouragements et « l'agrément » de cette petite brochure, par notre Maître **Marcel ARNAUD**, ce qui valait plus que tout autre validation ou agrément, d'une association ou d'un organisme.

Cette reconnaissance du fondateur de la traumatologie routière et créateur du secourisme routier est inestimable. Elle a déjà été expliquée et détaillée (Tomes sur son œuvre, mémoires sur les « 5 gestes qui sauvent », bulletins du CAPSU). Mais il était impossible de ne pas le rappeler comme événement majeur de l'année 1972 avec la première édition de la brochure « gratuite »\*2.

L'autre événement majeur de cette période fut, en novembre 1974, lors d'un comité interministériel de sécurité routière, sur la proposition de **Christian GERONDEAU\*3**, la **décision** de rendre obligatoire (normalement à partir de 1976) la formation (pratique) aux « gestes de survie » (sans préciser lesquels toutefois) à tous les candidats aux (au pluriel, donc tous les permis) permis de conduire.

Puis, la direction de la sécurité civile au ministère de l'Intérieur, chargée d'élaborer le dit programme de formation, sortira, après plusieurs années, un programme de formation de 6 à 8 heures, qui ne correspondait pas du tout au vœu exprimé et à l'esprit de cette décision du fameux CISR, présidé par le Premier ministre de l'époque, **Jacques CHIRAC**.

Ce programme était trop théorique, trop long, avec des mélanges accidents de la route et accidents domestiques. Pourtant, dès cette date, le projet des « 5 gestes » était « à la disposition des pouvoirs publics » comme j'avais pu déjà le dire et l'écrire !

Certes, le concept des « 5 gestes » ne venait pas de l'administration elle-même. Les « gestes de survie » devenaient alors les « GES » (Gestes élémentaires de survie), le programme le plus proche des « 5 gestes » mais hélas toujours trop éloigné du concept de masse que nous voulions. La décision, reportée à plusieurs reprises, fut « abandonnée » par les nouveaux pouvoirs publics issus des élections de 1981 et qui en portent la responsabilité.

Depuis cette date, **30 000 de nos concitoyens, faute de ces premiers secours immédiats sont morts sur la route parce que nous n'avons pas eu le courage de mettre en place cette formation citoyenne à la portée de tous !**

**Mais qui sommes-nous donc dans ce pays ? Tout simplement des lâches !**

\*1 Désormais appelée Fondation **Marcel BLEUSTEIN-BLANCHET** pour la Vo cation.

\*2 Puisque dans mon esprit la formation aux « 5 gestes » devait être gratuite pour les candidats aux permis de conduire.

\*3 Le 9<sup>ème</sup> mémoire (2005) a été totalement consacré aux services en charge de la sécurité routière donc au CISR.

Un à un, mais parfois plusieurs en une seule journée, tous les députés étaient contactés par écrit\*1. Parmi eux, il y avait des anciens ministres et certains de ceux qui m'avaient répondu le sont devenus par la suite.

L'un d'eux, **Joël LE THEULE**, à qui j'avais écrit le 9 avril. Ma lettre reprenait souvent des paragraphes identiques mais j'y apportais ici ou là quelques compléments ou modifications en fonction de la date ou des réponses reçues entre temps par d'autres députés et les services du ministère.

L'ancien ministre et député de la Sarthe me répondit le 20 avril. C'était uniquement pour me dire qu'il avait bien reçu ma lettre.... Mais pour moi, ce n'était pas « suffisant », je voulais évidemment une intervention personnelle. Je le relançais le 3 octobre. Mais sa réponse du 7 octobre ne fut pas plus engagée.

Un député dispose de plusieurs possibilités pour agir. Il peut évidemment écrire directement au ministre concerné, poser une question écrite qui est publiée au journal officiel ou une question orale, directement en séance, avec ou sans débat. Egalement, il peut en parler au ministre s'il le rencontre ou à l'un des membres de son cabinet s'il a des relations directes avec eux pour les problèmes à traiter au niveau de sa circonscription.

**Jean FOYER**, contacté le 13 avril (même courrier), en répondant le 21 avril, posa une question écrite au ministre de l'Équipement (qui avait dans ses prérogatives, je le rappelle, les questions relatives au permis de conduire !). Celui qui deviendra ensuite plusieurs fois ministre me fit parvenir, avec une lettre du 14 juin, où il voulait bien mentionner « votre intéressante suggestion », la réponse du ministre.

Publiée au journal officiel du 28 mai 1971, le ministre, **Albin CHALANDON**, ne faisait que confirmer les réponses déjà transmises à plusieurs députés. Pour le ministre, du fait de l'hostilité du corps médical (cette affirmation était déjà à l'époque très discutable), que le transport était l'affaire des médecins et des secouristes professionnels (sur quoi il n'y avait aucune discussion) et, qu'en définitive, les témoins, le « public » pourraient avoir des interventions plus « dommageables qu'utiles » (?), il fallait plutôt ne rien entreprendre.

Il faut rappeler à nouveau que l'Allemagne avait déjà mise en place, depuis près de deux années, un tel enseignement, obligatoire pour obtenir un permis de conduire. Ce ministère, croyait encore, à l'époque, que le secourisme ne pouvait être enseigné « que par des médecins ». Il est donc « normal » qu'il ignorât aussi l'initiative de nos voisins de la RFA !

C'est ce que je précisais à M. **FOYER**, également président de la commission des lois à l'Assemblée, par une lettre du 7 novembre\*2. Il n'était ni question de relevage ou de transport, ni de diagnostiquer toutes les lésions du blessé, souvent un « polytraumatisé », terme créé par le **Professeur Marcel ARNAUD**\*3. Rien de tout cela, il était uniquement question de dire et d'apprendre aux futurs conducteurs, comment on alerte ou fait alerter les secours, comment on protège les lieux d'un sur accident ainsi que les victimes et enfin que faire concrètement face à une victime qui est en détresse ventilatoire ou qui saigne abondamment !

\*1 A la BSPP, mon camarade Guy PLE, avec qui j'étais à l'Etat Major, dactylographe lui aussi, me fut d'une aide précieuse et m'aïda pour la frappe de toutes ces lettres individuelles. A mon retour, en juin 1970, une secouriste des ESPC de Wasquehal m'apporta aussi une aide non négligeable.

\*2 Toujours avec un papier à en tête reprenant mon titre de Lauréat de la Fondation de la Vocation (voir volume 1) avec l'adresse des ESPC de Wasquehal, association que j'avais créée en septembre 1969.

\*3 Voir son ouvrage « Les blessés de la route » de 1961 et son « Précis de secourisme routier » de 1971 > Bibliographie.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".*

*Didier Burggraeve*

**Le 9 Avril 1971.**

**Monsieur Joël LE THEULE,  
ASSEMBLEE NATIONALE,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>**

**Monsieur le MINISTRE,**

La route est de plus en plus meurtrière.  
Pour l'année écoulée plus de 15.000 personnes ont  
été tuées et 330.000 blessées.

Les accidents de la route vont être, comme  
chaque année, à l'ordre du jour lors de ces prochains  
grands week-ends et des vacances.

Le moment ne sera t'il pas favorable pour  
envisager de nouvelles mesures ? En effet, devant de  
tels chiffres, comment ne pas réagir surtout lorsque  
l'on sait que de nombreuses vies humaines auraient  
pu être sauvées par des gestes de Secourisme.

50 % des victimes de la route décèdent avant  
leur arrivée à l'hôpital. Des secours immédiats, sur  
place, avant l'arrivée des spécialistes sont pour elles  
pleins d'espérance et c'est ce qui fait cruellement  
défaut actuellement. L'on a constaté que, le plus  
souvent, l'absence de premiers soins était à l'origine  
de ce triste bilan.

.../...

005

.../...

Il faut donc dans chaque voiture quelqu'un capable de porter secours. Le conducteur d'un véhicule ne devrait prendre le volant sans pouvoir intervenir efficacement.

Pour y arriver, il est nécessaire d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire, un petit examen certes mais précieux, portant sur les principaux gestes à connaître pour Sauver les blessés de la route.

Cet enseignement serait dispensé gratuitement par les organismes de Secourisme qui existent. Alors, après un accident, on ne verrait plus ce spectacle désolant d'hommes et de femmes ne sachant que faire faute d'une éducation pourtant à la portée de tous.

Ce sont ces gestes qui, souvent, permettent de Sauver la vie d'un homme sur le bord de la route !

Profondément convaincu de la nécessité pour notre Pays d'un tel recours pour épargner le plus possible de vies humaines, je fais appel à vous, Monsieur le MINISTRE..

Voulez-vous avoir la gentillesse d'user de votre influence afin que cette proposition soit étudiée par les services compétents et pour qu'elle puisse, par la suite, entrer dans les faits.

Je vous en remercie d'avance pour ceux qui bientôt, sur nos routes, seront sauvés grâce à cette solution.

Veillez croire, Monsieur le MINISTRE, en ma Haute Considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
spécialisé en Secours Routier

ASSEMBLÉE NATIONALE

Joël LE THEULE

Ancien Ministre  
Député et Conseiller général de la Sarthe  
Maire de Sablé-sur-Sarthe

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 20 Avril 1971

Cher Monsieur,

Je vous accuse réception de votre lettre du 9 avril dont je viens de prendre connaissance, et qui a retenu toute mon attention.

Veillez croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
251, rue Jules Guesde  
59 - ROUBAIX.

*C. K. H. L.*



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burgraeve*

Le 3 Octobre 1971.

Monsieur Joël LE THEULE,  
Ancien Ministre,  
Député de la Sarthe  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu me répondre, le 20  
avril 1971, suite à la lettre que je vous avais  
adressée le 9 avril au sujet du Sauvetage des acci-  
dentés de la route.

Je constate avec plaisir que ce problème  
ne vous a pas échappé. Aussi, je pense que vous vou-  
drez bien accepter de me soutenir dans cette Action  
que je mène afin de faire agréer par le Gouvernement  
le projet des '5 Gestes qui Sauvent' à introduire parmi  
les épreuves du permis de conduire automobile.

Vous savez tout le bénéfice en vies hu-  
maines qu'il pourrait en résulter et donc je suis  
certain que vous vous ferez mon interprète auprès  
des services du Premier Ministre qui étudient actuel-  
lement cette proposition.

Permettez-moi de vous en remercier sincè-  
rement par avance en vous priant de croire, Monsieur  
le Ministre, en ma haute considération.

Didier BURGGRAEVE

008

Moniteur National de Secourisme

Joël LE THEULE

Ancien Ministre  
Député et Conseiller général de la Sarthe  
Maire de Sablé-sur-Sarthe

PARIS, le 7 Octobre 1971

Cher Monsieur,

Je viens de prendre connaissance de votre lettre du 3 octobre dont je vous accuse réception.

En vous assurant que le problème que vous évoquez a retenu toute mon attention, je vous prie d'agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

J. Le Theule

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMMISSION DES LOIS  
CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION  
ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE  
DE LA RÉPUBLIQUE

LE PRÉSIDENT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 21 avril 1971

Cher Monsieur,

J'ai pris connaissance avec le plus grand intérêt de votre lettre en date du 13 avril 1971.

Je pose une question écrite au Ministre de l'Équipement, pour lui suggérer de retenir votre importante proposition.

Veillez agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Jean FOYER

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMMISSION DES LOIS  
CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION  
ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE  
DE LA RÉPUBLIQUE

LE PRÉSIDENT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 14 Juin 1971

Cher Monsieur,

Je vous prie de trouver sous ce pli  
photocopie de la réponse du Ministre de l'Équipement  
à la question écrite que je lui avais posée et qui  
faisait suite à votre intéressante suggestion.

Croyez, je vous prie, cher Monsieur,  
en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Jean FOYER.

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL .

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

SECRETARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le

11<sup>e</sup> JUIN 1971

(Application de l'Article 139 du Règlement)

## RÉPONSES DES MINISTRES aux questions écrites

28 MAI 1971

Réponse insérée

{ à la suite du compte rendu intégral de la séance du .....  
{ au J. O. du ..... (fascicule spécial des Débats parlementaires)

*Permis de conduire (secours aux blessés).*

18112. — M. Foyer demande à M. le ministre de l'équipement et du logement s'il ne pourrait être envisagé, au nombre des épreuves organisées pour l'obtention du permis de conduire, un examen, au moins élémentaire, de secourisme afin que toute personne circulant au volant d'une voiture connaisse au moins les premiers principes des gestes à accomplir pour sauver les blessés, dont l'expérience démontre que près de la moitié décèdent avant l'arrivée à l'hôpital. (Question du 4 mai 1971.)

Réponse. — L'un des plus importants facteurs de la sécurité routière étant le bon comportement des conducteurs sur la route, les réformes en cours du permis de conduire accordent la priorité à la pratique de la conduite. L'introduction dans les épreuves de cet examen de notions sur les premiers soins à donner aux blessés est également étudiée, mais elle suscite déjà l'hostilité des corps médicaux français et étrangers. Ces praticiens affirment qu'il est presque impossible de savoir si un blessé apparemment léger n'a pas subi de graves lésions internes. Il font en effet remarquer que, très souvent, les blessés de la route sont des polytraumatisés, atteints de lésions particulièrement graves, dont le seul transport exige des précautions qui relèvent souvent de la compétence du médecin ou de secouristes professionnels. Malgré tout l'intérêt que présente la suggestion de l'honorable parlementaire, il est vraisemblable que les interventions de personnes imparfaitement initiées au secourisme ou manquant d'expérience risquent d'être plus dommageables qu'utiles.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

**Le 7 Novembre 1971.**

Monsieur Jean FOYER,  
Député du Maine et Loire,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

Monsieur le Président,

Vous avez eu la gentillesse, en avril dernier, de poser à M. le Ministre de l'Équipement une question écrite au sujet du projet de Secourisme au permis de conduire suite à ma correspondance du 13 avril et je vous en remercie tout particulièrement.

Toutefois, la réponse de M. CHALANDON nécessite quelques commentaires.

En effet, le Ministre parle du "transport" des accidentés de la route alors qu'il n'a jamais été question de cela dans les gestes qui Sauvent. Nous sommes tous d'accord avec lui pour dire bien haut que cela relève uniquement des spécialistes.

En ce qui concerne les graves lésions internes, les consignes qui seront données préciseront que l'on pourra intervenir dans quelques cas particuliers et, pour tous les autres, ATTENDRE les secours.

.../...

013

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burgraeve*

- 2 -

1<sup>er</sup> Décembre 1970

De plus, ces gestes ne peuvent en aucun cas aggraver l'état des accidentés. Ils ne sont destinés qu'à les SAUVER d'une mort certaine : hémorragie externe, asphyxie, par exemple. Ce sont les mêmes qui ont été récemment retenus par la Belgique à l'occasion d'une Campagne Nationale.

Le Ministre semble s'orienter actuellement vers des consignes, des conseils mais hélas, cela ne servirait pas à grand chose et notre problème ne sera pas résolu !

50 % des accidentés décèdent en effet avant leur arrivée à l'hôpital et 23 % au cours du premier jour d'hospitalisation. Tout le monde sait maintenant que c'est à cause du manque de secours sur place, immédiats, à cause de l'impuissance des témoins que nous avons des chiffres aussi épouvantables !

Qui peut maintenir la vie avant l'arrivée des spécialistes (15 à 20 minutes en moyenne) ? Ceux qui se trouvent sur les lieux sitôt après le drame c'est à dire les automobilistes !

C'est pourquoi il faut absolument que nous apprenions ces gestes simples mais précis et sauveurs à nos futurs conducteurs !

Vous qui avez compris cet important problème, Monsieur le Président, je vous demande, SVP, d'insister auprès de M. Albin CHALANDON car nous sommes en train de perdre la bataille de la route...

Je vous remercie vivement à l'avance de ce que vous pourrez faire à ce sujet et, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en ma Haute Considération.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement à l'Union Nationale  
des Usagers de la route.

De nombreux députés me renvoyaient, signé, mon « appel pour les morts sur les routes » pétition nationale afin de recueillir 10 000 signatures, destinées au ministre de l'Intérieur (car en charge du secourisme).

En voici quelques exemples.

L'ancien ministre et député de la Lozère, **Charles de CHAMBRUN** signa le document, ainsi que le député de Paris **Roland CARTER**, le docteur et député de la Manche **Jacques HEBERT**. Ce dernier était prêt à signer un texte (projet ou proposition) comme beaucoup d'autres de ses collègues.

Egalement le député de la Seine Maritime, **Roger FOSSE**. Je poursuivais avec lui un échange, par courrier, afin de compléter mon argumentation. Ma lettre du 28 juin reprend d'ailleurs plusieurs passages de mon intervention au Cercle des Armées à Paris, lors d'une conférence-débat organisée par l'UNPC (Union Nationale de Protection Civile) au cours de laquelle j'avais pu prendre la parole, grâce à **Paul REYNAËRT**, secrétaire général de l'association. C'était le lundi 3 mai 1971 (Voir tiré à part de la revue « sécurité routière »).

J'étais arrivé sur place, pour la fin du repas, avec **Pierre BLAHA** et, dans la salle, outre mon ancien général de la Brigade, **Rémond PERDU**, il y avait surtout à la tribune Mon Maître **Marcel ARNAUD**, également le Professeur **Louis SERRE** qui reviendra, lors de nos conversations, plusieurs fois sur cette soirée (Voir tome IV sur **Marcel ARNAUD**).

Il est impossible – et inutile – de publier toutes mes lettres. Elles se ressemblaient en cette année 1971.

**Olivier de PIERREBOURG**, député de la Creuse, me retourna l'appel signé (intégralement ci-après).

Parfois, le député se contentait de cet appui, parfois il adressait également une lettre, ou il questionnait le ministre, quelques-uns effectuaient plusieurs démarches.

L'exemple qui concerne un autre député de Paris, **Michel de GRAILLY**, confirme qu'un seul député, convaincu, déterminé, peut faire beaucoup !

Après ma lettre du 3 mars qui ne l'avait pas laissé indifférent, le député me répond le 29 mai. Il me confirme alors (il est Vice-président de la Commission des lois) que de telles dispositions étaient d'ordre réglementaire et non législatif. Une confirmation donc.

Je répondais le 4 juin aux questions posées et je le relançais, le 7 novembre, sans réponse de sa part.... Le 18 novembre, le député de Paris m'informait qu'il avait posé une question écrite mais que le ministre ne lui avait pas répondu dans les délais réglementaires (que dire aujourd'hui !).

En fait, la réponse du ministre était toujours la même. Il me fallait avertir le député qu'il ne s'agissait pas du tout du projet des « 5 gestes », ce que je fis par une nouvelle lettre en date du 11 décembre.

Le 17 juin, j'écrivais au député du Bas-Rhin **Germain SPRAUER**. Le 6 juillet il me faisait part de son intervention afin qu'il y ait, parmi les épreuves du permis de conduire un « exercice pratique de secourisme »...

**Albert DASSIE**, député de Loire Atlantique, avait posé également une question écrite mais s'était « rangé » à l'avis (hostile) du ministre (du fait des réticences de médecins (sa lettre du 9 juin). Je me devais également de corriger les affirmations du ministre puisqu'elles étaient erronées, ce qui fut fait par ma lettre du 4 septembre. Il y avait une contradiction entre deux ministres, l'un n'était pas favorable, l'autre si et c'était **Jacques BAUMEL** qui avait alors en charge la sécurité routière !



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

Didier Burggraeve

Le 23 Avril 1971.

**Moniteur National  
de Secourisme  
spécialisé en  
Secours Routier**

Monsieur Charles de CHAMBRUN,  
Ancien Ministre,  
Député de la Lozère,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

envoyé le 4/72  
inter. de Soulm.

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu ajouter votre signature aux milliers d'autres qui soutiennent le projet d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire une épreuve pratique de Secourisme intitulée '5 gestes qui Sauvent'.

Une centaine de vos collègues parlementaires ont répondu à ce jour et ont adressé de nombreuses démarches à ce sujet.

Je vous remercie de l'intérêt que vous avez manifesté à l'égard de cette proposition. Cependant, je pense qu'il vous serait possible d'intervenir plus précisément pour soutenir cette action.

C'est pourquoi je me permets de vous demander d'avoir la gentillesse d'appuyer cette proposition auprès de M. le Premier Ministre qui vient d'être saisi de cette affaire.

J'espère vivement que vous contribuerez à faire avancer le dossier et je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma parfaite considération.

016

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burgraeve*

**Le 15 Avril 1971.**

1<sup>er</sup> Décembre 1970

**Monsieur Roland CARTER,  
Député de PARIS,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>**

**Monsieur le Député,**

Vous avez bien voulu me retourner, revêtue de votre signature, il y a plusieurs mois une circulaire lançant un Appel pour Sauver les blessés de la route. Je vous en suis très reconnaissant.

Depuis bientôt quatre ans, j'ai diffusé à travers la France l'idée d'introduire lors des épreuves du permis de conduire une simple mais utile et efficace épreuve de Secourisme.

Je dois dire que j'ai reçu un accueil très favorable partout où je suis passé. Plus de 5000 signatures sont venues s'ajouter au soutien d'une centaine de députés.

Cette affaire a donc, depuis ma dernière correspondance sensiblement évoluée.

En effet, 50 % des victimes de la route meurent avant leur arrivée à l'hôpital. Ce chiffre serait fortement réduit si les témoins pouvaient se rendre utile et maintenir la vie en attendant les secours spécialisés.

.../...

.../...

J'ai lancé donc récemment une Campagne sur le thème '5 gestes qui Sauvent' avec l'appui de la Fondation de la Vocation et ce sont ces 5 gestes, à la portée de tous, qui devraient être introduits dans les épreuves du permis.

Cet enseignement serait dispensé gratuitement par les organismes de Secourisme qui existent et ce serait l'occasion de distribuer, comme en Allemagne, toujours gratuitement, un livret de rappel avec photos sur ces gestes de secours.

Profondément convaincu de l'utilité, pour notre Pays, d'une telle mesure, je vous demanderai, Monsieur le Député, d'avoir la gentillesse d'appuyer cette proposition auprès de M. le Premier Ministre.

Vous seriez très aimable d'autre part, de me dire, si dans l'enceinte de l'Assemblée vous avez eu écho de ce projet.

D'avance je vous en remercie pour ceux qui, bientôt, sur nos routes, seront sauvés grâce à cette solution.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
spécialisé en Secours Routier

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".*

*Didier Burggraeve*

Le 17 Mars 1971.

Monsieur Jacques HEBERT,  
Député de la Manche,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

Monsieur le Député,

Lorsqu'une journée s'achève, la route a  
tué plus de 40 personnes. C'est la moyenne actuelle !  
Nous n'y pouvons rien ! Pourquoi ?

Car après l'accident, au milieu des vic-  
times qui étouffent, perdent leur sang ou meurent en  
silence, les témoins restent inactifs, incapables d'in-  
tervenir ! De bonne volonté mais dans l'ignorance des  
notions élémentaires de secourisme, le témoin d'un  
accident se contente de regarder !

Cette triste constatation est malheureu-  
sément le tableau classique que l'on peut avoir sous  
les yeux après chaque accident.

Trop de vies humaines meurent faute de  
soins immédiats. Beaucoup pourraient être sauvées par  
de prompts secours, sur place, en attendant l'arrivée  
de l'ambulance.

Il faut donc que chaque conducteur con-  
naisse les premiers soins à administrer aux blessés.  
Le moyen d'y arriver est d'introduire les principaux  
gestes à connaître au passage du permis de conduire.

.../...

.../...

Je poursuis des démarches depuis bientôt quatre ans afin que ce projet soit adopté. Il ne s'agit pas de faire de chaque conducteur un Secouriste mais au moins une personne capable de maintenir la vie en attendant les secours spécialisés.

Je suis certain que vous voudrez bien me soutenir dans cette action et que vous contribuerez à faire aboutir ce projet.

D'avance je vous en remercie vivement et vous prie de croire, Monsieur le Député, en mon profond respect.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
spécialisé en Secours Routier  
Président-Fondateur des Equipes  
de Protection Civile du NORD.

Docteur HEBERT  
Député-Maire de CHERBOURG

PARIS, le 29 Mars 1971


Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre Appel pour les morts sur les routes.

C'est très volontiers que j'accepte de le signer et que le cas échéant j'accepterais de signer un texte législatif reprenant cette idée.

Je vous prie de croire à mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
251 Rue Jules Guesde  
59 ROUBAIX

  
Docteur HEBERT.

**Roger FOSSE** \*

DÉPUTÉ DE LA SEINE-MARITIME

Membre de l'Assemblée Consultative  
du Conseil de l'Europe

Secrétaire de la Commission des Finances  
de l'Economie Générale et du Plan

MAIRE D'AUFFAY

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 15 FEVRIER 1971

76 - TOTES

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
251, rue Jules Guesde  
59 - R O U B A I X

Cher Monsieur,

J'ai pris connaissance avec beaucoup  
d'intérêt de votre lettre du 10 Février dernier,  
ainsi que de la circulaire qui y était jointe.

Je vous retourne celle-ci avec mon  
accord et puis vous assurer que si votre projet  
venait devant le Parlement, je ferais miennes de  
vos argumentations.

Veillez croire, Cher Monsieur, en  
l'assurance de mes sentiments distingués.



Roger FOSSE

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver ".

Didier Burggraeve

**Le 28 Juin 1971.**

**Monsieur Roger FOSSE,  
Député de la Seine Maritime  
76 - TOTES**

Monsieur le Député,

Depuis notre échange de correspondance en février dernier, le projet d'épreuve pratique de Secourisme au permis de conduire que je défends depuis de nombreuses années a fait beaucoup parler de lui.

Pour qu'elle devienne *cette solution* réalité en France, c'est la réglementation qui doit être modifiée. C'est pourquoi je fais appuyer ma proposition auprès du Gouvernement.

Vous connaissez l'ampleur du problème; vous savez que l'on pourrait sauver des centaines de vies humaines et vous avez remarqué que les mesures qui ont été prises depuis un certain nombre de mois n'ont hélas rien résolu.

Les 5 gestes qui Sauvent à introduire parmi les épreuves du permis de conduire sont à la portée de tous; ils ne pourraient aggraver l'état des blessés car il s'agirait seulement des gestes sauveurs (arrêt d'une hémorragie, bouche à bouche si arrêt respiratoire).

.../...

023



.../...

La médicalisation des secours lancée il y a quelque temps ne pourra être efficace que si, avant qu'ils n'arrivent, les spécialistes aient été précédés par des Sauveteurs occasionnels mais avertis qui ne peuvent qu'être les témoins mêmes.

En effet, les ambulances ultra-modernes, les antennes mobiles de réanimation, tout cela ne sert à rien si la vie n'a pas été maintenue.

Cet enseignement qui serait fort simple serait dispensé gratuitement par les Organismes de Secourisme qui existent (Protection Civile, Croix-Rouge Française, Fédération Nationale de Sauvetage, Sapeurs-Pompiers, etc) par 2 séances agrémentées de diapositives, d'un film et surtout de pratique des gestes.

Un dépliant serait remis à chaque candidat ainsi qu'une attestation lui permettant de se présenter devant l'examineur du permis. En aucun cas le contrôle de ces connaissances de Secourisme ne serait le fait des inspecteurs et l'enseignement des Moniteurs auto-école.

Comme je sais que cette affaire ne vous laisse pas insensible, je pense que vous accepterez de défendre ce projet plein d'espoir pour l'Avenir auprès de M. Albin CHALANDON, Ministre de l'Équipement, directement concerné.

A l'avance je vous en remercie infiniment et j'espère de tout cœur que très bientôt des Français et Françaises seront sauvés grâce à cette solution.

Veuillez croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
spécialisé en Secours Routier

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

*Didier Burggraeve*

**Le 30 Octobre 1971.**

1<sup>er</sup> Décembre 1970

A classer  
14/1/73 WJ

Monsieur Olivier de PIERREBOURG,  
Député de la Creuse,  
Maire de GUERET,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député-Maire,

Je vous remercie de votre réponse du 7  
mai 1971 que j'ai lue avec beaucoup d'intérêt  
au sujet des accidentés de la route.

Je vous remercie aussi de m'avoir retourné  
revêtu de votre signature mon 'Appel pour les  
morts sur les routes'.

Au moment où M. Albin CHALANDON, Ministre  
de l'Equipement fait étudier ce projet par ses  
services, je pense que vous voudrez bien accep-  
ter de l'appuyer auprès de lui.

Si vous voulez bien avoir la gentillesse de  
le faire, voulez-vous lui dire S.V.P que ces 5  
Gestes qui Sauvent que je préconise et qui ont  
été adoptés récemment par la Belgique à l'occa-  
sion d'une Campagne Nationale, ne peuvent en au-  
cun cas aggraver l'état de la victime. Ils ne  
sont destinés qu'à SAUVER dans quelques cas très  
précis.

.../...

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burgraeve*

1<sup>er</sup> Décembre 1970

- 2 -

Dans tous les autres cas les conducteurs  
devront attendre les secours organisés et compé-  
tents.

Mais, dans l'optique actuelle, la Médicali-  
sation des secours ne servirait à rien car les  
médecins trouveraient des morts à leur arrivée.  
Il faut donc maintenir la vie des blessés en les  
attendant ! Seuls les témoins et donc les automo-  
bilistes pourront le faire valablement et rapidement.

Avec mes remerciements anticipés, je vous  
prie de croire, Monsieur le Député-Maire, en ma  
parfaite considération.

**Didier BURGGRAEVE**

Directeur National de  
l'Enseignement à l'Union Nationale  
des Usagers de la route.

026

# APPEL POUR LES MORTS SUR LES ROUTES

## SIGNER POUR SOUTENIR

Toute personne est dans l'obligation de porter secours.

Si vous êtes secouriste : donnez les soins d'urgence. Si vous ne l'êtes pas : alertez au moins les secours ; rien qu'en déclenchant l'alerte, vous « provoquez un secours » et avez donc porté assistance à personne en danger (art. 63 du Code Pénal).

Celui qui poursuit sa route en ayant aperçu un accident est punissable par la loi. Des abus très flagrants ont été constatés où les gens prenaient littéralement la fuite de peur d'avoir des ennuis ou de voir s'écouler leurs heures de plaisir au soleil. Il y a eu des morts à cause de cela et il faut condamner rigoureusement cette attitude immorale et criminelle.

Il est inconcevable qu'en présence de blessés, une quantité énorme de badauds se précipite à leurs abords pour commenter et chuchoter les faits. Chose absolument inimaginable est ce phénomène qui apparaît dès l'accident et qui attire des curieux on ne sait pourquoi car pour la plupart ils sont incapables d'intervenir.

Il serait cependant normal que l'on s'inquiète de savoir si les secours ont été prévenus, sinon 1/2 heure après l'accident, la foule serait encore au même endroit, exaspérée de l'arrivée tardive de l'ambulance.

Souvent, des blessés meurent faute de soins immédiats. Vous pensez donc que si l'ambulance arrive tard, malgré la promptitude de son déplacement, un asphyxié est mort. L'intervention doit être quasiment immédiate.

On constate lorsque l'on examine le dossier des accidents de la route, que 60 % des morts sont imputables à l'asphyxie. Un bon nombre d'entre eux pourraient être sauvés si les gestes de la réanimation étaient plus connus. Pour que ceci se réalise, il faut qu'il y ait toujours un secouriste ou plus exactement une personne compétente dans chaque voiture.

Le moyen le plus simple, le plus sûr et le plus logique est d'apprendre à chaque conducteur les premiers secours à donner aux blessés, sans pour cela lui donner la formation du secouriste, mais lui apprendre les techniques qui sont la base de tous les procédés de sauvetage :

— Les méthodes orales de réanimation, l'arrêt des hémorragies, le dégagement des victimes en danger de mort, les positions de sécurité, l'appel des secours et le balisage des routes doivent être connus de tous les conducteurs.

Seulement, ajouter à l'examen du permis déjà difficile des tests complémentaires provoquerait chez les candidats un certain mécontentement.

Il faut tout d'abord qu'ils sachent que ces tests de premiers secours seraient enseignés par les organismes de secourisme désignés, et que tout ce qu'ils auront appris devra être réexécuté par chacun. Dans le manuel du Code de la Route, il serait possible d'ajouter alors ces premiers soins afin de les rappeler à l'esprit. En possession d'une attestation de l'organisme de secourisme, le futur conducteur pourra alors se présenter valablement devant l'examineur du permis de conduire.

Quel est le bénéfice de ces quelques heures de travail supplémentaire ?

— La possibilité de sauver une vie humaine, aussi bien l'inconnu, que sa femme ou son enfant.

— La possibilité de voir la liste des morts accidentelles diminuée.

— La possibilité d'avoir le réconfort irremplaçable et merveilleux du sauvetage d'un être humain.

**Car une vie vaut plus que tout l'or du monde et surtout une vie vaut bien quatre heures de son existence à l'apprentissage des gestes qui sauvent.**

Pensez qu'un jour il s'agira peut-être de sauver un membre de votre famille, pensez à votre mère, père, femme, enfants.

Chacun jugera la valeur de cette idée qui n'est que projet, mais déjà, des personnes qui ne sont pas restées insensibles à cet appel se sont manifestées et toutes, d'un seul élan, ont immédiatement apposé leur signature sur une circulaire réalisée pour cela afin de soutenir ce projet. Pensez en signant à vous-même qui pourriez être la victime d'un accident et sauvé grâce à votre signature.

Vous pouvez en faire autant. Voulez-vous ?

Alors ne cachez plus vos qualités civiques...

## **SIGNEZ POUR SOUTENIR**

Didier BURGGRAEVE **Olivier de Pierrebouurg**  
Député de la Creuse

MERCI

Didier BURGGRAEVE

027

# APPEL POUR LES MORTS SUR LES ROUTES

## SIGNER POUR SOUTENIR

même qui pourriez être la victime d'un accident et sauve grace a votre signature.  
Vous pouvez en faire autant. Voulez-vous ?  
Alors ne cachez plus vos qualités civiques...

### SIGNEZ POUR SOUTENIR

Didier BURGGRAEVE

59 - ROUBAIX

**Charles de CHAMBRUN**

Ancien Ministre  
Député de la Lozère  
Vice-Président de la Commission  
des Affaires Étrangères  
Ministre d'État



MERCI

Didier BURGGRAEVE

même qui pourriez être la victime d'un accident et sauve grace a votre signature.  
Vous pouvez en faire autant. Voulez-vous ?  
Alors ne cachez plus vos qualités civiques...

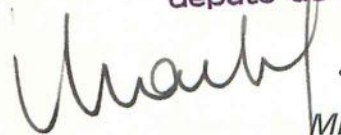
### SIGNEZ POUR SOUTENIR

Didier BURGGRAEVE

ROUBAIX

**Roland CARTER**

député de Paris



MERCI

Didier BURGGRAEVE

2<sup>e</sup>-15 AVR. 1971


leur signature sur une circulaire rédigée pour cela afin de soutenir ce projet. Pensez en signant à vous  
même qui pourriez être la victime d'un accident et sauvé grâce à votre signature.

Vous pouvez en faire autant. Voulez-vous ?  
Alors ne cachez plus vos qualités civiques...

### SIGNEZ POUR SOUTENIR

Didier BURGGRAEVE

Vous pouvez en faire autant. Voulez-vous ?  
Alors ne cachez plus vos qualités civiques...

D'AMÉNIÉNT  
Député Min. de  
l'Énergie  


MERCI

Didier BURGGRAEVE

### SIGNEZ POUR SOUTENIR

Didier BURGGRAEVE

**Roger FOSSE**  
DÉPUTÉ  
DE LA SEINE-MARITIME

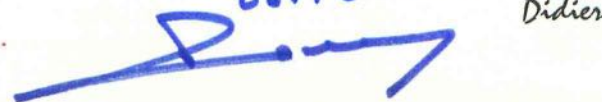


MERCI

Didier BURGGRAEVE  
Moniteur National de  
\* SECOURISME \*

### SIGNEZ POUR SOUTENIR

Didier BURGGRAEVE

Genève P. Louyade  
Député du Var  
83. Toulon  


MERCI

Didier BURGGRAEVE

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".*

*Didier Burgraeve*

**Le 3 Mars 1971.**

**Monsieur Michel de GRAILLY,  
Député de PARIS,  
Assemblée Nationale  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>**

**Monsieur le Député,**

Les accidents de la route, le nombre des tués et des blessés croissent sans cesse. C'est pour-quoi je me permets de faire appel à vous afin que vous interveniez pour en limiter les conséquences.

15.000 Français et Françaises ont été tués sur nos routes en 1970, 330.000 blessés dont une énorme partie de jeunes.

Des centaines d'entre eux pourraient être sauvés si chaque conducteur connaissait les premiers soins à prodiguer aux victimes en attendant les secours spécialisés.

Car 50 % des blessés décèdent avant leur arrivée à l'hôpital. Il est certain que des secours immédiats sont pour eux plein d'espérance. Il faut donc sur les lieux mêmes de l'accident, de suite, des personnes capables de maintenir la vie.

Le moyen d'y arriver est d'introduire des notions, des gestes de secourisme à l'examen du permis de conduire automobile.

.../...

029

.../...

Les témoins d'un accident sont en général de bonne volonté mais ils ne peuvent qu'assister, impuissants à l'agonie des victimes faute de cette éducation indispensable qui devrait être pratiquée systématiquement à tous les échelons.

Nous devons tous faire quelque chose pour supprimer cette situation. Je suis sûr que vous voudrez bien m'aider dans ce sens et que vous contribuerez à faire aboutir ce projet pour lequel je travaille depuis 4 ans.

Avec mes remerciements anticipés, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en mon profond respect.

**Didier BURGGRAEVE**

Moniteur National de Secourisme  
spécialisé en Secours Routier  
Président-Fondateur des Equipes  
de Protection Civile du NORD.

MICHEL DE GRAILLY

DÉPUTÉ DE PARIS  
VICE-PRÉSIDENT  
DE LA COMMISSION DES LOIS

PARIS, le 29 mai 1971

71.PA.G.693  
MG/JS

Cher Monsieur,

J'ai été très intéressé par la correspondance que vous m'avez adressée il y a quelque temps.

Vous m'y exposiez l'opportunité d'une vulgarisation systématique du secourisme, au moins dans ses techniques essentielles : réanimation, arrêt des hémorragies ...

Votre suggestion d'imposer ces connaissances aux candidats au permis de conduire, me paraît judicieuse, mais de telles dispositions seraient d'ordre réglementaire, non législatif.

Mes collègues et moi-même ne pouvons donc agir pour vous aider par la voie parlementaire directe, mais seulement en intervenant auprès des Ministres intéressés.

Pouvez-vous me dire, afin de me permettre de vous appuyer, quelles ont été très exactement vos démarches à ce jour.

Je vous prie d'agréer, cher Monsieur, avec mes sentiments dévoués, l'assurance de ma considération distinguée,

  
Michel de Grailly

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
251, rue Jules Guesde  
59 - ROUBAIX



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".*

*Didier Burggraeve*

**Le 4 Juin 1971.**

**Monsieur Michel de GRAILLY,  
Député de PARIS,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>**

**Monsieur le Député,**

**Je vous remercie de votre lettre du 29  
mai dernier que j'ai lue avec beaucoup d'attention.**

**Je mène ce Combat pour la Sécurité Rou-  
tière depuis bientôt quatre ans et tout particulière-  
ment en ce qui concerne l'introduction d'une épreuve  
pratique de Secourisme à l'examen du permis de  
conduire.**

**Plusieurs Députés ont adressé récemment  
à M. le Premier Ministre des questions écrites à  
ce sujet ou appuyé mes propositions.**

**Je pense que vous accepterez, afin de  
m'aider dans cette Action d'adresser quelques in-  
formations complémentaires à M. Albin CHALANDON  
qui vient de répondre ces derniers jours au Jour-  
nal Officiel à une question posée très précisément  
au sujet de ce projet.**

**.../...**

032

.../...

Monsieur le Ministre de l'Equipement  
doit absolument savoir :

- qu'il s'agirait d'une épreuve pratique et non de vagues notions théoriques,
- que les candidats recevraient gratuitement une plaquette rappelant les gestes appris,
- que l'enseignement dispensé le serait par des Moniteurs Nationaux de Secourisme et non par les médecins (ce qui est impossible),
- que cette épreuve serait alors sanctionnée par un petit examen sous l'autorité médicale,
- que les 5 gestes qui Sauvent ne peuvent en aucun cas aggraver l'état des victimes mais qu'au contraire aucune intervention rapide entraînerait une morte certaine.

Par avance je vous remercie de bien vouloir vous faire mon interprète auprès du Ministre et je suis certain que ces éléments pourront modifier l'opinion qu'il se fait sur cette affaire.

Dans l'attente du plaisir de vous lire, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
spécialisé en Secours Routier

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

**Le 7 Novembre 1971.**

Monsieur Michel de GRAILLY,  
Député de PARIS,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

Monsieur le Député,

Par votre lettre du 29 mai 1971 vous me demandiez des informations plus précises au sujet du projet de Secourisme au permis de conduire.

Il s'agit, je vous le rappelle d'introduire parmi les épreuves du permis un exercice pratique appelé '5 Gestes qui Sauvent'.

Ces gestes sont les mêmes qui ont été récemment retenus par la Belgique à l'occasion d'une Campagne Nationale. Ils ne peuvent aggraver l'état des accidentés mais les SAUVER d'une mort certaine et ainsi leur permettre d'attendre les secours...vivants !

Vous seriez très aimable si vous vouliez bien me faire savoir la réponse qui a été réservée à votre démarche.

Avec mes remerciements anticipés, Croyez, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

MICHEL DE GRAILLY  
DÉPUTÉ DE PARIS  
VICE-PRÉSIDENT  
DE LA COMMISSION DES LOIS

PARIS, le 18 novembre 1971

71.PA.G.1087  
MG/JS

Cher Monsieur,

Par lettre du 7 novembre, vous m'appelez, à nouveau, votre correspondance relative à l'opportunité d'introduire des épreuves de secourisme à l'examen du permis de conduire.

Je vous informe qu'à la suite des observations dont vous m'aviez fait part, j'ai posé à Monsieur le Ministre de l'Équipement une question écrite qui a été publiée au Journal Officiel, sous le n° 20.056, le 27 septembre 1971.

Je viens d'être informé qu'il n'avait pas été répondu à cette question dans les délais réglementaires. J'en ai demandé le maintien, et ne manquerai pas de vous tenir informé de ses suites.

Veillez agréer, cher Monsieur, avec mes sentiments dévoués, l'assurance de ma considération distinguée,

  
Michel de Grailly

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
251, rue Jules Guesde  
59 - ROUBAIX

P.J.

MICHEL DE GRAILLY  
DÉPUTÉ DE PARIS  
VICE-PRÉSIDENT  
DE LA COMMISSION DES LOIS

PARIS, le 10 décembre 1971

71.PA.G.1167  
JS

Cher Monsieur,

Comme suite à ma lettre du 18 novembre dernier, je m'empresse de vous communiquer photocopie de la réponse que vient de donner, par la voie du Journal Officiel, Monsieur le Ministre de l'Équipement, à ma question écrite au sujet de l'opportunité d'imposer aux candidats au permis de conduire des notions de secourisme portant sur les premiers soins à donner aux blessés.

Je vous prie d'agréer, cher Monsieur, avec mes sentiments dévoués, l'assurance de ma considération distinguée,

  
Michel de Grailly

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
251, rue Jules Guesde  
59 - ROUBAIX

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burgraeve*

Le 11 décembre 1971.

Monsieur Michel de GRAILLY,  
Député de PARIS,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

Je vous remercie de votre lettre accompagnée de la réponse du Ministre de l'Equipement au sujet du Secourisme au permis de conduire.

Grâce à des interventions comme la vôtre nous avons réussi à changer sensiblement l'opinion du Ministre de l'Equipement sur cette affaire. Au départ il était tout à fait contre.

Si nous voulons arriver à 20.000 morts sur nos routes en 1973 alors il suffit de continuer comme nous le faisons maintenant. Par contre, si l'on désire fermement SAUVER le plus de vies humaines possible, la seule solution dans le domaine des secours est d'introduire ces gestes qui Sauvent au permis.

Le fait d'apprendre à des conducteurs les erreurs à ne pas commettre est un non sens si à côté les gestes d'extrême urgence, j'insiste sur l'extrême urgence, n'ont pas été assimilés.

.../...

037

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burgraeve*

- 2 -

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Jamais nous n'avons voulu apprendre le 'transport' à tout le monde ! Néanmoins ceci a été entretenu pendant assez longtemps par les services du Ministère de l'Équipement.

De plus, on a confondu dès le départ, le Secouriste qui reçoit une formation spéciale et prolongée, au conducteur qui connaît que quelques gestes destinés à Sauver les blessés d'une mort certaine.

Dans son dernier ouvrage, le Professeur ARNAUD que j'ai eu le plaisir de revoir cette semaine, indique qu'en moyenne, les ambulances arrivent sur les lieux d'un accident entre 10 à 15 minutes. Il est trop tard car des milliers de personnes, d'accidentés de la route meurent dans les 5 premières minutes.

Il faut se rendre à l'évidence. Seuls les témoins sur place peuvent effectuer l'acte de sauvetage. On ne va pas leur demander de dégager les victimes, de poser des garrots, de pratiquer la respiration artificielle manuelle. Tout cela est fait, on le dit pour brouiller les pistes ou alors on n'y connaît rien du tout et on fait perdre à tout le monde un temps précieux.

Va t'on encore jouer avec les vies humaines ? Depuis cinq ans j'essaie de convaincre le Gouvernement. D'autres Pays ont déjà adoptés cette solution. On étudie beaucoup et ça s'arrête là ! Je ne suis pas d'accord et j'aimerais que l'on prenne la chose au sérieux.

Veillez croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
Moniteur de Secours Routier  
Directeur National de l'Enseignement  
à l'U.N.U.R

038

**DIDIER BURGCRÆVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggræve*

**Le 17 Juin 1971.**

**Monsieur Germain SPRAUER,  
Député du Bas-Rhin,  
195, rue de la Gare  
67 - KILSTETT**

**Monsieur le Député,**

Chaque jour, sur les routes de France, il se passe quelque chose de désolant, de triste, d'inquiétant. En effet, des Français et des Françaises meurent parce qu'ils n'ont pas reçu assez vite les soins d'urgence, les premiers secours.

Cette constatation se confirme par les chiffres suivants : plus de 15.000 tués en 1970, 330.000 blessés. 50 % succombent avant leur arrivée à l'hôpital et 23 % au cours du premier jour d'hospitalisation.

Le manque de secours sur place, immédiatement après l'accident fait cruellement défaut. Les premiers secours, ce sont les témoins mêmes de l'accident qui pourront les prodiguer avec toute chance de réussite.

.../...

039



.../...

Car, les ambulances ultra-modernes, les antennes mobiles de réanimation, tout cela ne sert à rien, si, avant qu'ils n'arrivent les spécialistes n'aient pas été précédés par des Sauveteurs occasionnels mais avertis dont on a et aura besoin de plus en plus, à n'importe quel moment et n'importe où !

C'est pour cette raison que je défends depuis de nombreuses années l'idée d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire automobile un exercice pratique de Secourisme intitulé les '5 gestes qui Sauvent'.

Si chaque conducteur apprenait ces gestes, chacun serait capable de maintenir la vie avant l'arrivée des secours et c'est ce qui importe.

C'est pourquoi, convaincu que vous ne resterez pas insensible à ce problème qui nous concerne tous, je pense que vous voudrez bien accepter d'appuyer cette proposition auprès de Ministre intéressé.

En vous remerciant par avance de ce que vous pourrez faire afin que ce dossier puisse avancer, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
spécialisé en Secours Routier

PARIS, LE 6 juillet 1971

Monsieur,

Je vous remercie de votre lettre du 17 juin.

C'est très volontiers que j'interviens afin que les épreuves du permis de conduire comportent un exercice pratique de secourisme.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.



Germain SPRAUER  
Député du Bas-Rhin

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Equipes de Protection Civile  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL

ALBERT DASSIÉ

CONSEILLER GÉNÉRAL DE NANTES - I

DÉPUTÉ DE LOIRE-ATLANTIQUE

LE BOIS HUE

44 - NANTES - ST-JOSEPH

TÉL. 74.23.21

AD/JJ. 8030

PARIS, le 22 Avril 1971

Cher Monsieur,

Suite à mon courrier du 16 Avril courant concernant votre honorée du 13 Avril, je n'ai pas hésité à transformer votre demande en question écrite que je soumetts à Monsieur le Ministre des Transports.

Bien entendu, je ne manquerai pas de vous tenir informé du suivi.

Dans cette attente,

Veillez croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments distingués et dévoués.



Albert DASSIÉ

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL

ALBERT DASSIÉ

CONSEILLER GÉNÉRAL DE NANTES - I

DÉPUTÉ DE LOIRE-ATLANTIQUE

LE BOIS HUE

44 - NANTES - ST-JOSEPH

TÉL. 74.23.21

PARIS, le 9 Juin 1971

AD/JJ. 8460

Cher Monsieur,

Suite à mon courrier du 22 Avril dernier dans lequel je vous faisais part de l'envoi d'une question écrite à Monsieur le Ministre des Transports, concernant vos suggestions d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire un petit examen sur les principaux gestes à connaître pour essayer de sauver les blessés, je vous prie de trouver jointe à la présente réponse à cette question.

Je ne ferai aucun commentaire sur celle-ci mais souligne l'hostilité des corps médicaux français et étrangers à cette suggestion qui me paraissait, quant à moi, très importante et très utile à retenir.

Restant à votre disposition,

Je vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments très distingués et très dévoués.



Albert DASSIÉ

Monsieur Didier BURGGRAVE  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

**Le 4 Septembre 1971.**

Monsieur Albert DASSIE,  
Député de la Loire Atlantique,  
Le Bois Hue,  
44 - NANTES ST. JOSEPH

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu, par votre correspondance du 9 juin 1971 me transmettre la réponse de M. le Ministre de l'Équipement à la question que vous aviez eu l'amabilité de poser concernant l'introduction d'un exercice pratique de Secourisme parmi les épreuves du permis de conduire.

Je tiens à vous en remercier tout particulièrement.

Il m'est agréable de vous signaler que ma proposition a pourtant reçu l'approbation de tous les Groupes Parlementaires à l'Assemblée Nationale et qu'elle suscite l'intérêt de nombreuses Personnalités.

M. Albin CHALANDON n'a pas tout à fait raison à propos des polytraumatisés de la route et permettez-moi de vous en expliquer les raisons.

.../...

.../...

Les 5 Gestes qui Sauvent que je préconise sont tout d'abord pratiquement les mêmes que ceux retenus chez nos voisins (Belgique, Allemagne..).

Il est normal de donner, en ce qui concerne le permis lui-même, la priorité à la pratique de la conduite mais on ne peut laisser toujours de côté ce problème crucial des blessés qui meurent faute de soins rapides (50 % n'atteignent jamais l'hôpital - 23 % décèdent dans les 24h après l'accident !).

Il est vrai que ces blessés là, différents des autres ont souvent des lésions profondes et cachées. Mais les gestes de premiers secours sont uniquement destinés à maintenir la vie, c'est à dire comprimer une hémorragie, dégager en cas de feu du véhicule, pratiquer le bouche à bouche si arrêt respiratoire !) et cela, chaque citoyen est capable de le faire !

Aussi, vous comprendrez fort bien que les ambulances ultra-modernes ne serviraient à rien si quelqu'un, tout de suite après le drame, n'est pas présent pour limiter les dégâts. Les 5 premières minutes, c'est le temps suffisant pour faire passer un blessé de la vie à la mort. L'ambulance ne pourra être sur les lieux que 10 à 20 minutes plus tard ?

C'est pourquoi je ne comprends pas tout à fait la position de M. CHALANDON car, de son côté, M. Jacques BAUMEL se montre favorable !

Voudriez-vous avoir la gentillesse de vous faire mon interprète auprès du Ministre de l'Équipement afin qu'il tienne compte, si possible, de ces quelques réflexions.

Avec mes remerciements renouvelés, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
Moniteur de Secours Routier

Le député, le 9 septembre, eut l'honnêteté de le reconnaître : « ... je vous rejoins, la réponse de Monsieur **CHALANDON** n'est point convaincante ».

Tous les groupes parlementaires prenaient position en faveur du projet des « 5 gestes qui sauvent ». Certes, il y avait parfois des nuances, les uns ne voulaient pas contredire le ministre ou lui dire qu'il avait tort... Mais globalement les députés de tous les bords politiques étaient favorables, déjà à cette époque, à ce projet tel qu'il leur avait été présenté.

**Paul BARBEROT**, député de l'Ain, choisi par son groupe pour suivre cette question, fut très actif. Les questions écrites étaient parfois adressées directement au Premier ministre afin, probablement, de tenter un arbitrage ou une évolution dans la position des pouvoirs publics. Mais c'est toujours le ministre en charge qui répondait puisque la question était transmise par les services du Premier ministre, pour attribution.

Puis on apprenait par la voie du journal officiel, en date du 8 décembre 1971, qu'un groupe « d'études » venait d'être créé à la direction des routes afin d'étudier cette question relative au secourisme.

Mais on avait déjà la réponse.

Pourtant, n'est-ce pas le **Professeur Marcel ARNAUD**, fondateur de la traumatologie routière, créateur du secourisme routier et qui incitait le « public » à apprendre « au moins » les premiers « gestes qui sauvent », qui devait présider ce groupe\*1 ?

Nouvelle intervention explicative auprès du député de l'Ain afin qu'il corrige l'appréciation préalable suite aux « premiers échanges », le 18 décembre\*2.

**Maurice HERZOG**, le célèbre alpiniste dont on connaît l'épopée avec ses camarades, qui fut le ministre des sports du **Général DE GAULLE**, s'intéressera au problème et fit de nombreuses interventions, d'abord auprès des ministres qui pouvaient être concernés, puis directement avec le délégué interministériel nommé en juin 1972 et qui récupérera le dossier.

Les 11 et 27 octobre, le député-maire de Chamonix me transmettait, d'abord la réponse du ministre des transports, M. **Jean CHAMANT** (qui n'avait pas cette compétence dans ses attributions – voir volume 1). De ce fait, le courrier de M. **HERZOG** était transmis à l'Équipement, soit au ministre **Albin CHALANDON**. Puis le ministre annonce la mise en place du groupe d'études. Il fallait informer le député de la Haute Savoie afin de « recadrer » la prise en compte du projet par le ministère, ce que je faisais dès le 30 octobre.

Ce qui était très curieux de constater, c'était, déjà, le décalage, entre la position de ce ministère et le cabinet du Premier ministre. M. **Jacques EISENMANN**, qui me recevra rue de Varenne, était plus proche des « 5 gestes » par sa lettre du 27 septembre que le « ministre en charge » !

Il écrivait quand même à cette date « Nous allons donc faire enseigner quelques éléments de secourisme avec la conduite automobile ». Et nous étions évidemment totalement d'accord pour les « quelques gestes très simples ». Mais la seule différence, importante, est que, dans l'esprit des « médecins consultés » il ne s'agissait alors que de consignes, donc de questions (théoriques) alors que, pour les « 5 gestes », d'une formation pratique (avec des exercices).

\*1 J'en avais parlé avec le **Professeur ARNAUD** lors d'un stage à Nainville les Roches (Ecole nationale de la Protection Civile) qui avait eu lieu du 22 au 24 septembre. C'est le **Docteur DUBARRY** qui avait été choisi. Il était vice président d'une commission relative au maintien du permis de conduire pour les personnes touchées par des incapacités physiques. Nous n'avons donc pas eu le bon interlocuteur, à la hauteur de l'enjeu. En cette année 1971, outre en mai à Paris et en septembre à Nainville, je revoyais le Professeur ARNAUD à Saint Amand les Eaux, lieu de l'école départementale de la Protection Civile du département du Nord, qui animait un stage de moniteurs de secourisme routier, le 7 décembre.

\*2 J'avais été contacté, courant 1971, suite à un article dans le journal « France Soir » par le président d'une association, l'ANUR (Association Nationale des Usagers de la Route) qui me proposait de m'aider, donc de les rejoindre, afin de faire connaître le projet des « 5 gestes ». Après un déplacement à Toulon, siège de l'association, pour une conférence-débat, je devenais le « directeur national de l'enseignement » (du secourisme), bien sûr à titre totalement bénévole comme je le faisais depuis 1965 au sein des structures auxquelles j'ai appartenu ou créées.

ALBERT DASSIÉ

CONSEILLER GÉNÉRAL DE NANTES - I

DÉPUTÉ DE LOIRE-ATLANTIQUE

LE BOIS HUE

44 - NANTES - ST-JOSEPH

TÉL. 74.23.21

AD/JJ. 9100

PARIS, le 9 Septembre 1971

Cher Monsieur,

En mains votre honorée du 4 Septembre courant relative à la réponse ministérielle à la question "Secourisme parmi les épreuves du permis de conduire".

Comme vous me le suggérez, j'alerte Jacques BAUMEL à ce sujet et vous tiendrai au courant de sa réponse.

Vous comprendrez que personnellement et je vous rejoins, la réponse de Monsieur CHALANDON n'est point convaincante.

Restant à votre disposition,

Je vous prie de croire, cher Monsieur; à l'assurance de mes sentiments très distingués.

Albert DASSIÉ

Monsieur Didier BERGGRAEVE  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL



ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

GROUPE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PROGRÈS ET DÉMOCRATIE MODERNE

Le Secrétaire Général

PARIS, le 27 septembre 1971

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Equipes de Protection Civile  
5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL

Monsieur,

Comme suite à notre précédent courrier, je vous prie de trouver, sous ce pli, le texte de la question écrite déposée par Monsieur Paul BARBEROT, Député de l'Ain et membre de notre Groupe.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Fernand CHAUSSEBOURG

QUESTION ECRITE

-----

Monsieur Paul BARBEROT demande à Monsieur le Premier Ministre s'il ne pourrait être envisagé de faire figurer dans les épreuves de l'examen du permis de conduire une partie concernant les premiers secours à apporter aux accidentés de la route.

**PAUL BARBEROT**

DÉPUTÉ DE L'AIN  
CONSEILLER GÉNÉRAL  
MAIRE DE BOURG-EN-BRESSE  
6. RUE DOCTEUR-NODET  
01 - BOURG-EN-BRESSE  
(AIN)

PARIS, le 13 Décembre 1971

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
251, rue Jules Guesde

-59- ROUBAIX -

Monsieur,

Par ma lettre du 8 Octobre 1971, je vous transmettais le texte d'une nouvelle question écrite 20067, que j'avais posée à Monsieur le Ministre de l'Équipement et du Logement.

J'obtiens sa réponse et, pour votre information, je vous prie d'en trouver, ci-joint, une photo-copie.

Je reste à votre disposition et vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.



Paul BARBEROT

P.J. 1

# ASSEMBLÉE NATIONALE

- 9 DEC. 1971

SECRETARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le .....

(Application de l'Article 139 du Règlement)

## RÉPONSES DES MINISTRES aux questions écrites

Réponse insérée { à la suite du compte rendu intégral de la séance du ..... - 8 DEC 1971  
au J. O. du ..... (fascicule spécial des Débats parlementaires)

### Permis de conduire.

20067. — M. Barberot demande à M. le ministre de l'équipement et du logement s'il ne pourrait être envisagé de faire figurer dans les épreuves de l'examen du permis de conduire une partie concernant les premiers secours à apporter aux accidentés de la route. (Question du 2 octobre 1971.)

Réponse. — Un groupe d'études vient d'être créé à la direction des routes et de la circulation routière afin de procéder à l'examen de la question relative au secourisme, et notamment à son introduction éventuelle dans les épreuves du permis de conduire. Ce groupe comprend des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-école et des différentes administrations intéressées. Les premiers échanges qui ont eu lieu au sein de ce groupe tendent à confirmer que l'introduction dans les épreuves de permis de conduire de notions de secourisme n'est pas souhaitable, car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché. Il paraît préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet. La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route. Le groupe d'études précité va rapidement poursuivre ses travaux afin de définir ce qu'il convient de faire.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

**Le 18 décembre 1971.**

Monsieur Paul BARBEROT,  
Député de l'Ain,  
6, rue Docteur Nodet  
01 - BOURG-EN-BRESSE

Monsieur le Député,

Je vous remercie de votre lettre accompagnée de la réponse du Ministre de l'Équipement au sujet du Secourisme au permis de conduire.

Je constate avec regret qu'une question précise posée au Premier Ministre obtienne la réponse du Ministre de l'Équipement.

Mais c'est grâce à des interventions comme la vôtre que nous avons réussi à changer sensiblement l'opinion du Gouvernement sur cette affaire. Au départ, le Ministre Albin CHALANDON tout au moins était tout à fait contre.

Si nous voulons arriver à 20.000 morts sur nos routes en 1973 alors il suffit de continuer comme nous le faisons maintenant. Par contre, si l'on désire fermement SAUVER le plus de vies humaines possible, la seule solution dans le domaine des secours est d'introduire ces gestes qui Sauvent au permis.

Le fait d'apprendre à des conducteurs les erreurs à ne pas commettre est un non sens si à côté les gestes d'extrême urgence, j'insiste sur l'extrême urgence, n'ont pas été assimilés.

.../...

051

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

- 2 -

Jamais nous n'avons voulu apprendre le 'transport' à tout le monde ! Néanmoins ceci a été entretenu pendant assez longtemps par les services du Ministère de l'Équipement.

De plus, on a confondu dès le départ, le Secouriste qui reçoit une formation spéciale et prolongée, au conducteur qui ne connaîtrait que quelques gestes destinés à Sauver les blessés d'une mort certaine.

Dans son dernier ouvrage, le Professeur ARNAUD que j'ai eu le plaisir de revoir très récemment indique qu'en moyenne, les ambulances arrivent sur les lieux d'un accident entre 10 à 15 minutes. Il est trop tard car des milliers de personnes, d'accidentés de la route meurent dans les 4 premières minutes.

Il faut se rendre à l'évidence. Seuls les témoins sur place peuvent effectuer l'acte de Sauvetage. On ne va pas leur demander de dégager les victimes, de poser des garrots, de pratiquer la respiration artificielle manuelle. Tout cela est fait, on le dit pour brouiller les pistes ou alors on n'y connaît rien du tout et on fait perdre à tout le monde un temps précieux.

Va t'on encore jouer avec les vies humaines ? Depuis cinq ans j'essaie de convaincre le Gouvernement. D'autres Pays ont déjà adoptés cette solution. On étudie beaucoup et ça s'arrête là ! Je ne suis pas d'accord et j'aimerais que l'on prenne la chose au sérieux.

Veuillez croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
Moniteur de Secours Routier  
Directeur National de l'Enseignement  
à l'A.N.U.R

052

ASSEMBLÉE NATIONALE

PARIS, LE 11 octobre 1971

Maurice HERZOG

Ancien Ministre

Maire de Chamonix

Député de la Haute-Savoie

Vice-Président du Groupe U.D.R.


N° 1.950 - JE

Cher Monsieur,

A la suite de mon intervention, en votre faveur, M. Jean CHAMANT, Ministre des Transports, vient de m'adresser la réponse ci-jointe.

Je continue de suivre cette affaire de très près et ne manquerai pas de vous tenir informé de la suite qui lui sera réservée.

Veuillez croire, Cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Moniteur de Secours Routier  
Equipes de Protection Civile  
5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

PARIS, LE 27 octobre 1971

Maurice HERZOG

Ancien Ministre

Maire de Chamonix

Député de la Haute-Savoie

Vice-Président du Groupe U.D.R.

N° 1.960 - JE

Cher Monsieur,

A la suite de mon intervention concernant votre suggestion de l'examen du permis de conduire des épreuves de secourisme, M. Albin CHALANDON, Ministre de l'Équipement et du Logement, vient de m'adresser la réponse ci-jointe.

Je vous en souhaite bonne réception et vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Moniteur de Secours Routier  
Equipes de Protection Civile  
5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LE MINISTRE

32, AVENUE DU PRÉSIDENT-KENNEDY  
PARIS XVI<sup>e</sup> - TÉL. : 527-51-90  
527-98-30

CAB. C.P. 12.677

PARIS, LE -7 001 1971

V/Réf. : N° 1.941-CLG/JE

Monsieur le Ministre et Cher Ami,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur la suggestion formulée par M. Didier BURGGRAEVE, Moniteur National de Secourisme et Moniteur de Secours Routier, qui souhaiterait que des dispositions soient prises pour amener les automobilistes à posséder suffisamment de notions de secourisme, les rendant capables d'assister les accidentés de la route.

Je dois vous préciser que ce problème relève de la compétence de mon collègue M. le Ministre de l'Équipement et du Logement.

En conséquence, je transmets votre lettre par même courrier, pour attribution à M. CHALANDON.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre et Cher Ami, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*Jean Chamant*

Jean CHAMANT

Monsieur Maurice HERZOG  
Ancien Ministre  
Député de la Haute-Savoie  
ASSEMBLEE NATIONALE  
PALAIS BOURBON  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup> -

MINISTÈRE  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

26 OCT. 1971

CAB/P 3209/71

Monsieur le Ministre et cher Ami,

Mon Collègue des Transports m'a transmis votre lettre relative à la suggestion de M. Didier BURGGRAEVE d'introduire dans l'examen du permis de conduire des épreuves de secourisme.

Plutôt que d'inclure dans cet examen des notions de secourisme qui, dans la plupart des cas, seraient insuffisantes, il me paraît préférable de s'orienter vers une information et une éducation des usagers à ce sujet.

A cette fin, les candidats à l'examen du permis de conduire pourraient recevoir lors de leur apprentissage, une formation de base destinée avant tout à leur apprendre les erreurs qu'ils ne doivent pas commettre en présence d'un blessé de la route.

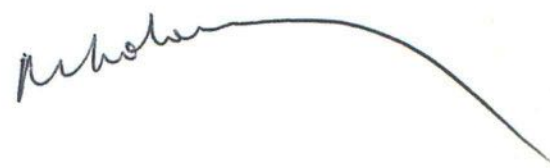
C'est pourquoi j'ai chargé un groupe d'études, présidé par le Dr DUBARRY, vice-président de la Commission des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire, de procéder à l'examen de cette question et de définir ce qu'il convient de faire en la matière.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre et cher Ami, l'assurance de mes sentiments très cordiaux.

Monsieur Maurice HERZOG  
Député de la Haute-Savoie  
Ancien Ministre  
Assemblée Nationale  
Palais Bourbon

P A R I S

-----



Albin CHALANDON



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

Le 30 Octobre 1971.

Monsieur Maurice HERZOG,  
Ancien Ministre,  
Député de la Haute Savoie,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Ministre,

Je tiens à vous remercier tout d'abord de vous être attardé sur le problème des accidentés de la route dont vous avez compris l'extrême importance.

J'ai lu avec attention la lettre de M. Albin CHALANDON, Ministre de l'Équipement que vous avez eu la gentillesse de me faire transmettre.

J'ai toutefois quelques observations à faire. Je pense que vous ne manquerez pas, à nouveau, de vous faire mon interprète auprès du Ministre et je vous en remercie à l'avance.

Le Ministre parle de notions de Secourisme qui, dans la "plupart des cas seraient insuffisantes". Mais, les médecins étaient d'abord réticents pour ce projet car on voulait trop apprendre aux conducteurs ! J'ai proposé au Gouvernement les '5 Gestes qui Sauvent. Cette proposition semble recevoir l'agrément de tous.

D'ailleurs, vous le comprenez très bien, comment voulez-vous demander à n'importe qui de devenir, du jour au lendemain quelqu'un capable de donner des soins précis ! Mais, il est possible d'espérer de chacun d'entre nous l'application pratique et efficace de gestes précis et sauveurs.

.../...

056

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".*

*Didier Burgraeve*

- 2 -

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Ensuite, M. CHALANDON propose plutôt de leur donner une formation de base destinée avant tout à leur apprendre les erreurs qu'ils ne doivent pas commettre en présence d'un blessé de la route.

Mais, justement, nous sommes entièrement d'accord avec lui sur cette question car les automobilistes peuvent appliquer 3 Gestes Sauveurs, gestes qui sont de leur ressort. Pour tout le reste, attendre l'ambulance ! Je ne vois pas quelque chose qui puisse être plus clair !

Par contre, dire ce qu'il ne faut pas faire sans préciser les gestes sauveurs (Arrêt d'une hémorragie importance, position d'attente et bouche à bouche) c'est, je pense, un non sens dont je m'étonne sincèrement connaissant tout le sérieux des services de ce Ministère.

J'étais, samedi dernier à Toulon afin de défendre ce projet. J'ai reçu l'adhésion de nombreuses Personnalités et le soutien de centaines de personnes. L'Union Nationale des Usagers de la route enverra une Motion pour soutenir ce projet à M. Jacques BAUMEL qui lui, de son côté est favorable à ma proposition.

Excusez-moi, je vous prie, d'avoir été un peu long mais il fallait que vous soyez informé clairement sur cette importante question.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma Haute Considération.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement du Secourisme à l'Union  
Nationale des Usagers de la route.

LE CONSEILLER TECHNIQUE

27599 CAB. II. 7 -

Monsieur,

Je vous remercie de votre intéressante lettre du 27 août 1971.

Nous sommes tous, administrations, médecins, secouristes, d'accord pour faire mieux. Le but premier est de perfectionner, de médicaliser, les soins routiers et nous ne pouvons que suivre l'avis des spécialistes, médecins, ou chirurgiens. Quant au secourisme, je suis tellement d'accord avec vous sur son importance, sur la nécessité d'un concours des médecins et des secouristes à l'oeuvre commune, que j'insiste sans cesse pour leur collaboration et que cette question est d'ailleurs étudiée pour les pompiers, pour des secouristes professionnels, etc... - et que l'on cherche à initier les médecins au secourisme. Tout cela va encore être prochainement débattu et nous avancerons.

Pour le reste, il y a un point sur lequel je souhaiterais être éclairé. Nous allons donc faire enseigner quelques éléments de secourisme avec la conduite automobile; c'était, dites-vous, envisagé depuis 1952. A partir du moment où nous enseignons à tous, il faut savoir ce que nous pouvons attendre non pas de secouristes ayant une pratique régulière, mais d'automobilistes tout venant qui auront quelques rudiments, qui auront appris quelques "gestes sauveurs", mais n'auront qu'exceptionnellement à utiliser leurs connaissances.

Les médecins que nous avons consultés (et ne croyez pas qu'ils soient ce que vous appelez : "des médecins de cabinet") et la plupart des organisations de secours estiment qu'on ne peut alors demander que quelques gestes très simples - j'ai résumé leur avis et vous connaissez la liste. A vous lire, il semble que vous la trouviez trop restrictive.

Monsieur Didier BURGGRAEVE

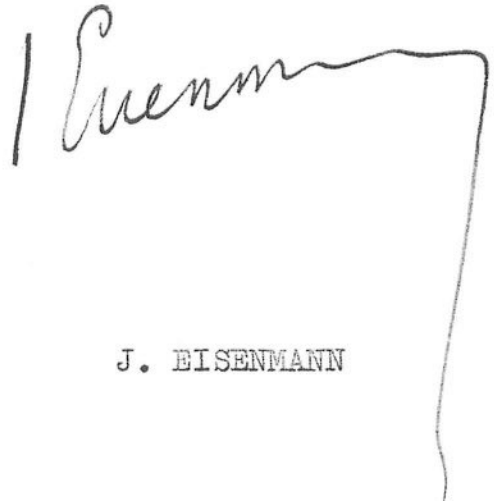
5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL -

.../..

Pouvez-vous dire très exactement ce que vous proposez de modifier aux brochures et documents que vous connaissez certainement? J'étudierai avec soin votre avis.

Je suis à votre disposition pour vous voir et discuter avec vous sur ces questions, comme sur toute autre, et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués ./.

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Eisenmann', enclosed within a large, hand-drawn rectangular frame.

J. EISENMANN

Je recevais, directement du ministre en charge du logement, suite à mon intervention directe auprès de lui, une réponse de **Robert-André VIVIEN**, ce qui est assez rare pour un ministre en exercice non concerné directement par la question (ils sont débordés et, éventuellement, transmettre à leur collègue).

Ses trois premiers paragraphes abordent le grave problème des victimes des accidents de la route, la réforme envisagée du permis de conduire, tout en précisant que la sécurité des usagers de la route faisait l'objet d'un examen approfondi par les divers services et organismes compétents...

Notons quand même que devant l'ampleur du fléau qui ne faisait que s'accroître chaque année, une décision de coordination générale fut prise en juin 1972 avec la création d'un comité interministériel et la nomination d'un délégué (Cf. 9<sup>ème</sup> mémoire).

Pour le reste de sa lettre, le secrétaire d'Etat au logement ne faisait que reprendre les arguments du ministre lui-même (que l'on pouvait lire régulièrement au journal officiel dans le cadre des réponses aux questions écrites des parlementaires).

Le ministre **Albin CHALANDON** répondait le 27 octobre par une lettre au député de l'Isère et Président de groupe à l'Assemblée Nationale des « Républicains indépendants » (groupe politique dont sera issu le prochain Président de la République en 1974), **Aimé PAQUET**.

On y retrouvait la « position » du moment, soit plutôt une information/éducation des usagers de la route (il faudrait nous expliquer clairement la différence concrète, sur le terrain, entre ces deux termes) ; mais par contre une formation ( ? ) pour leur apprendre « les erreurs qu'ils ne doivent pas commettre en présence d'un blessé de la route ». Le ministre s'en remettait enfin au **Docteur DUBARRY** pour « définir ce qu'il convient de faire en la matière ».

La même lettre était adressée, le lendemain (28 octobre) au député des Yvelines **Jean-Paul PALEWSKI**, c'est-à-dire que nous devons attendre les conclusions et/ou recommandations du « groupe d'études » pour obtenir des précisions et l'orientation future du gouvernement en la matière.

Parfois, les députés contactés n'avaient pas eu de réponse du ministre interrogé. Je les relançais. Le 31 octobre, auprès du député de la Charente **Raymond RETHORE**, qui me le confirma par un petit mot du 3 novembre. Il me demandait de lui envoyer un « aide mémoire ». Je lui faisais alors un résumé le 6 novembre et le 8 il me confirmait son intervention directe auprès du ministre des transports.

Mais le ministre en charge des transports, « incompetent » ne pouvait que transmettre à celui de l'équipement, qui avait, à l'époque, les attributions relatives au permis de conduire, comme il l'expliquait par sa lettre du 24 novembre.

Par ailleurs, tout en contactant de nouveaux députés, il fallait informer ceux qui avaient répondu et étaient intervenus afin de corriger les réponses du ministre. Ainsi, auprès du député de la Gironde, **Bertrand des GARETS**, je me sentais obligé d'écrire : «... jamais il a été question avec les 5 gestes qui sauvent du transport qui relève exclusivement de la compétence des secours organisés et entraînés ».

Le ministre était bien, comme je l'écrivais ce 30 octobre « à côté du problème » mais une phrase était quand même prémonitoire : « La bataille de la route, nous pouvons la gagner à condition de s'y mettre de suite et de ne pas retarder éperdument l'application de cette solution à laquelle, fatalement on se ralliera plus tard ! ».

LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU LOGEMENT  
 CAB/SEL/ 5/N<sup>o</sup> 1252/71

PARIS, LE 19 OCT. 1971  
 HOTEL LE PLAY - 40, RUE DU BAC - VIII<sup>e</sup>

Référence à rappeler

Monsieur,

Vous avez attiré mon attention sur le grand nombre de victimes des accidents de la route et sur la nécessité de la rapidité des premiers soins à donner sur place aux blessés, en attendant l'arrivée des secours. Pour garantir l'efficacité des soins donnés par les témoins vous préconisez l'introduction d'une épreuve de secourisme dans l'examen du permis de conduire.

Je tiens tout d'abord à préciser que la sécurité des usagers de la route et les moyens à utiliser pour l'assurer est un problème, dont l'importance ne m'a pas échappé ; il fait l'objet d'un examen approfondi par les divers services et organismes compétents, tant en France que dans les pays étrangers.

Dans le cadre de la réforme du permis de conduire actuellement à l'étude, la priorité est accordée aux connaissances de conduite qui constituent le facteur essentiel de la sécurité routière. La possibilité d'inclure dans les épreuves des notions sur les premiers soins à donner aux blessés est également étudiée, mais elle suscite déjà l'hostilité des corps médicaux français et étrangers. Ces praticiens affirment qu'il est presque impossible de savoir si un blessé apparemment léger n'a pas subi de graves lésions internes.

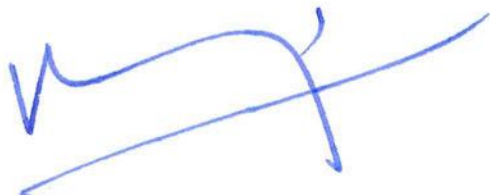
Ils font en effet remarquer que les blessés de la route sont des polytraumatisés, atteints de lésions particulièrement graves, dont le seul transport exige les plus grandes précautions qui relèvent souvent de la compétence du médecin ou de secouristes professionnels.

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
 "S.O.S." Code de la Route  
 25I Rue Jules Guesde  
ROUBAIX 59

...../.....

Malgré tout l'intérêt que présente votre suggestion, il est à craindre que les interventions de personnes imparfaitement initiées au secourisme ou manquant d'expérience, donc souvent maladroitement, ne causent plus de dommages qu'elles n'en peuvent éviter.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Robert-André VIVIEN

27 OCT 1971

MINISTÈRE  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT

—  
LE MINISTRE

CAB/P 1327/71

*Albin Chalandon*

Monsieur le Président et cher Ami,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur une suggestion de M. Didier BURGGRAEVE, demeurant 5, rue Delerue à WASQUEHAL, qui propose d'introduire dans l'examen du permis de conduire des épreuves de secourisme.

Plutôt que d'inclure dans cet examen des notions de secourisme qui, dans la plupart des cas, seraient insuffisantes, il me paraît préférable de s'orienter vers une information et une éducation des usagers à ce sujet.

A cette fin, les candidats à l'examen du permis de conduire pourraient recevoir lors de leur apprentissage, une formation de base destinée avant tout à leur apprendre les erreurs qu'ils ne doivent pas commettre en présence d'un blessé de la route.

C'est pourquoi j'ai chargé un groupe d'études, présidé par le Dr DUBARRY, vice-président de la Commission des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire, de procéder à l'examen de cette question et de définir ce qu'il convient de faire en la matière.

Veillez agréer, Monsieur le Président et cher Ami, l'assurance de mes sentiments très cordiaux.

Monsieur Aimé PAQUET  
Président du Groupe des  
Républicains Indépendants  
Député de l'Isère  
Assemblée Nationale  
Palais Bourbon

P A R I S  
-----

*Albin Chalandon*

Albin CHALANDON



2 8 OCT. 1971

CAB/P 3090/71

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur une suggestion de M. Didier BURGGRAEVE qui propose d'introduire dans les épreuves du permis de conduire un exercice pratique de secourisme.

Plutôt que d'inclure dans ces épreuves des notions de secourisme qui, dans la plupart des cas, seraient insuffisantes, il me paraît préférable de s'orienter vers une information et une éducation des usagers à ce sujet.

A cette fin, les candidats à l'examen du permis de conduire pourraient recevoir lors de leur apprentissage, une formation de base destinée avant tout à leur apprendre les erreurs qu'ils ne doivent pas commettre en présence d'un blessé de la route.

C'est pourquoi j'ai chargé un groupe d'études, présidé par le Dr DUBARRY, vice-président de la Commission des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire, de procéder à l'examen de cette question et de définir ce qu'il convient de faire en la matière.

Veuillez agréer, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments très cordiaux.

Monsieur Jean-Paul PALEWSKI  
Député des Yvelines  
Assemblée Nationale  
Palais Bourbon

P A R I S

-----

Albin CHALANDON

064

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".*

*Didier Burggraeve*

**Le 31 Octobre 1971.**

**Monsieur Raymond RETHORE,  
Député de la Charente,  
16 - MAGNAC-LAVALETTE  
par Villebois-Lavalette**

**Monsieur le Député,**

Par votre lettre du 25 mai 1971, vous me faites part de votre intervention en faveur du projet des 5 Gestes qui Sauvent au permis de conduire automobile et je vous en remercie.

C'est pourquoi je me permets de reprendre contact avec vous afin de savoir qu'elle est la suite qui lui a été réservée.

Dans l'attente de la connaître, vous remerciant à nouveau de l'intérêt que vous avez bien voulu porter à cet important problème, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

**Didier BURGGRAEVE**

**Directeur National de  
l'Enseignement à l'Union Nationale  
des Usagers de la route.**

065

PARIS, le 3 Novembre 71

Cher Monsieur,

Je n'ai pas eu de réponse : pouvez-vous m'envoyer un aide mémoire pour que je fasse une nouvelle démarche.

Veillez croire, cher Monsieur, à mes meilleurs sentiments.

R. RETHORE.



PARIS, le

8 11 71

Cher Monsieur

Je suis immédiatement intervenu  
près de M. Chaurand pour votre des  
tours auprès de l'acceptation de votre lettre

A votre  
A. Rethore

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

Le 6 Novembre 1971.

Monsieur Raymond RETHORE,  
Député de la Charente,  
16 - MAGNAC-LAVALLETTE  
par Villebois-Lavalette

Monsieur le Député,

Je vous remercie de votre lettre du 3 courant et je m'empresse de vous renseigner.

J'ai lancé il y a plus de 4 ans, en France, l'opération des '5 Gestes qui Sauvent'. Je demande au Gouvernement de les inclure parmi les épreuves du permis de conduire automobile.

Pourquoi ? Parce que 50 % des accidentés décèdent avant leur arrivée à l'hôpital et 23 % au cours du premier jour d'hospitalisation.

Ces chiffres révèlent cruellement le manque de secours sur place, immédiats, que seuls les témoins mêmes donc les automobilistes immédiatement sur place après le drame sont capables d'appliquer avec toute chance de réussite.

Ces '5 Gestes qui Sauvent' ne sont destinés qu'à SAUVER les accidentés d'une mort certaine (victime étouffée, hémorragie externe importante). Dans tous les autres cas attendre les secours !

.../...

067

.../...

C'est pourquoi, afin que cette solution soit retenue par les Pouvoirs Publics le plus vite possible, je me suis permis de faire appel à vous afin que vous vous fassiez, si vous le voulez bien, mon interprète auprès de M. le Premier Ministre qui fait étudier cette question par ses services.

Veillez agréer, Monsieur le Député, avec mes remerciements renouvelés, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme  
Moniteur de Secours Routier

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LE MINISTRE

CAB. C.P.12.948

32, AVENUE DU PRÉSIDENT-KENNEDY  
PARIS XVII<sup>e</sup> - TÉL. : 527-51-90  
527-98-30

PARIS, LE 24 NOV 1971

Monsieur le Député et Cher Ami,

J'ai bien reçu votre lettre me transmettant celle que vous a adressée M. Didier BURGGRAEVE, Directeur National de l'Enseignement à l'Union Nationale des Usagers de la Route, qui souhaiterait que cinq gestes susceptibles de sauver la vie soient inclus dans les épreuves du permis de conduire automobile.

Je dois vous préciser que l'examen de la requête de l'intéressé est de la compétence du Ministère de l'Équipement et du Logement qui a sous sa tutelle la Direction des Routes et de la Circulation Routière.

En conséquence, je transmets votre correspondance pour attribution, par courrier de ce jour, à M. CHALANDON.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député et Cher Ami, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Raymond RETHORE  
Député de la Charente  
ASSEMBLEE NATIONALE  
PALAIS BOURBON

PARIS

*à m. r. r.*

Jean CHAMANT

*bonjour*

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "

*Didier Burggraeve*

Le 30 Octobre 1971.

1<sup>er</sup> Décembre 1970

int. Toulon +  
tr - V. 27/10.  
Veuu WEMX.

Monsieur Bertrand des GARETS,  
Député de la Gironde,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

Pour faire suite à notre échange de correspondances au sujet du projet des '5 Gestes qui Sauvent', je me permets de vous faire part de mon sentiment suite à la réponse de M. Albin CHALANDON, Ministre de l'Equipement que vous avez eu la gentillesse de me transmettre le 22 juillet 1971.

Excusez-moi, voulez-vous, de n'avoir pu le faire plus tôt mais je suis très absorbé par mon travail et je déplace fréquemment pour des conférences un peu partout.

Le Ministre parle dans sa lettre du Transport des polytraumatisés de la route qui, dit-il, exige les plus grandes précautions. Nous sommes entièrement d'accord avec lui mais jamais il a été question dans les 5 Gestes qui Sauvent de ce transport qui relève exclusivement de la compétence des secours organisés et entraînés.

.../...

070

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "

Didier Burggraeve

- 2 -

C'est pourquoi, vous le comprendrez, le  
Ministre est à côté du problème et je m'excuse de  
devoir le dire.

Jamais assez je ne répéterais que la moitié  
de ceux qui succombent pourrait avoir une chance de  
s'en tirer avec les gestes Sauveurs (Arrêt d'une  
hémorragie, surveillance de la respiration, prati-  
que du bouche à bouche), les 2 autres gestes se rap-  
portant à la sécurité des lieux (balisage) et à l'or-  
ganisation des secours (Appel de la Gendarmerie, des  
Pompiers, etc).

*Indigner*

Ces gestes sont à la portée de chacun de  
nous et ils ne peuvent aggraver l'état des victimes.  
Le fait de ne point les ~~commettre~~ c'est à coup sûr  
la mort de la victime. Ah oui on ne peut pas faire  
pire !

Les automobilistes sauront qu'ils pourront  
agir dans des cas précis et limités. Dans tous les  
autres situations, attendre les spécialistes !

Je pense que nous ne pouvons pas être plus  
clairs ! Puis, ce petit livret de quelques pages  
rappelant les Gestes à faire et ce qu'il ne faut pas  
faire ! L'Union Nationale des Usagers de la route  
prépare actuellement l'impression de celui-ci.

La Bataille de la route, nous pouvons la  
gagner à condition de s'y mettre de suite et de  
ne pas retarder éperdument l'application de cette  
solution à laquelle, fatalement on se ralliera  
plus tard !

Je suis certain que vous ne manquerez pas,  
Monsieur le Député, de vous faire à nouveau mon  
interprète auprès du Ministre à ce sujet.

Je vous en remercie par avance espérant  
que votre influence aura la possibilité de modi-  
fier l'opinion du Ministre.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député,  
en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE



Le 6 novembre, j'animais dans une auto-école, à Lille, à la demande de son directeur, une séance d'information sur les « 5 gestes qui sauvent, qui fut ainsi la première de France. Ce directeur, précurseur, avait prévu de proposer, gratuitement, à ses anciens élèves, un rappel des règles du Code de la route, en y incluant les « 5 gestes qui sauvent ». En janvier 1972 il les invitait à suivre ces séances, gratuitement.

Le 7, je corrigeais les propos du ministre auprès de **Claude ROUX**, député de Paris, pour l'affaire du transport tout en rectifiant également l'opinion de **M. CHALANDON** sur le risque (éventuel) d'interventions de personnes mal préparées :

« **M. CHALANDON** craint des interventions de personnes imparfaitement initiées. En effet, c'est ce qui arriverait si l'on ne donnait que des conseils théoriques. Voilà pourquoi une épreuve pratique est absolument nécessaire ».

Avec le rappel des seuls 5 gestes et quelques commentaires directs, cette lettre avait le mérite d'être claire.

Mais ensuite, soit le député qui recevait le courrier s'arrêtait d'agir à sa lecture, soit il constatait que les échanges allaient se multiplier et ne s'y engageait pas trop ; enfin, quelques-uns acceptaient de continuer car, non seulement ils étaient persuadés de l'utilité d'une telle mesure mais ils voulaient participer personnellement à son adoption.

Et mes courriers, comme celui du 7 novembre (également) à **Jacques DELONG**, député de la Haute Marne, avaient pour but d'insister auprès du ministre et de lui demander de comprendre réellement le problème posé. Le député, le 19 novembre, accepta « d'appeler à nouveau l'attention de **M. CHALANDON** » tout en précisant « sans vous dissimuler cependant que je crains d'avoir une réponse analogue à la précédente ».

Le député **de GRAILLY** avait relancé le ministre par la voie du journal officiel, par une question écrite du 2 octobre. La question est extrêmement bien posée et traite de tous les aspects du projet des « 5 gestes », par rapport aux objections du ministre, conforté apparemment par les « premiers échanges » du fameux groupe d'études. La réponse du ministre, au journal officiel du 8 décembre n'apportera rien de plus. On la connaissait déjà.

## 1972

Les nombreuses démarches effectuées donnaient de plus en plus de résultats. Le 20 janvier, le député « d'Asnières sur Seine », comme parfois le député se nommait par sa ville de rattachement, et non le département, **Robert LAVERGNE**, me remettait copie de la réponse-type « adressée à Monsieur le Secrétaire Général du Gouvernement », c'est-à-dire celle du cabinet du ministre de l'équipement à propos du « groupe d'études » (Parfois avec un « s », parfois sans.

Cette année 1972 débutait avec le bilan de la mortalité routière de l'année écoulée, soit **16 212 tués** (mais aussi 353 374 blessés recensés !). C'est la « mission » interministérielle de sécurité routière (où j'avais été reçu pour le projet des 5 gestes) qui avait diffusé ces chiffres. Il faut rappeler que la mortalité était « retenue » à six jours et non à 30 jours. Le chiffre « réel » devait donc approcher les 18 – 18 300 tués (puisque un pourcentage de 10 à 13% de tués en plus était évoqué pour calculer la mortalité à 30 jours).

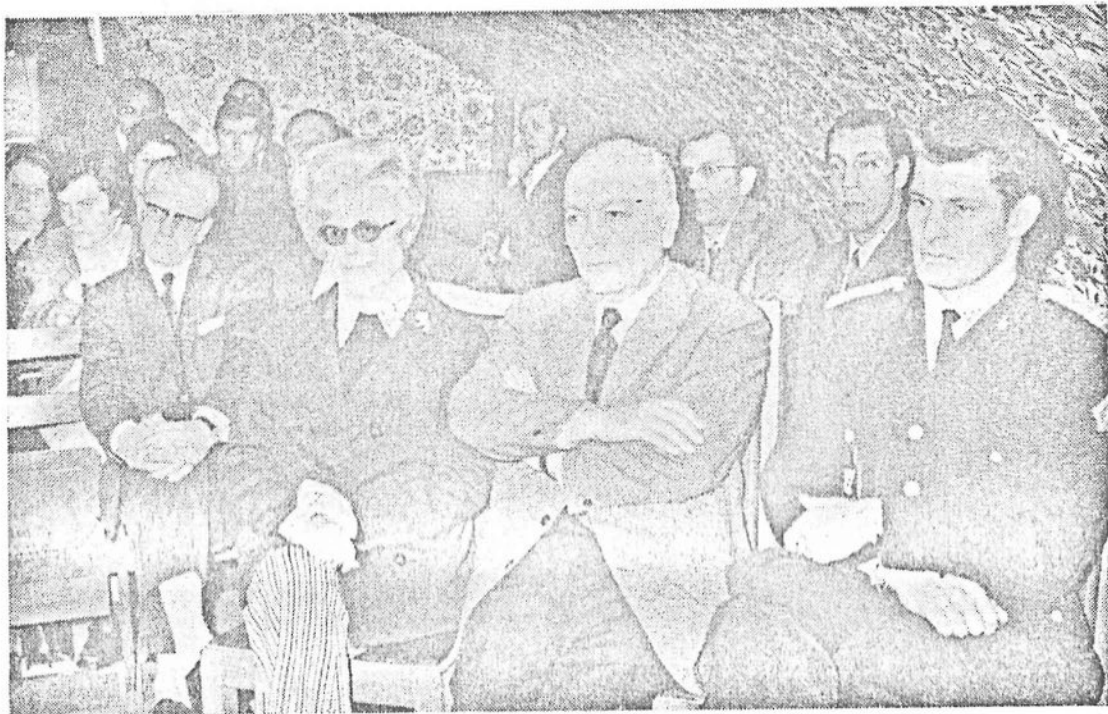
C'est également en ce début d'année 1972 qu'on annonçait la (nouvelle) réforme du permis de conduire pour application (à différentes dates - ? -) dans les départements.

Information sur les  
5 Gestes qui Sauvent:

LILLE

AUTO-ÉCOLE PRATIQUE  
37, rue de Roubaix.

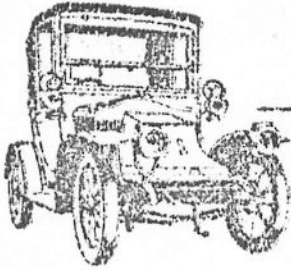
6 Novembre 1971.



Au premier rang de l'assistance, le capitaine Deprey et le président Menu.

Ph. « La Voix du Nord ».

1<sup>ère</sup> de FRANCE



# auto-école pratique

NOUVEAUX

SIX VEHICLES — TROIS MONITEURS — DEUX MONTRICES  
COURS DE CODE PAR PROJECTION — (DEUX SERIES EN COULEURS)

LILLE, le 20 Janvier 1972

Monsieur et cher ancien élève,

Où est le temps où vous passiez votre permis de conduire ?

Que vous reste-t-il des notions élémentaires...., du code de la route, qui vous ont été demandées à l'examen ?

Les savez-vous encore ?

Vous n'êtes pas sans savoir que de nombreuses modifications et améliorations y ont été apportées, entre autres la nouvelle signalisation internationale.

Soucieux de vous tenir au courant, nous serions heureux de vous recevoir, et vous invitons gracieusement à un ou plusieurs cours de code, qui ont lieu tous les :

MARDIS et VENDREDIS à 18H 30, parmi nos élèves, ou les :

SAMEDIS 5 et 12 Février à 15 H, en cours spéciaux, complétés par

les " CINQ GESTES QUI SAUVENT ", en cas d'accident.

Ces connaissances, vous permettront de sauver une vie et peut-être celle d'un des vôtres.

Dans l'attente de vous compter parmi nous, nous nous permettons de vous présenter nos meilleurs vœux.

La Direction

074

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".*

*Didier Burggraeve*

**Le 7 Novembre 1971.**

Monsieur Claude ROUX,  
Député de PARIS,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

Monsieur le Député,

Par votre lettre du 20 juillet 1971, vous avez bien voulu me donner connaissance de la réponse de M. le Ministre de l'Équipement suite à la démarche que vous aviez effectuée auprès de lui concernant le projet des '5 Gestes qui Sauvent' à introduire au permis de conduire.

Je vous en remercie sincèrement.

Toutefois, la réponse du Ministre nécessite quelques commentaires et vous me permettrez de vous les communiquer.

En effet, le Ministre parle du "transport" des accidentés. Je dois vous préciser qu'il n'a jamais été question de cela dans les '5 Gestes qui Sauvent'. Nous sommes tous d'accord pour dire bien haut qu'il relève exclusivement des spécialistes.

M. CHALANDON craint des interventions de personnes imparfaitement initiées. En effet, c'est ce qui arriverait si l'on ne donnait que des conseils théoriques. Voilà pourquoi une épreuve pratique est absolument nécessaire.

.../...

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

- 2 -

En réalité, ces Gestes qui Sauvent, ne peuvent en aucun cas aggraver l'état des victimes. Au contraire, ils sont destinés à les SAUVER d'une mort certaine (hémorragie externe importante, asphyxie).

Actuellement personne ne fait rien ! Alors 50 % des accidentés meurent avant leur admission à l'hôpital du fait de ce manque de secours sur place, par les témoins mêmes, avant l'arrivée des secours.

Je vous rappelle ces 5 Gestes, retenus récemment par la Belgique et d'autres Pays :

- 1 - Appeler les secours
- 2 - Baliser la route
- 3 - Stopper les hémorragies
- 4 - Position de Sauvegarde
- 5 - Bouche à Nez, Bouche à Bouche.

Permettez-moi également de vous demander d'insister tout particulièrement auprès de M. CHALANDON pour que les études qui se poursuivent aboutissent rapidement à un résultat concret car nous sommes, et c'est notre faute, en train de perdre la bataille de la route.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement à l'Union Nationale  
des Usagers de la route.

076

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*int. de Joulan  
+ hr. v. 27/72.*

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

*Didier Burggraeve*

**Le 7 Novembre 1971.**

**Monsieur Jacques DELONG,  
Député de la Haute Marne,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>**

**Monsieur le Député,**

Vous avez eu la gentillesse, il y a quelques mois, de poser à M. le Ministre de l'Équipement une question écrite au sujet des secours aux blessés de la route suite à ma correspondance du 13 avril; je vous en remercie sincèrement.

Toutefois, la réponse de M. CHALANDON, avec tout le respect que je lui dois, est à côté de la question.

En effet, le Ministre parle du "transport" des accidentés de la route alors qu'il n'a jamais été question de cela dans les gestes qui Sauvent. Nous sommes tous d'accord avec lui pour dire bien haut que cela est uniquement du ressort des spécialistes.

En ce qui concerne les graves lésions internes, les consignes qui seront données sont les suivantes : vous pouvez intervenir dans ces 3 cas précis! Pour tout le reste, ATTENDRE les secours.

.../...

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

- 2 -

Je pense que l'on ne peut pas être plus clair ? De plus, ces gestes ne peuvent en aucun cas aggraver l'état des accidentés. Ils ne sont destinés qu'à les SAUVER d'une mort certaine : hémorragie, asphyxie par exemple.

Le Ministre semble s'orienter actuellement vers des consignes, des conseils ! Cela est inutile et ne résoudra pas notre problème !

50 % des blessés succombent en effet avant leur arrivée à l'hôpital (les blessés graves bien sûr) et 23 au cours du premier jour d'hospitalisation. Tout le monde sait que c'est à cause du manque de secours sur place, à cause de l'impuissance des témoins que nous avons des chiffres aussi épouvantables !

Qui peut maintenir la vie avant l'arrivée des spécialistes (15 à 20 minutes de délai en moyenne) ? Ceux qui se trouvent sur les lieux sitôt après le drame c'est à dire les automobilistes !

C'est pourquoi il faut absolument que nous apprenions ces gestes simples mais précis et sauveurs à nos futurs conducteurs !

Vous qui avez compris cet important problème, Monsieur le Député, je vous demande, SVP, d'insister auprès d'Albin CHALANDON car nous sommes en train de perdre la bataille de la route...

Merci, merci beaucoup pour nos Jeunes, pour les autres qui assureront après nous le succès de cette opération de solidarité.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement à l'Union Nationale  
des Usagers de la route.

078

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMMISSION DES AFFAIRES  
CULTURELLES, FAMILIALES  
ET SOCIALES

JACQUES DELONG

DOCTEUR EN PHARMACIE

DÉPUTÉ DE LA HAUTE-MARNE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 19 NOVEMBRE 1971

Monsieur le Directeur,

Votre lettre du 7 Novembre a retenu toute mon attention, cela d'autant plus que je sais avec quel dévouement vous cherchez à améliorer les secours aux blessés de la route.

Je vais appeler à nouveau l'attention de M. CHALANDON sur votre position, sans vous dissimuler cependant que je crains d'avoir une réponse analogue à la précédente.

Je ne manquerai pas de vous tenir au courant de toute réponse.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Jacques DELONG

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Directeur National de  
l'Enseignement à l'Union Nationale  
des Usagers de la Route  
251 rue Jules Guesde  
59 ROUBAIX



# ASSEMBLÉE NATIONALE

-9 DEC. 1971

SECRETARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le \_\_\_\_\_

(Application de l'Article 139 du Règlement)

## RÉPONSES DES MINISTRES aux questions écrites

-8 DEC. 1971

à la suite du compte rendu intégral de la séance du \_\_\_\_\_

au J. O. du \_\_\_\_\_ (fascicule spécial des Débats parlementaires)

### Permis de conduire.

20056. — M. de Grailly rappelle à M. le ministre de l'équipement et du logement que plusieurs parlementaires l'ont interrogé sur l'opportunité d'imposer aux candidats au permis de conduire des notions de secourisme portant sur les premiers soins à donner aux blessés. Dans une réponse publiée au *Journal officiel* du 29 mai 1971, il fait savoir que les réformes du permis de conduire accordent la priorité à la pratique de la conduite, que la suggestion d'y adjoindre des notions de secourisme suscite l'hostilité des corps médicaux français et étrangers et qu'il est vraisemblable que les interventions de personnes imparfaitement initiées au secourisme ou manquant d'expérience risquent d'être plus dommageables qu'utiles. Ces arguments n'apparaissent pas déterminants; en effet, il s'agirait d'une épreuve pratique et non de vagues notions théoriques; les candidats recevraient gratuitement une plaquette rappelant les gestes appris; l'enseignement dispensé le serait par des moniteurs nationaux de secourisme et non par les médecins (ce qui est impossible); cette épreuve serait alors sanctionnée par un petit examen sous autorité médicale. Il doit être souligné enfin que les cinq gestes qui sauvent ne peuvent en aucun cas aggraver l'état des victimes mais qu'au contraire, l'absence d'intervention rapide entraînerait une mort certaine. Il lui demande donc s'il peut faire procéder à une étude plus complète de ce sujet sans s'arrêter aux premières objections, aucune suggestion tendant à atténuer les conséquences effroyables des accidents de la route ne pouvant être écartée. Il pourrait être envisagé non pas de soumettre l'obtention du permis de conduire à un examen de secourisme, mais de compléter l'enseignement de la conduite par celui du secourisme, les deux disciplines faisant l'objet de deux épreuves distinctes. (Question du 2 octobre 1971.)

Réponse. — Un groupe d'études vient d'être créé à la direction des routes et de la circulation routière afin de procéder à l'examen de la question relative au secourisme et notamment à son introduction éventuelle dans les épreuves du permis de conduire. Ce groupe comprend des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-école et des différentes administrations intéressées. Les premiers échanges qui ont eu lieu au sein de ce groupe tendent à confirmer que l'introduction dans les épreuves du permis de conduire de notions de secourisme n'est pas souhaitable, car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché. Il paraît préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet. La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route. Le groupe d'études précité va rapidement poursuivre ses travaux afin de définir ce qu'il convient de faire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

Robert LAVERGNE

DÉPUTÉ D'ASNIÈRES-SUR-SEINE  
CONSEILLER GÉNÉRAL DES HAUTS-DE-SEINE  
MAIRE-ADJOINT D'ASNIÈRES-SUR-SEINE

mng/jge

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

ASNIÈRES-sur-SEINE, le

PARIS, LE

20 JAN. 1972

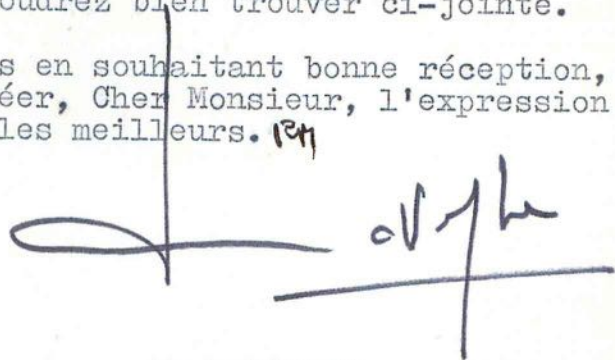
Cher Monsieur,

J'étais intervenu à nouveau auprès de M. Albin CHALANDON, afin de connaître sa position envers votre projet "LES 5 GESTES QUI SAUVENT", initiative en faveur des accidentés de la route.

Monsieur le Ministre m'a fait savoir qu'une question écrite sur ce sujet lui avait été récemment posée par Monsieur Paul BARBEROT, Député de l'Ain.

Je vous communique donc la réponse adressée à Monsieur le Secrétaire Général du Gouvernement, que vous voudrez bien trouver ci-jointe.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs. 12/1



R. LAVERGNE

## RE P O N S E

### Permis de conduire

Un groupe d'études vient d'être créé à la Direction des Routes et de la Circulation Routière afin de procéder à l'examen de la question relative au secourisme et notamment à son introduction éventuelle dans les épreuves du permis de conduire. Ce groupe comprend des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-école et des différentes administrations intéressées.

Les premiers échanges qui ont eu lieu au sein de ce groupe tendent à confirmer que l'introduction dans les épreuves du permis de conduire de notions de secourisme n'est pas souhaitable, car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché.

Il paraît préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet. La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route.

Le groupe d'étude précité va rapidement poursuivre ses travaux afin de définir ce qu'il convient de faire.

# 16.212 tués et 353.374 blessés sur les routes françaises en 1971

**Le gouvernement entend réduire ce bilan  
par la persuasion plus que par la répression**

Seize mille deux cent douze tués sur les routes en 1971 (plus 7,45 %), 353.374 blessés (plus 7,19 %) : le bilan complet des accidents corporels de la circulation routière a été révélé hier par la mission interministérielle de sécurité routière.

Ce bilan 1971 s'établit ainsi : accidents : 249.828 contre 236.109 en 1970 soit 13.719 et 5,81 % de plus.

Tués : 16.212 contre 15.087 en 1970 soit 1.125 et 7,45 % de plus.

Blessés : 353.374 contre 329.659 en 1970 soit 23.715 et 7,19 % de plus.

Le bilan général comprend les accidents constatés par la gendarmerie nationale (rase campagne) et la police nationale (villes).

## L'action psychologique

Créer un sursaut national, mobiliser les automobilistes et rappeler à chacun ses devoirs et ses responsabilités : c'est par la persuasion et l'action psychologique, l'appel « au bon sens et à la conscience des Français », que M. Baumel entend poursuivre en 1972 la campagne engagée par le gouvernement pour « lutter contre le fléau moderne des accidents de la route ».

Au cours d'une conférence de presse, M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre a estimé en effet aujourd'hui que le « comportement humain » constituait le facteur essentiel du « lourd bilan » des accidents routiers de 1971 (16.212 tués, 350.000 blessés).

« L'imprudence, l'agressivité au volant, l'égoïsme et l'indifférence, a-t-il dit, sont les causes essentielles des accidents ».

Citant « les efforts considérables » accomplis par le gouvernement pour améliorer les routes et la circulation, M. Baumel a souligné que « ces gains de sécurité se trouvaient malheureusement compromis par une augmentation des risques pris par les automobilistes ».

Il s'est cependant opposé « à toute répression sévère et brutale ».

On évoquait dans un article de presse l'alerte tardive des secours et la réponse négative du ministre à propos du « secourisme dans les épreuves du permis de conduire ».

D'ailleurs, le 28 février, **Albin CHALANDON** signait une lettre pour le député de la Charente **Raymond RETHORE**, désormais la réponse-type ! Que le député me faisait directement parvenir avec sa signature.

Il est possible que le cabinet du ministre ait désigné une secrétaire affectée aux réponses à adresser aux parlementaires pour cette unique question des « 5 gestes qui sauvent » (puisque désormais c'était le titre définitif du concept), car, le 28 février, la même lettre dactylographiée était envoyée au député de la Haute Marne **Jacques DELONG** qui s'empressa également de me la faire suivre avec « ses meilleurs sentiments » et « toujours à votre disposition ».

Le (seul) dactylographe en service permanent pour les « 5 gestes » c'était moi-même\*1. Le 25 février fut une journée très active car j'écrivais à nouveau successivement au député de Paris, **Pierre RUAIS** et au député du Haut Rhin **Raymond ZIMMERMANN**.

Au premier, qui siégeait à la « Table ronde » sur la sécurité routière, mise en place par le Premier ministre avec des commissions par thèmes, je lui faisais part de plusieurs paragraphes d'une récente lettre au Président de la République, **Georges POMPIDOU**.

J'avais informé le président des incohérences de « l'administration », puisque son ministre des Transports était pour la mesure, repoussé par celui de la Santé\*2, à l'étude au ministère de l'Intérieur... A nouveau, je précisais l'impact préventif d'une telle mesure, observé avec le secourisme du (ou au) travail. J'étais bien placé pour le prétendre, j'étais instructeur professionnel et l'INRS m'avait invité à Paris afin de réviser totalement l'ancien programme de formation SST, se basant sur le concept de masse des « 5 gestes ».

Parmi les 3 mesures, urgentes, à décider donc immédiatement, outre les « 5 gestes », il y avait la répression du fléau de l'alcool au volant et le carnet obligatoire pour l'entretien des organes principaux d'un véhicule ce qui deviendra ensuite le contrôle technique obligatoire.

Au second, reprenant quelques arguments identiques, je voulais revenir sur la réponse reçue par le député du Secrétaire d'Etat à l'Intérieur – qui existait à cette époque – **André BORD**. On répondait que les problèmes de sécurité routière relevaient « maintenant » directement du Premier ministre. Certes, **Jacques CHABAN-DELMAS** avait évoqué le drame épouvantable des accidents de la route lors de son discours d'investiture devant l'Assemblée Nationale. Puis, il avait chargé **Jacques BAUMEL** de suivre le dossier et son proche conseiller, **Jacques EISENMANN** le détail – et la « Table ronde ».

Et au ministère de l'Equipement... et du Logement, la secrétaire mobilisée pour répondre, préparait le 28 février la « lettre-type » à destination de **Christian PONCELET**, député des Vosges\*3, et de **Bertrand des GARETS** député de la Gironde (Voir volume 1).

\*1 En mai 1971, je rejoignais un organisme paritaire comme Instructeur de Secourisme, chargé essentiellement de la formation des SST (Sauveteurs Secouristes du travail) au sein des entreprises de la grande agglomération de Roubaix Tourcoing. Salarié, afin de réaliser cet enseignement durant les heures de travail, je créais ensuite des « équipes actives de secouristes », animées bénévolement, notamment le week-end, après mon départ des ESPC de Wasquehal et Flers au début de l'année 1971. J'utilisais donc mon papier à en tête, réalisé après ma bourse de la Fondation de la Vocation, avant d'utiliser celui de l'ANUR.

\*2 Toutefois, en décembre 1973, le ministère de la santé, par l'intermédiaire de son directeur général de la santé, me faisait savoir par courrier qu'il approuvait cette campagne des « 5 gestes qui sauvent » (Lettre publiée à nouveau dans ce mémoire).

\*3 Aujourd'hui devenu le Président du Sénat, favorable, comme il l'a écrit au CAPSU aux propositions de loi déposées au Sénat pour la formation obligatoire des candidats aux permis de conduire aux « 5 gestes qui sauvent » mais qui, destinataire du volume 1 ne peut intervenir pour faire appliquer la loi (de 2003) et son article 16 allant dans ce sens (?).

# Mardi, jour "J" pour le nouveau permis de conduire

• Institution d'une "admissibilité" entre les épreuves théoriques et pratiques • Nouvelles règles d'interrogation des candidats

La réforme entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> février en Picardie, le 1<sup>er</sup> mai dans le Nord

**L**a réforme du permis de conduire entrera en application mardi prochain 1<sup>er</sup> février, indique le ministère de l'Équipement dans une note d'information publiée hier.

Cette réforme se caractérise par deux faits nouveaux :

① L'institution d'une « admissibilité » entre les épreuves théoriques et pratiques, en application d'un arrêté publié le 10 janvier dernier : à compter de mardi prochain, seuls seront autorisés à se présenter aux épreuves de conduite les candidats déjà admis à l'in-

terrogation sur le code de la route. Cette disposition s'appliquera dès le 1<sup>er</sup> février sur l'ensemble du territoire. Entre les épreuves de code et de conduite, le délai maximum sera de quinze jours, précise le ministère de l'Équipement, « de telle sorte que les candidats puissent se préparer en même temps à ces deux parties de l'examen qui sont étroitement complémentaires ». Les candidats admissibles au « code » conserveront le bénéfice de cette admissibilité pour cinq nouvelles sessions dans la limite d'une année à compter de la première épreuve.

② De nouvelles règles d'interrogation des candidats :

L'interrogation orale et individuelle des candidats sur le code de la route sera remplacée progressivement par une épreuve collective audio-visuelle qui se déroulera ainsi : des diapositives représentant une situation réelle de circulation et comportant des questions énoncées au magnétophone seront projetées devant les candidats qui devront y répondre en plaçant une croix dans le ou les cases d'une feuille.

Cette nouvelle méthode de « vérification des connaissances » en code de la route permet, selon le ministère de l'Équipement :

— « La définition d'une doctrine d'examen cohérente, susceptible de sensibiliser les futurs automobilistes aux problèmes de sécurité routière et d'entraîner la promotion de l'enseignement du code.

— L'amélioration de la valeur pédagogique et sélective de l'examen.

— L'uniformisation des conditions de l'interrogation sur l'ensemble du territoire.

— Une plus grande objectivité de la notation, qui s'effectuera par l'utilisation de grilles de correction d'un maniement très simple. »

La nouvelle méthode entrera

en vigueur entre le 1<sup>er</sup> février et le 1<sup>er</sup> juin 1972 :

— Le 1<sup>er</sup> février en Picardie ;

— Le 1<sup>er</sup> mars en Aquitaine, Basse-Normandie, Bourgogne et Languedoc ;

— Le 1<sup>er</sup> avril en Lorraine, Rhône-Alpes, Haute-Normandie, Auvergne, Provence, Côte d'Azur et Corse ;

— Le 1<sup>er</sup> mai en région parisienne, Nord, Centre, Bretagne, Alsace et Midi-Pyrénées ;

— Le 1<sup>er</sup> juin en Champagne, Franche-Comté, Limousin, Poitou-Charente et pays de Loire.

Enfin, c'est le 1<sup>er</sup> octobre qu'elle sera mise en application dans les départements d'outre-mer.

## Pas de secourisme dans les épreuves du permis de conduire

L'examen du permis de conduire ne comportera pas de notions de secourisme. En réponse à une question écrite d'un député, M. Albin Chalandon, ministre de l'Équipement et du Logement, fait remarquer dans le « Journal Officiel », que « l'introduction dans les épreuves du permis de conduire de notions de secourisme n'est pas souhaitable car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché », selon les premiers échanges qui ont eu lieu au sein d'un groupe d'études « ad hoc » créé au ministère.

Pour M. Chalandon, « il paraît préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet. La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route ». « Le groupe d'études devrait rapidement définir les mesures qu'il convient de prendre », conclut le ministre de l'Équipement.

## Opération « 5.000 téléphones » le long des routes

Trente-huit minutes : c'est le délai qui s'écoule en moyenne en France avant que les victimes d'un accident de la route soient entre les mains d'un médecin. Ce délai pourrait être considérablement réduit si un plus grand nombre de bornes téléphoniques d'appel d'urgence reliées aux gendarmeries pouvaient être installées.

Pour réduire le plus possible le délai d'intervention, le secours routier français lance une « opération 5.000 », qui tend à implanter 5.000 bornes d'appel en cinq ans sur les routes les plus fréquentées et les plus dangereuses.

MINISTÈRE  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT

LE MINISTRE

CAB/P- 3669/ 71.

129. 1372

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu me transmettre une correspondance de M. Didier BURGGRAEVE qui souhaite l'inclusion dans l'examen du permis de conduire, d'épreuves relatives aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

Un groupe d'études comprenant des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-école et des différentes administrations intéressées, a été chargé, de procéder à l'examen de la question relative au secourisme, et notamment, à son introduction éventuelle dans les épreuves de l'examen du permis de conduire.

Les premiers échanges qui ont eu lieu au sein de ce groupe tendent à confirmer que l'introduction de notions de secourisme dans les épreuves de l'examen du permis de conduire, n'est pas souhaitable, car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché.

Il paraît donc préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet. La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route.

Le groupe d'études poursuit ses travaux et je ne manquerai pas de vous tenir informé des décisions que je serai amené à prendre sur le vu des conclusions qui auront pu être dégagées.

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments très cordiaux.

Albin CHALANDON.

Monsieur Raymond RETHORE  
Député de la Charente  
Assemblée Nationale  
PALAIS BOURBON

PARIS. 7ème

CAB/P-3716/71

*Veulez de  
Jacques  
Didier  
ho ff*

Four compliments *et les meilleurs  
souh.*  
à votu *elles.*

DELONG  
Député de la Hte-Marne

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu appeler une nouvelle fois mon attention sur les suggestions faites par M. Didier BURGGRÆVE, relatives aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

Un groupe d'études comprenant des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-école et des différentes administrations intéressées, a été chargé de procéder à l'examen de la question relative au secourisme, et notamment, à son introduction éventuelle dans les épreuves de l'examen du permis de conduire.

Les premiers échanges qui ont eu lieu au sein de ce groupe tendent à confirmer que l'introduction de notions de secourisme dans les épreuves de l'examen du permis de conduire, n'est pas souhaitable, car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché.

Il paraît donc préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet. La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route.

Le groupe d'études poursuit ses travaux et je ne manquerai pas de vous tenir informé des décisions que je serai amené à prendre sur le vu des conclusions qui auront pu être dégagées.

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments très cordiaux.

Monsieur Jacques DELONG  
Député de Haute-Marne  
Assemblée Nationale  
PALAIS BOURBON

PARIS - 7ème -  
-----

Albin CHALANDON.



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "

Didier Burggraeve

Le 25 Février 1972.

1<sup>er</sup> Décembre 1970

\* intervention de loulou  
interview + tract.

Monsieur Pierre RUAIS,  
Député de PARIS,  
5, Hameau de Boulainvilliers  
75 - PARIS 16<sup>ème</sup>

Monsieur le Député,

Votre lettre du 23 juin 1971, dont je vous remercie, a retenu toute mon attention. Mon activité débordante et continue en faveur de la Sécurité Routière ne m'a pas permise de vous répondre plus tôt, faute de temps. Vous voudrez bien me pardonner.

Je me félicite de trouver un interlocuteur qui siège à la Table Ronde sur la Sécurité Routière dont on parle tant. Toutefois, je regrette que les mesures envisagées ou agréées ne soient pas appliquées plus rapidement.

Nous avons entre nos mains la vie ou la mort de plusieurs centaines de vies humaines que nous pourrions épargner en mettant en oeuvre immédiatement une série de mesures.

Les statistiques épouvantables de 1971 (16.200 tués - 350.000 blessés) doivent nous inciter à rassembler toutes les énergies afin de gagner cette bataille.

La Présidence de la République vient de me faire savoir que les décisions concernant la Sécurité Routière relèvent de M. le Premier Ministre. C'est pourquoi je pense que vous voudrez bien accepter d'appuyer les propositions ci-jointes.

Je reprends pour vous les exposer les termes de ma récente lettre au Président POMPIDOU.

088

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver ".

Didier Burggraeve

Le 25 Février 1972.

1<sup>er</sup> Décembre 1970

- 2 -

"Nous sommes en train, nous, Français, de perdre la bataille de la route. Parce que l'on ne veut pas prendre les mesures radicales, connues, proposées à nos Ministres par des Français en premier, mais adoptées d'abord par d'autres Pays Européens. Nous allons atteindre les 50.000 tués (car les 16.200 de 1971 ne comprennent que ceux qui décèdent dans les 6 jours après l'accident). 350.000 personnes sont blessées chaque année avec, pour plusieurs dizaines de milliers d'entre elles des séquelles ou des marques ineffaçables....

Il faut que chaque citoyen soit éduqué sur la conduite à tenir en présence d'un accident. Pourquoi éduquer ? Car là est la solution directe et indirecte ! Directe parce que 50 % des accidentés succombent avant leur arrivée à l'hôpital faute de secours rapides, sur place. Beaucoup de vies pourraient être épargnées grâce à la connaissance de quelques gestes qui Sauvent. C'est le projet des 5 Gestes qui Sauvent approuvé par tous les Groupes Parlementaires à l'Assemblée Nationale.

Accepté par notre Ministre des Transports, ce projet est refoulé par celui de la Santé. Au Ministère de l'Intérieur on pense en retirer quelque chose tandis qu'au Ministère de l'Equipement on avance des arguments hors de question. Alors, dans cette affaire, tandis que plusieurs dizaines de Français meurent chaque jour sur nos routes, nous restons sur place, on étudie beaucoup, ça dure longtemps et rien de sort ou trop tard !

Indirecte car sensibilisés par les premiers secours les automobilistes prendront mieux conscience des dangers de la route. Ceci est prouvé par le Secourisme du travail au sein des entreprises....

Pourquoi alors les dernières Assises sur les accidents du trafic réunies à PARIS ont-elles recommandé cette solution ? Il s'agissait là de l'écho unanime des plus éminents praticiens de France et...pendant ce temps là, M. CHALANDON nous répondait que ces mêmes praticiens étaient réticents ?...

Si les trois mesures suivantes sont appliquées dès cette année, il y aura 1000 tués en moins en 1972, 3000 tués en moins en 1973.

.../...

089

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

- 3 -

1<sup>er</sup> Décembre 1970

**3 mesures ?**

- 1°) - Education du public sur la conduite à tenir en cas d'accident (appel des secours, premiers instants) afin d'arriver progressivement à l'apprentissage obligatoire des 5 Gestes qui Sauvent pour tous les candidats au permis de conduire.
- 2°) - Répression plus sévère de l'alcool au volant (cause de 30 % des accidents).
- 3°) - Carnet obligatoire d'entretien des organes principaux de la voiture (direction, freins, etc) à présenter à toute demande des autorités de police ou de gendarmerie.

Il me reste, Monsieur le Député, à vous remercier tout d'abord d'avoir pris au sérieux ma détresse et à vous prier d'intervenir vigoureusement auprès de M. le Premier Ministre.

Pour gagner la bataille, toutes les énergies doivent être mobilisées. Je compte sur vous.

Je vous en remercie au Nom de la Jeunesse de France que je représente.

Et je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement du Secourisme à  
l'Union Nationale des Usagers  
de la route.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

Didier Burggraeve

Le 25 Février 1972.

+ inter. Toulon - tract.  
interview -

Monsieur Raymond ZIMMERMANN,  
Député du Haut Rhin,  
42, Chemin du Klettenberg  
68 - MULHOUSE

Monsieur le Député,

La réponse que M. André BORD, Secrétaire d'Etat à l'Intérieur a bien voulu vous adresser à la suite de votre intervention en ma faveur pour les 5 Gestes qui Sauvent a retenu toute mon attention et je ne manque pas, comme vous le souhaitez, de vous faire part de mes observations.

La décision relève maintenant de M. le Premier Ministre. Cette communication m'a été faite tout récemment par la Présidence de la République suite à une longue correspondance que je m'étais permis d'adresser à M. Georges POMPIDOU après avoir pris connaissance avec stupéfaction des statistiques de 1971 : 16.200 tués - 350.000 blessés.

Ces chiffres, comme je l'avais prévu en début d'année 1971 révèlent cruellement le manque de secours sur place, sur les lieux mêmes et l'inefficacité des mesures adoptées par le Gouvernement, ayens l'honnêteté de le reconnaître.

Pourtant, les Assises Nationales sur les accidents du trafic réunies à PARIS en fin d'année 71 avaient été unanimes pour reconnaître la nécessité et l'opportunité du Secourisme au permis de conduire. Il s'agit là de l'opinion des plus éminents praticiens de France. Est-ce que ça compte ? On ne le dirait pas !

.../...

091

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

Didier Burggraeve

- 2 -

Puisque dans la réponse de M. BORD il est question de M. Albin CHALANDON, je pense alors que vous serez entièrement d'accord avec moi si je vous dis que plus que jamais, malgré les réticences du Ministre, je désire poursuivre cette lutte engagée maintenant depuis cinq ans, voici pourquoi.

Parce que en 1968, M. CHALANDON était tout à fait contre ce projet. En 1969, il était impossible à réaliser. En 1970, il dénonçait les réticences des médecins (lesquels je vous le demande); en 1971 on étudiait toujours...seulement voilà, pendant ce temps là des centaines de vies humaines disparaissent à cause de nous.

Puisque M. le Premier Ministre s'est vu confier personnellement le problème de la route, je vous demanderai d'avoir la gentillesse d'appuyer mes propositions auprès de lui. Je reprends pour cela les termes employés lors de ma correspondance avec le Président POMPIDOU :

"Nous sommes en train, nous, Français, de perdre la bataille de la route. Parce que l'on ne veut pas prendre les mesures radicales, connues, proposées à nos Ministres par des Français, en premier, mais adoptées d'abord par d'autres Pays Européens.

Nous allons atteindre les 20.000 tués (car les 16.200 de 1971 ne comprennent que ceux qui décèdent dans les 6 jours après l'accident). 350.000 personnes sont blessées chaque année avec, pour plusieurs dizaines de milliers d'entre elles des séquelles ou des marques ineffaçables....

Il faut que chaque citoyen soit éduqué sur la conduite à tenir en présence d'un accident. Pourquoi éduquer ? Car là est la solution directe et indirecte ! Directe parce que 50 % des accidentés succombent avant leur arrivée à l'hôpital faute de secours rapides, sur place. Beaucoup de vies pourraient être épargnées grâce à la connaissance de quelques gestes sauveurs. C'est le projet des 5 Gestes qui Sauvent approuvé par tous les Groupes Parlementaires à l'Assemblée Nationale.

.....  
Indirecte car sensibilisés par les premiers secours les automobilistes prendront mieux conscience des dangers de la route. Ceci est prouvé par le Secourisme du travail au sein des entreprises....

Pour réduire la mortalité je propose ceci (résultat : 1000 tués en moins en 1972 - 3000 tués en moins en 1973) si application immédiate.

.../...

092

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

Le 25 Février 1972.

- 3 -

3 mesures ?

- 1°) - Education du public sur la conduite à tenir en cas d'accident (appel des secours, premiers instants) afin d'arriver progressivement à l'apprentissage obligatoire des 5 Gestes qui Sauvent pour tous les candidats au permis de conduire.
- 2°) - Répression plus sévère de l'alcool au volant (cause de 30 % des accidents).
- 3°) - Carnet obligatoire d'entretien des organes principaux de la voiture (direction, freins, etc) à présenter à toute demande des autorités de police ou de gendarmerie.

Il me reste, Monsieur le Député, tout d'abord à vous remercier d'avoir pris au sérieux ma détresse, et aussi à compter vigoureusement sur vous afin que vous fassiez sentir à M. CHABAN-DELMAS la nécessité d'agir vite, très vite, de mobiliser toutes les énergies afin de gagner, car nous le pouvons, la bataille de la route. Vous y aurez contribué, je ne l'oublierai pas.

Je vous remercie au Nom de la Jeunesse de France que je représente dans cette affaire.

Et je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement du Secourisme à  
l'Association Nationale des  
Usagers de la route.

093

MINISTÈRE  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT

28 FEV 1972

LE MINISTRE

CAB/P- 1654 / 71

V/REF- cl.

-----  
Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu appeler une nouvelle fois mon attention sur les suggestions faites par M. Didier HURGGRAEVE, relatives aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

Un groupe d'études comprenant des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-école et des différentes administrations intéressées, a été chargé de procéder à l'examen de la question relative au secourisme, et notamment, à son introduction éventuelle dans les épreuves de l'examen du permis de conduire.

Les premiers échanges qui ont eu lieu au sein de ce groupe tendent à confirmer que l'introduction de notions de secourisme dans les épreuves de l'examen du permis de conduire, n'est pas souhaitable, car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché.

Il paraît donc préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet. La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route.

Le groupe d'études poursuit ses travaux et je ne manquerai pas de vous tenir informé des décisions que je serai amené à prendre sur le vu des conclusions qui auront pu être dégagées.

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments très cordiaux.

Monsieur Christian PONCELET  
Député des Vosges  
Assemblée Nationale  
PALAIS BOURBON

  
ALBIN CHALANDON.

PARIS. 7ème

BERTRAND DES GARETS

DÉPUTÉ DE LA GIRONDE

CONSEILLER GÉNÉRAL

MAIRE DE SAINT-MÉDARD-DE-GUIZIÈRES

PARIS, le 9 Mars 1972

N/REF/BDB/DE/D.3.420

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
251 Rue Jules Guesde  
59 ROUBAIX

Monsieur,

Je vous prie de vouloir bien trouver ci-joint un courrier de M. Albin CHALANDON faisant suite à mon intervention relatives aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

Bien entendu, je ne manquerai pas de vous tenir informé des décisions que M. le Ministre sera amené à prendre sur le vu des conclusions qui auront pu être dégagées.

En vous en souhaitant bonne réception et restant à votre disposition,

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Pour M. des GARETS absent à la signature  
Le Secrétaire Parlementaire



PJ. 1

E. DELEPLANQUE



MINISTÈRE  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT  

---

LE MINISTRE

28 FEV. 1972

CAB/P-2360/71

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu appeler une nouvelle fois mon attention sur les suggestions faites par M. Didier BURGGRAEVE, relatives aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

Un groupe d'études comprenant des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-école et des différentes administrations intéressées, a été chargé de procéder à l'examen de la question relative au secourisme, et notamment, à son introduction éventuelle dans les épreuves de l'examen du permis de conduire.

Les premiers échanges qui ont eu lieu au sein de ce groupe tendent à confirmer que l'introduction de notions de secourisme dans les épreuves de l'examen du permis de conduire, n'est pas souhaitable, car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché.

Il paraît donc préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet; La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route.

Le groupe d'études poursuit ses travaux et je ne manquerai pas de vous tenir informé des décisions que je serai amené à prendre sur le vu des conclusions qui auront pu être dégagées.

Veuillez agréer, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments très cordiaux.



Albin CHALANDON

Monsieur Bertrand des GARETS  
Député de la Gironde  
Assemblée Nationale  
PALAIS BOURBON

PARIS 7ème

Le député du Bas Rhin et médecin, **Alfred WESTPHAL** était relancé le 5 mars. Il fallait, comme pour d'autres députés, de ne pas en rester aux dires du ministre de l'Équipement, lui apporter toutes les précisions sur le projet : il ne suffit pas de poser des questions ou de donner quelques consignes lors des séances relatives au Code de la route, également de seulement indiquer ce qu'il ne faut pas faire, repréciser les seuls 5 gestes à connaître et pourquoi. Et poser la question des « médecins réticents », quelques jours après les assises nationales sur les accidents du trafic, en présence des médecins les plus éminents dans ce domaine parmi lesquels, notamment, le **Professeur Marcel ARNAUD**, où ce sujet avait justement été abordé.

Le 30 août, j'avais à nouveau contacté **Albert LIOGIER**, député de l'Ardèche. J'avais plaisir à lui remettre le projet de brochure sur les « 5 gestes qui sauvent » que j'avais préparé durant l'été. J'avais repris un article que j'avais proposé tout simplement au syndicat d'initiative de Roubaix puis à l'Automobile-Club du Nord de la France, qui l'avaient publié, en y ajoutant des précisions et des croquis. Je le sollicitais pour suivre le dossier auprès de l'Intérieur car, en charge à l'époque de la réglementation du permis de conduire (et aussi du secourisme).

Je préparais aussi activement ma participation au « Salon de la sécurité » qui devait avoir lieu à Nancy en septembre et où était prévu un stand sur les « 5 gestes qui sauvent », une conférence-débat, et la participation de l'ANUR.

Quelques jours plus tôt, j'avais été reçu, avec le Président de l'ANUR, **Robert ARDOINO**, au cabinet du ministre de l'Intérieur\*1, Place Beauvau, afin d'y déposer notamment les 10 000 signatures de ma « Pétition nationale » lancée quelques années auparavant afin de soutenir le projet de ce qui était devenu définitivement les « 5 gestes qui sauvent ».

J'avais écrit à M. **LIOGIER** dès le 5 mars pour qu'il intervienne auprès du Premier ministre. Par un mot écrit de sa main, dès le 7 mars, il m'informait envoyer une « lettre pressante » au directeur de cabinet du Premier ministre ; Je l'avais déjà fait le 4 juin 1971 (donc 9 mois plus tôt), profitant de l'accord de M. **BAUMEL** qu'il avait exprimé publiquement.+

Au nom de l'ANUR\*2, le 29 octobre, **Albert LIOGIER** recevait la brochure gratuite.

**Pierre VOLUMARD**, député de l'Isère, par sa lettre du 5 avril, confirmait son implication, non seulement auprès du ministre de l'Équipement mais également auprès de celui de la Santé, **Robert BOULIN**.

Le 1<sup>er</sup> juin, il me faisait suivre la réponse de M. **CHALANDON** (du 24 mai) qui ne faisait que nous informer que le « groupe d'études » poursuivait ses travaux !

Je le remerciais le 6 juin et apportais de vives observations. Il est intéressant de relever mon passage sur l'éducation de longue haleine de la population, ainsi que la place de l'école primaire (nous étions en 1972). Début 1973, le ministre avait changé. Je demandais au député de faire suivre à M. **Olivier GUICHARD** par ma lettre du 21 janvier 1973. Député de la majorité de l'époque, M. **VOLUMARD** ne fut pas réélu lors des élections législatives de l'année 1973.

En plus des ministres de l'Équipement, de la Santé et de l'Intérieur, il fallait aussi intervenir en nombre auprès du Premier ministre. Mes demandes allaient désormais dans ce sens. Le 7 avril, **Raymond ZIMMERMANN** député du Haut Rhin me confirma son intervention auprès de lui et le 17 me remettait une copie de la réponse, datée du 13 avril, signée du Premier ministre lui-même, **Jacques CHABAN-DELMAS**. Il confirma simplement que j'avais été reçu à son cabinet.

\*1 Tout ce qui à trait au ministère de l'Intérieur concernera le 11<sup>ème</sup> mémoire.

\*2 J'avais mis en place, avec des secouristes bénévoles, le secrétariat de l'ANUR dans le Nord.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

+ Inter-foulon  
interview + vr.

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

Didier Burggraeve

Le 5 Mars 1972.

Monsieur Alfred WESTPHAL,  
Député du Bas Rhin,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

A la suite de ma lettre du 28 juin 1971, vous avez bien voulu effectuer une intervention auprès de M. Albin CHALANDON, Ministre de l'Équipement, au sujet du Secourisme au permis de conduire et je vous en suis très reconnaissant.

J'ai lu avec attention la réponse du Ministre et elle m'amène à quelques observations. Pardonnez-moi de vous les transmettre si tardivement mais mes travaux me prennent tout mon temps.

Par une lettre datée du 30 juillet 1971, à votre tour, vous transmettiez votre sentiment au Ministre en précisant qu'il faudrait au moins enseigner aux candidats ce qu'il ne faut pas faire. Vous avez tellement raison, Monsieur le Député, que je viens de constater avec stupeur les consignes données aux élèves par l'intermédiaire du manuel de Code de la route. Dans ces conditions nous sommes mal partis pour bien éduquer !

Il est donc nécessaire d'insister sur ce qu'il ne faut pas faire. Toutefois ne pouvoir intervenir en face de quelqu'un qui perd son sang ou qui étouffe, alors que la vie ou la mort n'est qu'une question de secondes, c'est aussi impensable et nous ne devons l'accepter.

.../...

098

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

- 2 -

Ce n'est pas à vous, Monsieur le Député, qui êtes aussi médecin, que je rappellerai que 50 % des accidentés succombent avant leur arrivée à l'hôpital faute de secours rapides.

Alors 5 Gestes qui Sauvent pourquoi ? Tout d'abord 2 gestes pour prévenir : l'alerte aux spécialistes et le balisage de la route. Ensuite 3 gestes de Secourisme à la portée de tous mais seulement 3 gestes. Dans tous les autres cas on peut attendre et il faudra attendre les secours.

3 Gestes ? - Eviter l'étouffement du sujet ou savoir pratiquer le bouche à bouche ou le bouche à nez - Savoir arrêter une hémorragie par compression - Connaître la position de Sauvegarde pour les sujets inconscients qui gisent sur la chaussée. C'est tout ! Alors qui est réticent dans cette affaire ?

Les médecins nous dit-on ! Lesquels ? Car aux dernières Assises Nationales sur les accidents du trafic à PARIS les médecins unanimes ont préconisé cette solution. Il s'agit là des plus éminents praticiens de France dont plusieurs grands spécialistes de la traumatologie routière comme le Professeur ARNAUD que je connais bien, le Professeur SICARD, etc.

Enfin, ces 5 Gestes qui Sauvent seraient enseignés par les Organismes de Secourisme qui existent actuellement avec délivrance d'un livret, en 2 séances de 2h 30 environ.

Je tenais à vous donner ces quelques précisions. Je reste à votre entière disposition.

Je pense que vous accepterez d'en faire part à M. Albin CHALANDON car il a désigné tout récemment un groupe d'étude pour étudier tout spécialement cette question.

Avec mes remerciements pour l'aide que vous voulez bien m'accorder dans ce Combat, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver ".*

*Didier Burgraeve*

**Le 30 Août 1972.**

+ livret  
+ aut. - Ité rout.

Monsieur Albert LIOGIER,  
Député de l'Ardèche,  
Membre du Parlement Européen,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7ème

Monsieur le Député,

Après 5 années de travail j'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli un exemplaire du projet de livret sur les 5 Gestes qui Sauvent qui sera tiré en 10 millions et remis gratuitement aux automobilistes.

L'Association Nationale des Usagers de la route va donner le départ d'une Campagne Nationale d'Information et d'Education lors du Salon de la Sécurité de Nancy le 22 septembre prochain.

J'ai été reçu ce lundi au Cabinet de M. le Ministre de l'Intérieur où j'ai apporté 10.000 signatures en soutien à cette proposition.

Puisque la modification de la réglementation du permis de conduire dépend du Ministre de l'Intérieur afin d'y ajouter l'apprentissage des 5 Gestes qui Sauvent, je vous demande, si vous le voulez bien, de m'aider une dernière fois, dans cette affaire, que nous mènerons à son terme, en soutenant notre projet auprès du Ministre.

Je suis certain que je puis compter sur vous et je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

*Didier Burggraeve*

Le 5 Mars 1972.

+ interview  
à la tv.

Monsieur Albert LIOGIER,  
Député de l'Ardèche,  
Membre du Parlement Européen,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

Monsieur le Député,

Depuis ma dernière lettre, que je vous avais adressée le 4 juin 1971, le projet des 5 Gestes qui Sauvent a évolué dans un sens favorable.

Toutefois, les récentes statistiques des accidents routiers pour 1971 dont vous avez pris connaissance comme moi, certainement avec stupeur, nous rappellent notre devoir d'Homme vis à vis des autres.

J'ai l'Honneur de vous faire savoir qu'après un échange de correspondance avec la Présidence de la République, j'ai appris que mon dossier avait été transmis au Cabinet du Premier Ministre.

Sachant que cette solution permettrait d'épargner plusieurs centaines de vies humaines chaque année, je suis sûr que vous saisissez cette occasion, que je pense propice, afin d'attirer tout particulièrement l'attention du Premier Ministre.

C'est au Nom de ceux-là que je vous remercie car je sais que tous ensemble nous gagnerons la bataille de la route.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

ASSEMBLÉE NATIONALE

ALBERT LIOGIER

DÉPUTÉ DE L'ARDÈCHE  
MEMBRE DU PARLEMENT EUROPÉEN  
MAIRE DE O7-UCHEL

Paris le 7 Mars 1972

Cher Monsieur,

En suite à votre communi-  
cation j'adresse ce jour une lettre pressante à  
M<sup>r</sup> Sicurani, directeur du Cabinet de M<sup>r</sup> le 1<sup>er</sup>  
Ministre pour appuyer votre point de vue, que  
je partage, et lui demander de donner une  
suite positive au dossier qui vous le lui  
parvenir.

En vous félicitant encore pour votre action,  
hautement humanitaire, je vous prie d'agréer  
cher Monsieur, l'expression de mes sentiments  
tout dévoués et les meilleurs.

A. Liogier



**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burgraeve*

**Le 4 Juin 1971.**

*envoyé le 4/72  
interv. de Joulan.*

Monsieur Albert LIOGIER,  
Député de l'Ardèche,  
Membre du Parlement Européen,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

**Cher Monsieur,**

En juillet 1970 vous avez bien voulu vous  
préoccuper du problème complexe de la Sécurité  
Routière et tout particulièrement en ce qui con-  
cerne l'introduction d'une épreuve pratique de  
Secourisme à l'examen du permis de conduire.

Depuis cette date la position du Gouver-  
nement a sensiblement évolué et M. Jacques BAUMEL  
s'est déclaré partisan de ce projet.

J'ai tout récemment adressé cette propo-  
sition à M. le Premier Ministre et je pense donc  
que vous voudrez bien me faire l'Honneur de l'ap-  
puyer.

C'est ce que je souhaite et espère en  
vous priant de croire, Cher Monsieur, en ma  
parfaite considération.

**Didier BURGGRAEVE**



*A. Mansart*  
*10/10/72*

ASSOCIATION NATIONALE  
DES USAGERS DE LA ROUTE  
Direction Nationale de  
l'Enseignement

Le 29 Octobre 1972.

Monsieur Albert LIOGIER,  
Député de l'Ardèche,  
Membre du Parlement Européen,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75007 - P A R I S

Monsieur le Député,

Nous vous remercions de l'intérêt que vous apportez au projet des 5 Gestes qui Sauvent que nous voudrions faire introduire parmi les épreuves du permis de conduire.

Vous savez que ce problème a sensiblement évolué à la suite de très nombreuses interventions. Nous avons rassemblé la correspondance que vous avez échangée avec Didier BURGGRAEVE.

Il vous écrivait d'ailleurs en août dernier personnellement et il vous faisait part de la sortie d'un livret sur les 5 Gestes qui Sauvent que nous diffusons gracieusement et dont voici un exemplaire définitif.

Plus que jamais votre aide active est indispensable pour que nos efforts aboutissent enfin à l'éducation des conducteurs, en réalité de tous les usagers, sur la conduite à tenir en présence d'un accident.

Espérant pouvoir compter toujours sur votre aide, nous vous assurons, Monsieur le Député, de notre parfaite considération.

Pr le Secrétariat du Nord,

Catherine MANSART

**PIERRE VOLUMARD**

Député de l'Isère  
27, Rue Docteur-Mazet  
38 - GRENOBLE

PARIS, le 5 AVRIL 1972

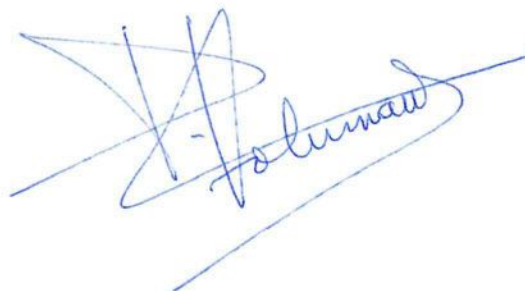
Monsieur Didier BURGGRAEVE  
251, rue Jules Guesde  
59 - ROUBAIX

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu vos correspondances des 22 Novembre 1971 et 25 Février 1972, pour lesquelles je m'excuse de n'avoir pu vous répondre plus tôt, comme je le souhaitais.

Je continue à appuyer votre projet des "5 gestes qui sauvent" tant auprès de M. BOULIN que de M. CHALANDON, et espère que nous arriverons au résultat souhaité.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, en mes meilleurs et cordiaux sentiments.



Pierre VOLUMARD

ASSEMBLÉE NATIONALE

**PIERRE VOLUMARD**

Député de l'Isère

27, Rue Docteur-Mazet

38 - GRENOBLE

PARIS, LE 1er JUIN 1972

*non réélu en 1973.*

Monsieur Didier BURGGRAEVE

251, rue Jules Guesde

59 - ROUBAIX

Cher Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint,  
la lettre que j'ai reçue de M. Albin CHALANDON à la suite  
de ma nouvelle intervention en faveur de votre action.

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, en mes  
meilleurs et cordiaux sentiments.



Pierre OLUMARD

MINISTÈRE  
DE L'ÉQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT

24 MAI 1972

LE MINISTRE  
CAB/P-2921/71

1250/72

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu appeler une nouvelle fois mon attention sur les suggestions faites par M. Didier BURGGRAEVE, relatives aux premiers soins à donner aux blessés de la route.

Un groupe d'études comprenant des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-école et des différentes Administrations intéressées a été chargé de procéder à l'examen de la question relative au secourisme, et notamment à son introduction éventuelle dans les épreuves de l'examen du permis de conduire.

Les premiers échanges qui ont eu lieu au sein de ce groupe tendent à confirmer que l'introduction de notions de secourisme dans les épreuves de l'examen du permis de conduire n'est pas souhaitable, car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché.

Il paraît donc préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet. La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route.

Le groupe d'études poursuit ses travaux et je ne manquerai pas de vous tenir informé des décisions que je serai amené à prendre sur le vu des conclusions qui auront pu être dégagées.

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments très cordiaux.

Monsieur Pierre VOLUMARD  
Député de l'Isère  
Assemblée Nationale  
PALAIS BOURBON

Albin CHALANDON.

P A R I S - 7ème -  
=====

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".*

*Didier Burggraeve*

Le 6 Juin 1972.

Monsieur Pierre VOLUMARD,  
Député de l'Isère,  
27, rue Docteur Mazet  
38 - GRENOBLE

*LDMP.*

Monsieur le Député,

Je vous remercie très sincèrement de l'aide que vous voulez bien m'accorder dans mon Combat pour la Sécurité Routière.

Je reçois à l'instant la lettre que vous avez reçue de M. Albin CHALANDON, Ministre de l'Equipement. Je ne puis ne rien dire car je ne suis pas du tout d'accord.

Il est inadmissible de dire que les notions de Secourisme seraient suffisantes car nos difficultés avec les médecins résident dans le fait qu'ils trouvent que nous allons trop loin. Est-ce qu'apprendre le bouche à bouche est insuffisant, est-ce qu'apprendre l'arrêt d'une hémorragie est insuffisant, est-ce qu'apprendre la position de Sécurité pour un inconscient est insuffisant ? Soyons sérieux !

S'orienter vers une information et une éducation, c'est une catastrophe que j'annonce à l'avance. Apprendre les erreurs à ne pas commettre sans dire en même temps ce qu'il convient de faire c'est un non sens et je m'en étonne avec surprise.

En conclusion, je suis au regret de vous dire que le groupe d'études est tout à fait à côté de la question.

.../...

.../...

La solution, pour vaincre ce fléau, c'est d'éduquer. C'est une formule de longue haleine, 10 ou 20 ans de travail, formule à laquelle il s'agit d'ajouter des mesures immédiates pour parer à l'augmentation considérable des accidents, des morts et des blessés.

L'éducation doit se faire dès l'école primaire afin d'y former de futurs hommes responsables. Il faut leur inculquer un mode de pensée 'sécurité' au moment où justement leur mentalité, leur conception des choses se dessinent.

Lorsque l'on sait que plus de la moitié des accidentés succombent faute de premiers secours, il y a de quoi rêver et rester indigné ! Alors, puisqu'il n'est pas possible d'éviter l'accident, essayons de sauver ceux qui en sont les victimes parfois innocentes.

Chacun de nous ne devrait circuler sans savoir ce qu'il convient de faire en présence d'un blessé. Nous ne voulons pas faire de tous les conducteurs des Secouristes, nous savons bien que c'est impossible.

Les 5 Gestes qui Sauvent, c'est surtout ce secours efficace à celui qui étouffe ou qui saigne abondamment et qui ne peut attendre !

Je compte essentiellement sur vous, Monsieur le Député, puisque vous avez compris mon Appel, pour essayer de le faire comprendre à M. CHALANDON.

Avec mes remerciements renouvelés, je vous prie de croire en l'expression de mes meilleurs sentiments.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président de  
l'Association Nationale des  
Usagers de la route.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

*Didier Burggraeve*

Le 21 Janvier 1973

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*fav. M. Mazet  
Isère*

Monsieur Pierre VOLUMARD,  
Député de l'Isère,  
27, rue Docteur Mazet  
38 - GRENOBLE

Monsieur le Député,

Vous aviez bien voulu effectuer plusieurs démarches en faveur d'une proposition que je vous avais transmise au sujet des accidents de la route.

Il s'agissait de faire apprendre aux conducteurs, au moment des épreuves du permis de conduire, la conduite à tenir en cas d'accident et quelques gestes qui Sauvent.

Je vous remercie de vous être attaché à ce problème qui nécessite la collaboration de tous.

Voici, ci-inclus, le livret des 5 Gestes qui Sauvent. C'est un document à partir duquel on peut valablement discuter à savoir s'il dégage bien le but à atteindre, c'est à dire l'instruction des conducteurs sur les "premiers secours", pour SAUVER les blessés de la route.

Je vous demanderai de bien vouloir le transmettre à M. GWICHARD pour étude auprès du Groupe de travail chargé d'étudier cette proposition. Je suis tout à fait disposé à participer à une réunion.

En vous remerciant à nouveau pour votre aide dans ce Combat pour la Vie, je vous prie de trouver iné, Monsieur le Député, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

ASSEMBLÉE NATIONALE

RAYMOND ZIMMERMANN

DOCTEUR EN DROIT  
DÉPUTÉ DU HAUT-RHIN  
CONSEILLER GÉNÉRAL  
VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMISSION  
DES LOIS

14. RUE POINCARÉ  
68 MULHOUSE  
TÉL. 45.82.82

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 7 AVRIL 1972

RF.

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Equipes de Protection Civile  
5, Rue Delerue

59 - WASQUEHAL

-----

Monsieur,

En suite à votre honorée du 25 Février 1972,  
je vous confirme que je suis intervenu auprès de M. le  
Premier Ministre pour lui indiquer tout l'intérêt que je  
porte à vos propositions qui lui sont actuellement soumises.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes  
sentiments les plus distingués.



Député



ASSEMBLÉE NATIONALE

RAYMOND ZIMMERMANN

DOCTEUR EN DROIT  
DÉPUTÉ DU HAUT-RHIN  
CONSEILLER GÉNÉRAL  
VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMISSION  
DES LOIS

14, RUE POINCARÉ  
68 MULHOUSE  
TÉL. 45.52.82

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 17 Avril 1972

CB

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Equipes de Protection Civile

5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL

Monsieur,

Je m'empresse de vous adresser sous ce pli la copie de la lettre du 13 Avril 1972 qui m'a été adressée par Monsieur Jacques CHABAN DELMAS, Premier Ministre, à la suite de mon intervention parlementaire.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.



Député

P.J.

Copie

Le Premier Ministre

Paris, le 13 Avril 1972

Monsieur le Député,

J'ai bien reçu votre lettre par laquelle vous attirez tout particulièrement mon attention sur M. Didier BURGGRAEVE, Lauréat de la Fondation de la Vocation en 1970, Moniteur de Secourisme, qui s'intéresse aux accidentés de la route.

J'ai le plaisir de vous faire savoir que votre protégé a été reçu à mon cabinet par M. EISENMANN, Conseiller Technique, Chef de la Mission Interministérielle de la Sécurité Routière.

Cet entretien a permis d'étudier les suggestions fort intéressantes de M. BURGGRAEVE qui a paru satisfait de cette audience.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

signé : Jacques CHABAN DELMAS

La FNPC (Fédération Nationale de Protection Civile) avait émis un vœu lors de son assemblée générale du 13 mai 1972 (concernant le secourisme et le permis de conduire), sans il est vrai entrer dans le détail (formation pratique, quels gestes ?). Dans sa revue, elle le rappelait tout en publiant la réponse aux questions écrites (et aux lettres des très nombreux députés contactés par moi-même) qui donnait « l'avis » du groupe constitué. Cet article de la FNPC ajoute toutefois qu'une nouvelle disposition (30 juin 1972) « recommandait » la conduite à tenir pour l'alerte des secours et la protection des lieux (les 2 premiers gestes), ce qui était mieux que rien.

On voyait aussi ces informations paraître dans des revues spécialisées consacrées au secourisme ou à la sécurité (comme la revue PCSI « Protection civile et sécurité industrielle » de France Sélection ou de l'INRS (Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, organisme chargé de la diffusion du secourisme du travail dans les entreprises).

M. **BARBEROT**, toujours très actif, me faisait parvenir les débats à l'Assemblée nationale, du 5 mai 1972 où il était intervenu. On trouvera ci-après l'essentiel de ce débat. Il est intéressant de relire ces échanges, plus de trente cinq années plus tard ! Le député de l'Ain insista, en reprenant la parole sur « l'enseignement du secourisme ». M. **BAUMEL** évoqua le secours aux blessés mais rien de précis lors de ce débat en ce qui concerne les usagers de la route eux-mêmes, les premiers témoins... Je remerciais le député de son envoi par une lettre en date du 23 juin en apportant à nouveau des propositions actualisées.

Par exemple, pourquoi pas commencer par former aux « 5 gestes » tous les routiers ? Et aussi, impliquer la télévision, l'enseignement de la sécurité routière et du secourisme dès l'école primaire (relancé par la loi de modernisation de la sécurité civile en juin 2004). Et encore, le fléau de l'alcool au volant. Il suffit de lire, de nombreuses mesures suivies de nombreuses années... plus tard !

Certains, comme le député du Nord **Alban VOISIN** (le 5 juillet 1971) étaient tout à fait prêt à appuyer, lui aussi, toute proposition qui viendrait en discussion à l'Assemblée. Mais il fallait pour cela que l'un d'entre eux dépose une proposition de loi. On insistait pour dire, à cette époque, que cette question était strictement du domaine réglementaire, donc des pouvoirs publics. Chaque député, acquis à cette cause, devait donc saisir l'un des ministres intéressés par cette question précise, soit directement, soit par question écrite, parfois le Premier ministre, ou intervenir lors de débats à l'Assemblée (ou au Sénat), et c'est ce qu'ils faisaient.

C'est ce que j'écrivais au député du Nord le 22 avril 1972. Puis le 16 janvier 1973 après ma première rencontre avec **Christian GERONDEAU** le premier délégué interministériel à la sécurité routière.

Mais il ne fut pas réélu en 1973. J'apprendrais alors tout le travail à recommencer, pour relancer les députés réélus et aussi pour contacter les nouveaux à qui il fallait tout expliquer depuis le début.

Egalement, de nombreux députés continuaient à écrire au ministre des Transports (M. **CHAMANT**) alors qu'il n'avait pas, même si c'est étrange, la responsabilité directe de la formation des conducteurs donc des permis de conduire. Le député de la Haute Saône **Pierre VITTER** l'avait fait et me l'avait écrit le 30 juin 1971. C'est pourquoi, le 22 avril 1972, je lui demandais d'axer ses interventions vers le ministre de la Santé ou celui de l'Intérieur.

La conjonction de toutes les démarches des députés devait faire bouger les choses. Chaque fois que je le pouvais j'adressais une lettre pour alerter tel député sur tel point particulier, comme auprès du député de Paris **Paul STEHLIN** le 23 avril : « Si des médecins sont réticents, je comprends mal pourquoi les Assises sur les accidents du trafic réunies à Paris fin 1971 se sont prononcées POUR ? ».

## Vœu concernant le secourisme et le permis de conduire présenté par le F. N. P. C. dans son Assemblée Générale du 13 mai 1972

Un groupe d'études a été constitué auprès du **Ministre de l'Équipement** comprenant des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-écoles et des différentes administrations intéressées, notamment le Service National de la Protection Civile, en vue de procéder à l'examen de cette question.

Ce groupe a estimé que l'introduction dans les épreuves du permis de conduire de notions de secourisme n'est pas souhaitable, car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché.

Il a paru préférable de s'orienter vers une infor-

mation et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet ; la formation à leur donner pourrait alors consister, avant tout, à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route.

Par ailleurs, une nouvelle disposition du Code de la Route (art. 53-3) introduite dans le décret n° 72 541 du 30 juin 1972 (J.O. 1<sup>er</sup> juillet) fixe, à titre de recommandation, le comportement des usagers, en cas d'accident. Ces recommandations sont essentiellement orientées vers le déclenchement de l'alerte et les dispositions à prendre pour prévenir de nouveaux accidents et l'aggravation de celui qui s'est produit.

### DIFFUSION DE NOS INFORMATIONS ET SUGGESTIONS

*Sauf indication contraire nous ne voyons aucun inconvénient à la reproduction par d'autres journaux ou bulletins des informations et suggestions du présent bulletin, demandant seulement à ceux de nos confrères qui nous feraient des emprunts de bien vouloir en mentionner l'origine et de nous adresser un exemplaire des publications dans lesquelles ils les auraient utilisées.*

13

### NOTIONS DE SECOURISME ET PERMIS DE CONDUIRE.

(« J.O. » A.N., 29 janvier 1972, p. 246.)

M. Delorme appelle l'attention de M. le **Ministre de l'Équipement et du Logement** sur un aspect important du problème des secours à apporter aux accidentés de la route. En 1970, il y a eu 15 000 tués sur les routes françaises dont 50 % sont décédés avant l'admission à l'hôpital, souvent faute de soins urgents. Il lui demande s'il peut lui indiquer s'il n'estime pas souhaitable de répandre auprès des conducteurs des notions de secourisme par l'introduction de cours spéciaux dans les auto-écoles et une politique de subvention aux organismes nationaux de secourisme. (Question du 4 novembre 1971.)

**Réponse.** — Un groupe d'études vient d'être créé au ministère de l'Équipement et du Logement afin de procéder à l'examen de la question relative au secourisme, et notam-

ment à son introduction éventuelle dans les épreuves du permis de conduire. Il comprend des médecins spécialistes de traumatologie, des représentants des syndicats de moniteurs d'auto-école et des différentes administrations intéressées. Les premiers échanges qui ont eu lieu au sein de ce groupe tendent à confirmer que l'introduction dans les épreuves du permis de conduire de notions de secourisme n'est pas souhaitable, car ces notions seraient nécessairement insuffisantes et risqueraient alors d'aller à l'encontre du but recherché. Il paraît préférable de s'orienter vers une information et une éducation des futurs conducteurs sur ce sujet. La formation à leur donner pourrait consister avant tout à leur apprendre les erreurs à ne pas commettre en présence d'un blessé de la route. Le groupe d'études précité va rapidement poursuivre ses travaux afin de définir ce qu'il convient de faire.

## ACCIDENTS DE LA ROUTE PDM

M. le président, M. Barberot demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations publiques) si le Gouvernement ne compte pas proposer au Parlement de nouvelles dispositions législatives ou prendre, sur le plan réglementaire, les mesures propres à réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

M. Ansquer rappelle à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations publiques) qu'un recueil de données statistiques sur l'assurance automobile publié à la fin du mois de janvier 1972 a précisé qu'en 1971, le nombre des personnes tuées dans les accidents de la route avait dépassé le chiffre de 16.000. Il est vraisemblable qu'en 1972, compte tenu des constatations faites à l'occasion des premiers grands départs de l'année, ce chiffre sera dépassé. Il lui demande à partir des études faites en commun par l'administration et les spécialistes de l'automobile qui se sont concertés au cours de différentes réunions d'une « table ronde » quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre afin de réduire le nombre des accidents d'automobiles.

M. Dupuy attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations publiques) sur le nombre grandissant des accidents de la route. Il lui demande s'il n'entend pas prendre des mesures propres à réduire le nombre et la gravité de ces accidents.

M. Tissandier, ému par l'augmentation croissante du nombre des accidents de la route, demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations publiques) quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour remédier à cette situation.

M. Chazelle attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre (relations publiques) sur le fait que les conditions de sécurité de la circulation routière se dégradent rapidement, le premier résultat en étant que, en France, un décès sur trente est aujourd'hui dû à la route et que le nombre de blessés graves augmente en proportion. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour renverser une telle tendance, notamment par une meilleure coordination de l'ensemble des moyens de transport nationaux permettant une meilleure utilisation des réseaux routiers et ferrés, par un renforcement des lois sociales s'appliquant aux chauffeurs salariés et par un strict respect de leurs dispositions et par une éducation permanente des usagers de la route menée avec tous les moyens dont dispose le Gouvernement.

Je fixe, conformément à l'article 135 du règlement, à quinze minutes le temps de parole imparti aux auteurs de question.

Je leur rappelle, en outre, que s'ils désirent intervenir dans le débat qui suivra la réponse du ministre, ils doivent s'inscrire à la présidence.

La parole est à M. Barberot, auteur de la première question.

**M. Paul Barberot.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, pour la quatrième fois j'interviens à cette tribune à propos de la sécurité routière. Ce n'est pas de gaieté de cœur que nous venons faire le point sur la calamité nationale que sont les accidents de la route.

L'Assemblée elle-même a payé récemment son tribut, en la personne de notre regretté collègue de groupe et ami Paul Cormier.

Nous souhaitons donc être informés des résultats obtenus, mais surtout des intentions et des mesures nouvelles envisagées par le Gouvernement.

Ce débat auquel nous allons participer est donc important.

Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir accepté et même voulu cette discussion.

Je tiens à vous exprimer aussi ma satisfaction et ma gratitude, car ce débat confirme le souci de M. le Premier ministre, celui du Gouvernement et le vôtre, que soit fait le maximum pour faire prendre conscience par les automobilistes et les piétons de leurs responsabilités et de leurs devoirs.

Ce souci se traduit par l'adaptation permanente de moyens d'information, de signalisation, comme par l'amélioration des routes — action jugée un peu lente — afin que ces dernières soient adaptées aux besoins croissants de la circulation, qu'il s'agisse de la circulation urbaine ou en agglomération, ou de la circulation en rase campagne.

Il y a un an, jour pour jour, répondant à mon intervention, vous affirmiez ici même, monsieur le secrétaire d'Etat, la volonté formelle du Gouvernement d'inscrire parmi les priorités de son action « la lutte humanitaire pour défendre la vie des Français sur les routes de notre pays ».

Je constate déjà que cette promesse a été suivie d'action, du point de vue de l'information, de la signalisation et de l'amélioration du réseau routier. Je m'en réjouis et vous en remercie.

Mais beaucoup reste à faire, car le bilan des accidents, des morts et des blessés de la route s'est encore aggravé dans une proportion angoissante, même si l'on tient compte du correctif dû à l'augmentation de tous les types de véhicules du parc automobile.

Votre souci de la sécurité routière est aussi celui de mes collègues et de moi-même. C'est pourquoi je me félicite d'appartenir à ce groupe d'étude des problèmes de la route, que préside mon collègue et ami M. Boudet.

Au sein de ce groupe, il nous a été permis d'avoir des contacts avec vous, mais aussi avec plusieurs de vos collègues du Gouvernement qui sont concernés par ce problème, comme avec leurs collaborateurs directs. Je vous remercie pour cette concertation fructueuse que nous souhaitons voir se poursuivre.

L'an passé, vous aviez parlé d'espoir en comparant les statistiques d'accidents et en constatant que ce fléau était momentanément enrayé; vous indiquiez l'action à mener, le but à atteindre: « faire régresser ce fléau ».

Malheureusement, les chiffres sont là et le bilan de 1971 est, lui aussi, éloquent: 16.213 morts, 353.386 blessés, dont beaucoup sont définitivement handicapés et infirmes, pour 249.817 accidents de la route.

Ces chiffres accusent une très forte augmentation puisque, par rapport à 1970, le nombre des morts et des blessés s'est accru de plus de 7 p. 100 en 1971.

Selon des statistiques plus récentes, il y a eu 140 morts le 1<sup>er</sup> mai 1972, contre 155 le 1<sup>er</sup> mai 1971, soit une légère régression. Il en est de même pour le nombre des blessés.

Il est donc permis de reprendre espoir, mais l'action entreprise ne doit pas être interrompue. Les chiffres que je viens de citer ne doivent pas nous laisser sans réaction; ils doivent nous inciter à renforcer notre action et à approfondir notre réflexion.

Le 5 mai 1971, vous avez précisé ici même, monsieur le secrétaire d'Etat, répondant à mes remarques, qu'au-delà de solutions simplistes — mise en accusation du réseau routier, renforcement du contrôle et de la gendarmerie — il fallait établir un plan à long terme et accepter que celui-ci ne porte ses fruits que progressivement.

J'approuve ce propos, je constate la réalité de votre action, et c'est pourquoi j'ai souhaité en connaître les premiers résultats, ainsi que les mesures envisagées.

A ce point de mon intervention, je veux rendre hommage aux organismes et aux organisations nationales qui œuvrent avec bonheur dans le même sens, en informant, en éduquant et en faisant prendre conscience à chaque conducteur de ses responsabilités.

Je pense spécialement à la Prévention routière, à son action de sensibilisation et de formation des jeunes, aux pistes de prévention qui ont été édifiées en accord avec les collectivités locales et avec leur participation.

Personnellement, je peux attester cette efficacité puisque, dans la ville que j'administre et qui est associée à la Prévention routière, 12.000 scolaires, chaque année, s'initient à la conduite automobile et apprennent les données essentielles du code de la route.

Je pense aux pistes mobiles de prévention routière, animées par les constructeurs et par la gendarmerie; à l'action d'associations telles que la Croix-Rouge, avec les cours de secourisme, à l'action des automobiles-clubs et des touring-clubs pour la vérification des véhicules.

Que ces actions soient nécessaires, c'est certain, mais les moyens qui leur sont consacrés doivent être accrus. C'est là un devoir de la part du Gouvernement, afin que les services mis à la disposition des usagers soient encore plus efficaces.

Monsieur le secrétaire d'Etat, les causes d'accidents relèvent, à mon sens, de trois ordres: l'état du matériel, le réseau

routier, le facteur humain, lesquels, je le sais, sont retenus par la « table ronde » sur la sécurité routière, dont nous apprécions la qualité du travail comme le dévouement des participants. Aussi suis-je assuré que des conclusions proposées naîtront de mesures bénéfiques.

Le parc automobile, lui, s'accroît chaque année de façon importante, c'est un fait. Cependant, l'âge moyen des véhicules reste élevé.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite que soit déposé et discuté un projet de loi dont l'objet serait de créer un organisme ou un établissement public chargé d'assurer périodiquement la vérification complète des véhicules en circulation. Une vérification devrait aussi être obligatoire après tout accident ayant entraîné des réparations importantes. Le projet de loi préciserait les conditions et obligations imposées aux automobilistes, aux responsables et aux agents chargés de la vérification.

Une proposition allant dans ce sens existe déjà : la proposition « Technas », de l'association Sauvegarde. Elle me semble très bonne et positive.

L'amélioration permanente de la sécurité des véhicules doit rester l'un des premiers soucis des constructeurs.

Quant au réseau routier, son entretien, son amélioration et son adaptation doivent faire l'objet du souci permanent du Gouvernement comme des responsables locaux.

Les efforts accomplis dans ce sens se poursuivront, je le sais, mais je veux insister sur les points importants.

La signalisation routière doit être adaptée, certes, mais non pas multipliée ; sinon, l'automobiliste ne serait plus sensibilisé par l'indication qui lui est donnée.

Je crois que trois cents « points noirs » ont été aménagés en 1971. C'est un bon début, mais cette action doit s'intensifier car, à ce jour, d'après les estimations, il reste au moins deux mille « points noirs » à supprimer.

Il faut également élargir les routes, afin de rendre le trafic plus fluide. Tout ne peut être fait en un jour, c'est certain, mais il faut au moins accélérer la création des zones de doublement, principalement dans les déviations importantes et tout au long des routes qui relient les capitales régionales aux villes d'appui, entre autres, dans l'attente du doublement des routes ou de leur mise à quatre voies, seule solution valable.

Ce disant, je pense plus particulièrement aux difficultés de circulation que connaît la fameuse route nationale n° 83, qui relie Strasbourg à Lyon, en passant par la ville que j'administre, Bourg-en-Bresse. Cette route, toujours à deux voies, supporte un trafic qui est depuis longtemps excédentaire mais s'accroît cependant d'année en année. Mais il en va de même pour beaucoup d'autres routes, monsieur le secrétaire d'Etat. C'est pourquoi j'insiste pour que l'effort financier qui a été amorcé soit accentué, au cours des prochaines années.

D'autre part, trop d'arbres bordent encore nos routes. Je ne veux pas dire qu'il faille les abattre tous. La politique d'abatage systématique pratiquée à une certaine époque était vraiment exagérée. Mais là où des arbres subsistent, il conviendrait d'en supprimer un ou deux sur trois, car leur espacement actuel correspond aux besoins de la circulation à cheval. Cette suppression devrait être assortie, aux points plus dangereux, de la pose de glissières métalliques, qui assurent une plus grande sécurité.

Puis entre en jeu le facteur humain qui, lui aussi, a son importance. L'homme est sujet à des défaillances physiques et il a aussi tendance à commettre des imprudences, lesquelles sont consécutives aux difficultés de la circulation.

Pour éviter les accidents imputables aux défaillances, il faudrait — mesure délicate à prendre, mais nécessaire — que soit vérifiée l'aptitude physique des conducteurs. A cela devrait s'ajouter l'obligation d'inscrire sur le permis de conduire le groupe sanguin de chaque automobiliste. La tâche de tous ceux qui doivent donner des soins d'urgence en serait facilitée. Mme Thome-Patenoire a d'ailleurs déposé une proposition de loi à ce sujet et je l'en félicite.

Quand l'accident arrive, souvent les premières personnes présentes s'efforcent de porter secours, avec beaucoup de bonne volonté et de dévouement. Mais, par ignorance, des erreurs sont quelquefois commises qui aggravent l'état du blessé. Il serait nécessaire, à mon sens, que soit exigé, à l'examen du permis de conduire, le minimum de connaissances de secourisme.

D'autres défaillances sont dues à l'équipement comme à l'habillement du conducteur. Il conviendrait, entre autres mesures, que soit précisé et codifié le port de la ceinture de sécurité, afin de le rendre vraiment obligatoire pour tous les véhicules et pour tous leurs occupants, et que soit aussi exigé le port de véritables chaussures de sécurité antidérapantes. Là aussi, le mauvais équipement est souvent la cause d'accidents.

Par temps de pluie, les projections, surtout derrière les gros véhicules, forment sur les pare-brise une nappe d'eau qui rend pratiquement nulle la visibilité. Il serait donc nécessaire que des protections efficaces soient exigées, au moins sur les poids lourds, car les barettes de caoutchouc — quand elles existent — sont insuffisantes.

Sur tous ces points, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite connaître vos intentions.

Je ne doute pas que, dans votre réponse à l'ensemble des questions qui vous seront aujourd'hui posées, vous satisferez notre besoin d'information. Nous pourrions ainsi constater une nouvelle fois la volonté bien arrêtée du Gouvernement — les résultats acquis le prouvent — d'entreprendre à bref délai tous les efforts possibles pour que recule le grand fléau national que sont les accidents de la route.

Nous attendons tous la mise en application rapide non seulement des mesures indispensables d'infrastructure, mais aussi de discipline générale.

Pour les réponses que vous allez fournir aujourd'hui et pour l'action que vous menez, je vous remercie monsieur le secrétaire d'Etat. (Applaudissements sur quelques bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. Ansquer, auteur de la deuxième question.

M. Vincent Ansquer. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous vivons désormais l'ère de l'automobile.

Tout en appréciant les facilités que nous procure l'automobile, nous en mesurons aussi les inconvénients. Mais nous devons surtout nous organiser pour que la circulation sur les routes de France n'entraîne pas ce long et douloureux cortège de tués et de blessés.

Le bilan de l'année 1971 a été publié, comme vient de le rappeler notre collègue M. Barberot. Il n'est cependant pas inutile de souligner une nouvelle fois que, l'année dernière, près de 250.000 accidents de la route ont provoqué la mort de 16.213 personnes, tandis que 353.000 autres étaient blessés.

Tous ces chiffres accusent une augmentation par rapport à ceux de 1970, notamment en zone urbaine. Toutefois, il faut tenir compte de l'accroissement du trafic et des mesures prises en 1971, qui ont freiné le rythme et la gravité des accidents.

Trois éléments peuvent être mis en cause dans un accident de la circulation : la route, le véhicule et l'homme.

Certes, le réseau routier est le plus souvent accusé de constituer l'une des principales causes des accidents. On critique facilement le mauvais état des routes, leur étroitesse, la déféction de la signalisation, l'inadaptation des règles de priorité, notamment sur les « chemins de terre ».

Il est vrai aussi que l'automobile contribue pour une part importante aux ressources de l'Etat : quelque 31 milliards de francs en 1970.

Bien qu'en forte croissance déjà, les fonds publics réservés à l'aménagement des routes nationales devront donc progresser davantage encore. Ils ne doivent pas aller seulement à la construction des autoroutes où la gravité des accidents est beaucoup plus grande que sur les routes nationales : pour cent accidents, on compte près de vingt morts sur les autoroutes, contre onze en zone rurale et trois en zone urbaine.

D'autre part, on constate actuellement que le trafic s'intensifie plus rapidement sur le réseau secondaire que sur le réseau principal.

Enfin, les statistiques du premier trimestre de 1972 font apparaître un accroissement de 24 p. 100 du nombre des morts hors agglomérations, par rapport aux chiffres du premier trimestre de 1971. D'où la conclusion rapide, qui vient à l'esprit, de la nécessité d'un effort particulier sur le réseau routier hors agglomérations et sur les routes nationales ou sur la voirie secondaire.

le problème des accidents de la circulation comme un problème majeur de survie dans la nation.

C'est un véritable fléau national que nous avons à combattre, et quelques chiffres en situent les dimensions : pour le seul week-end de Pâques 1972, on a dénombré 265 morts et 5.260 blessés ; et, pour l'année 1971, le bilan en France s'établit à 16.212 morts, soit une augmentation de 7,45 p. 100 par rapport à 1970, et à 233.374 blessés, soit une augmentation de 7,19 p. 100.

Ainsi, le nombre des morts est supérieur à la population d'une ville comme Rambouillet, et celui des blessés à la population d'une ville comme Nice.

On découvre soudain qu'une mesure unique comme la limitation de vitesse est inopérante. C'est en définissant une véritable stratégie de défense nationale, un ensemble de mesures intéressant la route, le véhicule, l'homme, qu'on peut essayer de réduire le prix absurde en vies humaines qui est pour l'automobiliste français le plus élevé du monde.

Dois-je ajouter que le parc automobile s'accroît chaque année ? Si on dénombrerait huit millions de voitures particulières en 1965, on prévoit que vingt-deux millions de véhicules seront en circulation en 1985.

Parallèlement à cet accroissement de trafic qu'il est impossible d'endiguer, les accidents de la circulation augmentent dans des proportions mathématiques.

Il faut faire savoir aux actuels candidats au permis de conduire qu'ils courent un risque sur dix de tuer ou d'être tués dans un tel accident.

Je voudrais, mesdames, messieurs, avant d'aborder les trois points qui me semblent déterminants dans l'étude de ce problème — la route, le véhicule, l'homme — indiquer que l'accident contre lequel on ne peut rien, ressortissant à la fatalité, est exceptionnel, et que l'accident de la circulation se présente dans des conditions médicales spécifiques. Cela me permettra d'évoquer le corollaire de ces accidents, après en avoir étudié les causes, c'est-à-dire la réorganisation des soins aux blessés et les chances de survie.

Le premier des facteurs déterminants, c'est la route. Longtemps — d'autres l'ont déjà dit à cette tribune — notre réseau routier fut le plus beau du monde. Aujourd'hui, la vérité éclate. Si le réseau français a une densité remarquable, il est absolument inadapté au trafic moderne.

Le réseau national, systématiquement négligé, faute de crédits d'entretien, est au bord de la destruction. Cependant, le fonds spécial d'investissement routier, qui fut créé en 1951, n'a jamais été alimenté selon les prescriptions légales. On devait lui consacrer 22 p. 100 du produit de la taxe sur les carburants. Ce ne fut jamais le cas. Le taux réel évolua entre 7 p. 100 et 13 p. 100, tandis que le montant de la taxe, lui, avait doublé dès 1960.

Le problème des autoroutes doit aussi être évoqué. On a estimé que la construction de 4.500 kilomètres d'autoroute éviterait 1.100 tués par an. Je ne pense pas, contrairement à certaines idées, à certaines espérances, que l'autoroute puisse être une panacée propre à assurer la sécurité routière. Que nos espoirs n'aient pas été réalisés dans la construction d'un certain nombre de kilomètres nécessaires, nous en sommes tous convaincus. Mais que le Gouvernement n'y trouve pas une justification à la lenteur de la construction envisagée !

L'autoroute est pour trop de conducteurs un autodrome. Se pose le problème nouveau de la conduite sur autoroute. Il faudra éduquer les conducteurs par persuasion ou par contrainte, en sachant que les conducteurs des pays voisins du nôtre se sont adaptés depuis plus longtemps que nous à l'utilisation des autoroutes.

Il est certain que, par sa monotonie, l'autoroute crée un relâchement de l'attention. Elle fait croire fallacieusement à un conducteur qu'il peut user et abuser de ses forces en « avalant » un nombre excessif de kilomètres et que la facilité est synonyme de sécurité.

Puisque je parle de l'infrastructure, je dois souligner le danger que présentent les points noirs sur l'ensemble des réseaux, points noirs qui ne sont pas tous supprimés, loin de là, et la nécessité de hâter la transformation des routes à trois voies, les plus meurtrières, en routes à quatre voies.

En attendant les autoroutes, il conviendrait de renforcer la signalisation au sol pour faciliter l'orientation du conducteur, de multiplier les bandes délimitant la bordure de route en

utilisant des bandes réflectorisées, visibles la nuit, de supprimer les obstacles latéraux dangereux — poteaux télégraphiques et téléphoniques, panneaux de signalisation et bornes de kilométrage — d'améliorer les carrefours dangereux dont je parlais il y a un instant et de simplifier la signalisation, qui est une cause de distraction.

Actuellement, sur cent kilomètres de route nationale, un conducteur doit enregistrer quelque cinq cents signaux !

L'élargissement des routes, j'y insiste, s'impose. On ne fait pas atterrir un Boeing 747 sur une piste d'avant-guerre conçue pour de petits appareils à hélice. Voilà pourtant ce qui se passe en France, avec nos voitures, quand elles arrivent à frayer leur chemin sur des routes étroites, à double sens, trop souvent en défectueux état.

Le deuxième volet de mon triptyque, je le consacrerai à la voiture.

Selon les statistiques, la part des accidents imputables aux voitures particulières peut être évaluée à 12 p. 100.

Pour cent accidents causés par une déficience du véhicule, vingt et un sont dus aux pneumatiques usés, vingt et un à des freins déficients, quinze à des feux insuffisants ou inexistantes, quatre à une direction déréglée, neuf à un mauvais état général. Enfin, 30 p. 100 de ces accidents découlent d'une surcharge.

Dois-je rappeler qu'un jeune avocat américain, Ralph Nader, a démontré que, pour des raisons d'ordre commercial, l'industrie automobile américaine faisait passer l'élégance des formes et les performances avant la sécurité. A la suite du livre de Ralph Nader, le parlement américain a voté une loi chargeant le secrétaire d'Etat au commerce de préparer des mesures de sécurité applicables à tous les véhicules.

Il serait nécessaire que le contrôle, obligatoire en France pour les poids lourds, soit étendu aux voitures de tourisme. A cet égard, nous sommes en retard par rapport à d'autres pays voisins, telle la Belgique.

La vétusté du véhicule joue un rôle déterminant. Des vérifications périodiques et régulières sont souhaitables, comme cela se pratique en Suède, au Japon, en Allemagne fédérale, en Grande-Bretagne, en Union soviétique, où elles peuvent entraîner la confiscation du véhicule. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet en France.

Le contrôle doit évidemment porter aussi sur l'équipement en usine même des véhicules.

Dans ce domaine, on peut parler d'une double sécurité, à la fois active et positive : active, lorsqu'elle empêche l'accident de se produire, positive quand elle diminue l'effet de l'accident.

Sait-on, par exemple, qu'en matière de résistance de la carrosserie aux chocs, la partie centrale est souvent renforcée, mais que l'avant et l'arrière sont déformables et absorbent les chocs avant l'habitacle ? Pratique séduisante, sans doute, mais qui comporte un grave danger ; le réservoir d'essence, en effet, est généralement placé à l'arrière, dans la partie écrasable, et l'incendie peut aggraver le choc.

D'autre part, selon les spécialistes, la moitié des morts seraient évitées par l'usage généralisé d'une bonne ceinture de sécurité, les deux tiers des blessés ne seraient pas de grands traumatisés et on éviterait ainsi 200.000 invalides, dont la moitié à titre définitif.

Je sais qu'en dépit des campagnes de propagande en faveur des ceintures de sécurité — et je rends hommage ici à la Prévention routière et à tous les organismes qui se sont penchés sur la protection des usagers — beaucoup d'automobilistes croient en l'efficacité de la ceinture mais redoutent de périr carbonisés en cas d'accident.

Les incendies de voitures et les noyades n'entrent que pour 2 p. 100 dans les accidents mortels. Les chiffres que je viens de citer montrent combien le nombre de morts et de blessés graves diminuerait si la ceinture de sécurité était utilisée.

Dois-je indiquer que le département des transports des Etats-Unis d'Amérique envisage de rendre obligatoire, dès 1973, le sac gonflable qui constitue actuellement, en matière de sécurité routière, la recherche la plus avancée ? J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, connaître votre opinion sur ce point.

Enfin, dans les accidents, il y a la place de l'homme : ce fléau des accidents de la route n'a, nous le savons, que les apparences de la fatalité.

L'insécurité routière qui, à notre époque, peut s'assimiler aux grandes calamités du Moyen Age, trouve, en dehors de la voiture proprement dite et des infrastructures non adaptées, dans le conducteur le grand responsable.

Ce qui frappe dans un accident de la route, c'est l'extrême disproportion entre l'insignifiance habituelle des causes et la gravité des conséquences.

Pour une signalisation qui n'a pas été vue, toute une famille est décimée. Un repas à peine plus arrosé que de coutume, et ce sont des morts et des infirmes à vie. Un seul instant de distraction, et l'enfant qui jouait en traversant la rue n'est plus !

Il faudrait peut-être se demander si la délivrance du permis de conduire à vie n'est pas une idée aberrante. Dans certains pays étrangers — en Californie par exemple — on ne délivre le permis que pour quatre ans.

Ne conviendrait-il pas de créer un permis spécial pour les voitures rapides ?

C'est à une éducation permanente du conducteur qu'il faut parvenir et il faut l'entreprendre dès l'enfance.

Faut-il également créer un permis sélectif ? Actuellement, le système qui est le nôtre donne le droit de conduire plus qu'il n'apprend véritablement à le faire.

Il me serait agréable de savoir si la loi de 1957 rendant obligatoire dans toutes les écoles l'enseignement des règles de la sécurité routière a donné les résultats escomptés.

Peut-être faudrait-il encore, en dehors de la formation continue, que l'auteur d'un accident soit obligé de suivre des cours de perfectionnement pendant quelque temps et repasser son examen.

Tout cela montre que c'est l'ensemble du problème de la protection qui doit être revu.

Je voudrais maintenant dire quelques mots de la suite des accidents, c'est-à-dire, selon l'expression d'un des orateurs précédents, de la survie et de l'organisation des soins aux blessés.

Il convient d'insister sur le caractère très particulier de l'accident de la route en raison des éléments de dynamique qui interviennent lors du choc et qui modifient complètement les conséquences du traumatisme.

Il n'y a, mesdames, messieurs, aucun point de commun entre un traumatisme direct porté sur un corps au cours, par exemple, d'un accident du travail, et les lésions constatées sur un accidenté de la route, en fonction même de sa présence dans un véhicule en mouvement et des lois dynamiques qui interviennent. Le choc que subit un véhicule percutant un arbre à 120 kilomètres/heure, est comparable à celui qu'il subirait s'il tombait d'une hauteur de 84 mètres. On conçoit dans ces conditions que les victimes soient très souvent atteintes de lésions, fractures et traumatismes simultanés.

La vitesse, la décélération brutale qui va se produire au moment de l'arrêt du véhicule contre un obstacle provoquent des ruptures d'organes. En un dixième de seconde le cerveau, dont le poids moyen est de 1,500 kilogramme pèse alors 33 kilogrammes à 80 kilomètres/heure. Cependant que le poids du cœur passe à 7 kilogrammes et celui du foie, qui normalement est de 1,600 kilogramme à 1,800 kilogramme, atteint 38 kilogrammes.

Les viscères, intestins, rate, ne subissent pas moins les effets de l'arrêt brutal en pleine vitesse, d'où des éclatements responsables d'hémorragies internes.

Ces lésions réagissent l'une sur l'autre et ces associations lésionnelles ont le triste pouvoir, en se potentialisant, de donner aux poly-traumatisés ce haut caractère de gravité. Ce sont ces associations qui expliquent que les blessés meurent souvent dans la première ou dans la deuxième heure qui suit l'accident, bien qu'apparemment les lésions n'aient pas paru graves.

Ainsi est démontrée la nécessité absolue d'entamer la réanimation par priorité, nécessité qui justifie les moyens de secours d'urgence, le recours à une véritable antenne de réanimation toujours en alerte, capable de se rendre sur les lieux de l'accident et possédant à bord un personnel entraîné et un matériel adéquat.

Pour organiser un bureau de secours aux blessés de la route, un secteur d'intervention, il faut améliorer l'efficacité, la rapidité du système d'alerte par l'installation de nombreuses bornes

téléphoniques jalonnant les routes tous les cinq kilomètres environ. Ainsi lorsque l'alerte sera reçue par la gendarmerie reliée directement à ce réseau téléphonique d'urgence — et nous estimons que la gendarmerie doit avoir le monopole de la réception — pourra être répercuté l'appel aux ambulanciers qui dirigeront le blessé vers l'hôpital.

Le deuxième stade est celui de l'hôpital — en général un hôpital de deuxième catégorie — qui doit pouvoir s'équiper pour résoudre les problèmes nouveaux.

Enfin, le troisième stade sera le Centre hospitalier universitaire, où le blessé sera évacué par ambulance ou par hélicoptère.

Mais, devant la grande misère de nos hôpitaux, peut-on espérer voir s'organiser très rapidement ces services de premiers soins et de thérapeutique qui conditionnent la survie de tant de blessés ?

J'aimerais connaître votre opinion sur ce point et savoir, par exemple, combien de bornes ont été installées sur nos routes depuis quelques années : il pourrait peut-être y en avoir un peu plus ?

A travers tous ces problèmes, se pose finalement celui de la civilisation qui, il faut le dire, engendre les automobilistes qu'elle mérite. Les trois éléments de la tragédie que nous venons d'analyser — la route, le véhicule, l'homme — montrent qu'il faut agir d'une manière vaste et continue et mener la lutte dans ces trois directions.

A travers le bilan que je viens d'esquisser des morts et des douleurs, j'aperçois cette immense cohorte des handicapés, avec six cent mille infirmes, souvent des jeunes, condamnés à perpétuité. Que dire, aussi, de la perte économique qui se chiffre à plusieurs milliards ?

Vous avez le devoir, monsieur le secrétaire d'Etat, d'établir un plan de protection de l'usager de la route : automobiles, véhicules à deux roues, piétons. C'est une charte qui devrait recevoir l'assentiment de chacun de nous. Qui reviendra vivant, mesdames et messieurs, du prochain week-end ? Dans cette enceinte même, que de deuils dus à la route !

Si vous entreprenez cette campagne en coordonnant les efforts autour d'une autorité centrale, alors vous aurez résolu l'un des grands problèmes du monde contemporain. La sécurité routière sera le fruit d'une véritable stratégie, d'un programme cohérent portant à la fois sur l'infrastructure, le véhicule, le conducteur. Elle réclame des efforts longs, patients et coûteux, à commencer par les pouvoirs publics qui ont profité largement de l'automobile et qui ne peuvent lui refuser une aide nécessaire. Il s'agit d'une mobilisation générale, mais finalement elle n'a pas de prix. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire auprès du Premier ministre.

M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Monsieur le président, mesdames, messieurs, la plupart des orateurs ont rappelé le triste bilan : 174 morts et 5.857 blessés dont 509 graves pour le week-end du 1<sup>er</sup> mai ; 265 morts, 5.266 blessés pour Pâques ; plus de 16.000 morts en 1971 et un nombre de blessés et de mutilés égal à la population de Nice. Mais n'oublions pas, à côté de ces grandes hécatombes de week-end et des vacances, le nombre des morts qui s'égrenent tout le long d'une semaine, jour après jour. Il y a eu 174 morts pour le week-end du 1<sup>er</sup> mai, mais hors des dimanches et fêtes, il y a en moyenne 120 morts sur trois jours.

La bataille de la route est donc plus meurtrière en France que la plus meurtrière des guerres de ces vingt dernières années : plus meurtrière que la guerre d'Algérie dans ses pires moments. Elle tue un nombre considérable d'hommes et de femmes, et notamment de jeunes. Les statistiques les plus lourdes ne concerne-t-elle pas surtout des jeunes entre 18 et 25 ans ? Il y a plus de jeunes victimes d'accidents de la route que de tout autre forme d'accident ; plus de blessés et d'invalides de la route qu'il n'y a de blessés ou de mutilés du travail dans tous les secteurs de la vie économique ; plus de femmes blessées et défigurées par la route que dans toute autre circonstance.

Comme tous les orateurs l'ont constaté, c'est là un problème extrêmement préoccupant, une des grandes causes de sécurité nationale.

Réfléchissant à ce problème, il faut d'abord se demander comment et pourquoi nous sommes arrivés à une telle situation. On répond généralement que c'est parce que nous sommes entrés dans une civilisation de l'automobile et que la société industrielle



moderne fait de l'automobile non seulement l'instrument des voyages, mais un outil de travail quotidien, un élément essentiel des loisirs et de la détente et même un signe de promotion sociale et de réussite dans la vie ambitionné par tous. L'automobile est devenue aujourd'hui la compagne de toutes les familles, de toutes les cités, de tous les instants.

Ce problème n'est évidemment pas spécifiquement français ; tous les pays industriels modernes — je veux parler des pays occidentaux — connaissent les mêmes difficultés : aux 16.000 morts dénombrés en France au cours de l'année 1971 peuvent être comparés les 18.600 morts qu'on a comptés, dans le même temps, en République fédérale allemande.

En regard à cette élévation dramatique du nombre des blessés et des morts sur la route on met aussi l'augmentation parallèle du parc automobile — hier 8 millions de véhicules, aujourd'hui pratiquement 14 millions et plus encore dans quelques années — et l'accroissement du nombre de kilomètres parcourus, c'est-à-dire, finalement l'augmentation considérable du trafic.

Néanmoins ces explications ne suffisent pas. A cet égard, les observations de tous les orateurs rejoignent les préoccupations, les soucis et les objectifs du Gouvernement. Nous sommes en présence d'un véritable drame national. Nous sommes tous conscients, aux différents postes que nous occupons, que depuis plusieurs années, on s'efforce de trouver des solutions, et en France comme à l'étranger, on ne peut nier que depuis deux ans les pouvoirs publics ont consenti un effort exceptionnel en ce domaine.

Pour la première fois a été conçue une politique commune de sécurité routière, c'est-à-dire une stratégie de coordination qui n'existait pas dans la lutte contre les accidents. Pour la première fois a été constitué un organisme — la commission interministérielle de sécurité — qui anime, impulse et conseille les pouvoirs publics. Je tiens au passage à rendre hommage aux hommes qui assument cette lourde responsabilité.

Pour la première fois, dans le souci d'une politique de concertation, a été créée une table ronde au sein de laquelle siègent les meilleurs spécialistes des problèmes posés par l'automobile et les routes et qui a travaillé dans des conditions auxquelles je veux également rendre hommage.

Pour la première fois a été réalisé un programme finalisé fondé sur les études de la rationalisation des choix budgétaires. Plus qu'à n'importe quelle autre période un effort budgétaire considérable a été consenti. Sans entrer dans une longue énumération, on peut dire que la plupart des budgets de sécurité ont été doublés, voire triplés, que ce soit dans le domaine de l'infrastructure, ou dans ceux de la protection des automobilistes ou du secours aux blessés.

Et pourtant, les résultats ne sont pas satisfaisants.

Si, il y a deux ans, à la suite de la décision d'en appeler aux automobilistes eux-mêmes, de créer un choc dans l'opinion, d'amener les conducteurs à davantage réfléchir aux dangers de la route — M. le Premier ministre avait même prononcé une allocution sur ce thème — nous avons connu un certain répit, si la limitation de vitesse — qui a été quelque peu critiquée tout à l'heure par plusieurs orateurs — a donné de bons résultats pendant la première année, il faut bien reconnaître que, le temps faisant son œuvre, les habitudes reprenant le dessus, on a retrouvé les chiffres les plus mauvais que nous avions connus.

Nul ne peut dire que les mesures qui ont été prises par le Gouvernement aient été mauvaises, ni ce qui se serait passé si elles n'avaient pas été prises. Mais il faut reconnaître que si ce plan a été important et certainement utile, il n'est pas suffisant.

En présence d'une telle situation, il convient d'analyser point par point les questions posées et les suggestions présentées.

Les renseignements des organismes d'information des services publics, les rapports des observateurs privés et des organisations d'intérêt général comme la Prévention routière, comme les rapports des groupes d'assurances, révèlent quelles sont en fait les causes essentielles de ces accidents.

Certes, un accident n'a pas de cause dominante : il est une sorte d'instant de tragédie antique. Il recompose divers facteurs dans un laps de temps extrêmement court et a toujours un certain caractère de fatalité.

Néanmoins, parmi les facteurs d'accident, on relève dans des proportions qui varient très peu d'une étude à l'autre, essentiel-

lement les éléments dus au comportement des conducteurs — abus de l'alcool, par exemple — et, à un moindre degré qu'on le pense, l'état des véhicules ou celui de la route. Et, surtout, on relève également, et plus qu'on ne le dit souvent, la vitesse excessive.

Devant cette situation, des mesures précises ont été prises depuis deux ans.

On a évoqué tout à l'heure avec raison l'infrastructure. Certains orateurs se sont élevés contre l'état insuffisant de notre réseau routier, en faisant d'ailleurs une confusion entre son inadaptation au trafic moderne et les accidents qui peuvent en résulter. Car le problème est beaucoup plus complexe qu'on ne le croit, et il me faut malheureusement tempérer l'optimisme de ceux qui pensent qu'en améliorant nos routes, nous ferons tomber sérieusement la courbe des accidents sur ces routes.

En fait, nous sommes dans une sorte de permanente ambivalence. A juste titre, les rapports ont toujours fait état du « risque constant » que, de mon côté, j'appelle les gains compensés.

En effet, toute amélioration du réseau routier — politique qu'il faut, bien entendu, poursuivre — entraîne par voie de conséquence des causes d'insécurité supplémentaires et, loin de faire diminuer le nombre des accidents, risque souvent de l'augmenter. Nous le constatons de façon irréfutable dans des rapports techniques d'ailleurs mis à la disposition de tous.

Le meilleur exemple — on l'a cité — est celui des autoroutes.

Pendant des années, on a pensé que le développement d'un réseau autoroutier en France contribuerait pour beaucoup à la réduction du nombre des accidents et des victimes de la route. Or il faut souligner, sans pour autant conclure à l'interruption de cet effort, que l'autoroute tue trois fois plus en France qu'aux Etats-Unis. En 1971, les morts pour cent accidents sur les autoroutes ont été plus nombreux qu'en 1970 et dans les années précédentes.

En 1971, on dénombrait dix-neuf morts sur les autoroutes françaises pour cent accidents, onze sur le réseau de rase campagne et six sur l'ensemble du réseau.

L'explication du phénomène est simple : dans la mesure où l'autoroute donne au conducteur une confiance parfois excessive et facilite les déplacements à grande vitesse, l'on y observe moins qu'ailleurs les règles de sécurité, notamment la distance nécessaire à respecter entre les véhicules ; enfin, en certaines circonstances, les accidents sont aggravés parce qu'ils touchent de nombreux véhicules, surtout lorsque les conditions atmosphériques sont défavorables.

Il ne faut pas s'y tromper : l'amélioration de l'infrastructure poursuivie avec vigueur et dans des conditions qui nous permettent, sinon de combler un retard considérable, du moins d'atteindre maintenant des chiffres très importants, ne sera pas la solution miracle. Les deux ans d'expérience que nous venons de vivre à ce poste avec les services compétents nous ont confirmé dans l'opinion, d'ailleurs partagée par tous les responsables de tous les pays, qu'il n'existe pas de panacée dans le domaine de la sécurité routière.

Donc, en France ou ailleurs, il n'y a pas de solution miracle et il ne faut pas attendre de résultats spectaculaires. Ce n'est pas une guerre-éclair mais une guerre de tranchées et c'est par un lent grignotage, multipliant les effets sur un certain nombre de points, que nous pouvons ralentir l'ascension de la courbe et peut-être un jour renverser la tendance.

Il est intéressant de constater que la même réglementation, ou à peu près, a été mise au point et appliquée en France, en Allemagne, en Grande-Bretagne et dans d'autres pays. Toutefois, alors que dans les pays étrangers cette réglementation a permis de stopper, après quelque temps, l'accroissement de l'insécurité sur la route, en France elle ne l'arrête pas. Est-ce dû au tempérament national, à une application insuffisante de cette réglementation, à une politique de la prévention insuffisante ? Faut-il aller plus loin dans la voie de la fermeté demandée par l'opinion publique ? Dans tous les secteurs, sans exception, de la vie nationale, on constate que, devant la gravité des statistiques et, il faut bien le dire, des imprudences et des fautes commises systématiquement par une infime minorité des conducteurs, l'opinion exige de plus en plus la fermeté et une plus grande efficacité de certaines mesures. Ces mesures ne sont pas dirigées contre les automobilistes, comme certains voudraient le faire croire ; elles ont au contraire pour objet de protéger l'immense majorité des automobilistes contre les quelques spécialistes de l'insécurité qui n'observent jamais les règles élémentaires qui s'imposent sur les routes.

lourds ». On constate une grave pénurie de candidatures aux emplois de conducteur de « poids lourd » ; les statistiques, dans la mesure où l'on peut leur faire confiance, montrent en effet que 20.000 emplois seront offerts dans les prochaines années. Or on n'enregistre à l'heure actuelle que 2.000 candidats. Un problème de formation professionnelle accélérée, de réglementation et de recyclage se pose donc. Nous devons le résoudre dans les délais les plus brefs.

**M. Guy Ducoloné.** Il faudrait surtout améliorer leurs conditions de travail !

**M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Nous avons demandé au ministère d'Etat à la défense nationale de faire en sorte qu'un grand nombre de conscrits effectuant leur service militaire puissent bénéficier des cours de conduite, et notamment de poids lourds et de véhicules de transports publics.

J'en arrive maintenant au chapitre des secours aux blessés. Eviter les accidents, c'est très bien, éduquer les chauffeurs, former les conducteurs, alerter l'opinion, c'est utile. A cet égard je reprends l'idée émise par l'un de vous d'imposer à l'auteur d'un accident l'obligation de suivre des cours de perfectionnement et, éventuellement même, de lui faire repasser un examen. Cette suggestion est intéressante et nous allons l'étudier. Mieux qu'une amende, mieux qu'une condamnation par un tribunal, l'idée d'obliger l'automobiliste imprudent, négligent ou coupable à passer un nouvel examen, à suivre des cours, permettrait sans doute de modifier la mentalité et le comportement des conducteurs.

Puisqu'on m'a posé la question, je répondrai que la loi de 1957 est aujourd'hui très correctement appliquée dans les écoles. Avec ses pistes, ses cours de formation, ses classes dans les écoles maternelles et primaires, la prévention routière touche plusieurs centaines de milliers d'enfants par an. Il faudrait maintenant étendre aux établissements secondaires cette politique pour qu'on y acquière le sens de la conduite d'une automobile, pour qu'on y développe le contrôle des réflexes qui sont à la base du comportement du bon conducteur, de façon que, de l'école maternelle jusqu'à l'armée, soient inculquées la compétence, la science, la maîtrise de soi qui doivent caractériser non seulement le champion de course mais le bon conducteur français de notre époque.

En ce qui concerne les secours aux blessés, je n'ai pas grand chose à ajouter à tout ce qui a été dit et que je reprends entièrement à mon compte. Beaucoup est déjà réalisé. Oui, dans ce domaine, la lutte contre le temps est une lutte pour la vie ; chaque minute compte : dans les deux heures qui suivent un accident plus de 50 p. 100 des blessés pourraient être sauvés si tous les moyens étaient immédiatement apportés sur les lieux de l'accident. Je n'insisterai donc pas une fois de plus sur la nécessité de développer les équipes d'anesthésistes-réanimateurs, de créer des véhicules spécialisés dotés de ce matériel permettant de soigner les blessés sur le bord de la route, sur la nécessité d'accélérer l'appel en multipliant les bornes téléphoniques. En réponse à une question qui m'a été posée, je précise que 200 bornes supplémentaires ont été mises en place en 1971, ce qui porte leur nombre total à 1.000. Nous avons le projet d'en augmenter le nombre avec le secours de supports publicitaires, mais ce projet se heurte encore à quelques difficultés que nous nous efforçons de résoudre.

Actuellement, un grand nombre de départements sont entièrement équipés, parmi lesquels les quatre plus importants si l'on tient compte des migrations de vacances et des problèmes de l'été : les Alpes-Maritimes, le Var, l'Hérault et le Loiret.

En ce qui concerne la formation des étudiants en médecine, un très gros effort a été fait dans les principaux centres universitaires médicaux pour créer les équipes de réanimateurs qui nous manquent tragiquement. A cet effort doivent être associés les services de santé militaire ; en effet, en 1970, sur les soixante-dix unités mobiles existantes, quarante ont été tenues par du personnel militaire de santé, qui a secouru 10.500 personnes.

Voilà une énumération un peu longue et un peu ardue de différentes mesures prises par le Gouvernement dans les principaux secteurs de la sécurité routière. En fin de compte, que doit-on en retenir ?

On a parlé du danger représenté par les arbres, en raison de l'augmentation de la vitesse des véhicules sur les routes. Mais il paraît difficile de les supprimer totalement sur l'ensemble des routes françaises. En outre, de fil en aiguille, il faudrait aussi supprimer tous les obstacles, ce qui conduirait véritablement

à des mesures exorbitantes. Cependant, actuellement, un gros effort est entrepris pour protéger les arbres par des glissières. L'équipement va être réalisé sur plusieurs centaines de kilomètres, et il convient de poursuivre l'effort.

Il est bon aussi de signaler, en matière d'équipements routiers, le développement des aires de sécurité au bord des autoroutes et des routes nationales notamment, qui permettent aux automobilistes luttant contre la fatigue, l'épuisement ou l'énervernement que peuvent provoquer de longs itinéraires, de se reposer après quelques centaines de kilomètres de parcours.

Un grand problème, maintenant à l'étude, est celui de la circulation de nuit, notamment en période hivernale. Nous l'avons d'ailleurs constaté pendant les dernières semaines de ce dernier hiver particulièrement rigoureux où de nombreux accidents ont eu lieu, dont certains ont été spectaculaires.

Nous étudions, avec l'intention de les mettre en œuvre rapidement, des dispositions supplémentaires de contrôle et de surveillance, ce qui exigera un effort considérable de la part de la gendarmerie ou de la police nationale et entraînera inévitablement, malgré l'extrême dévouement de ces hommes, une augmentation du personnel et surtout nous recherchons une amélioration très prochaine des moyens de contrôle tant il est vrai qu'en raison du trafic intense sur les autoroutes, les routes nationales et même les autres, au cours de certaines périodes particulièrement choisies, il devient très difficile de faire contrôler le trafic par un personnel immobile, sous peine, en arrêtant un automobiliste coupable d'une infraction, de provoquer en aval toute une série de carambolages.

Autrement dit, de plus en plus il faudra substituer à un contrôle humain et statique, un contrôle technique, par des moyens modernes, aux résultats d'ailleurs indiscutables qu'il s'agisse de la photographie, du radar ou d'enregistrements divers.

D'autre part, les rondes par équipes motorisées qui peuvent seules assurer une véritable surveillance permanente des autoroutes et des routes doivent se multiplier, comme aux Etats-Unis ou dans d'autres pays industrialisés.

Je ne manquerai pas de rendre hommage, ici, au dévouement et à l'esprit de sacrifice que manifestent toutes les formations qui concourent à la sécurité de la route : non seulement aux gendarmes ou à la police nationale, mais encore aux secouristes si oubliés en cette affaire, jeunes gens qui consacrent leur week-end, de jour comme de nuit, à relever des blessés, par tous les temps, sans aucune indemnisation et témoignant d'un esprit civique remarquable et trop peu récompensé ; ou qu'il s'agisse également des infirmiers, des ambulanciers, des pompiers de toutes sortes, tant des équipes locales que des formations nationales, enfin de tout le personnel médical et hospitalier qui, dans des conditions souvent très difficiles, fait des efforts surhumains pour essayer de sauver de la mort des centaines de blessés.

Cette situation qui a justement préoccupé tous les intervenants et qui, par-delà les frontières politiques, pose un problème de sécurité nationale touche à la vie de chacun et de chacune de nos compatriotes. Nous devons promouvoir une vaste campagne de sensibilisation et d'information car le facteur psychologique est au moins aussi important que l'ensemble des mesures techniques que nous pouvons accumuler pour essayer d'améliorer la situation.

**M. Virgile Bareil.** Pour obtenir le paiement des indemnités, les accidentés continueront-ils à attendre les résultats des démarches administratives et judiciaires ?

**M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat.** On dit que je suis « l'oreille ». J'ai donc écouté attentivement votre intervention, monsieur Bareil. Voici ma réponse.

Il est exact que souvent les compagnies d'assurances attendent que le dossier pénal d'une affaire soit définitivement examiné. Cela est dû à ce qu'en cas d'accident corporel, la justice est toujours saisie au minimum du délit pour coups et blessures involontaires, ce qui est d'ailleurs nécessaire dans l'intérêt de tous, y compris des victimes. Dans ce cas, les victimes se portent partie civile et leurs droits à indemnisation ne peuvent être déterminés que par jugement, et en fonction du pourcentage respectif des responsabilités des conducteurs en cause.

En réalité, les compagnies d'assurances versent très couramment des provisions par anticipation sur la décision du tribunal. C'est même la situation la plus fréquente. Elle intervient chaque fois que la responsabilité n'est pas douteuse. Dans les autres cas, il faut nécessairement attendre la décision de la justice

qui, rappelons-le, accorde des dommages et intérêts correspondant à la totalité du préjudice subi, lequel dépend notamment du délai qui s'écoule entre l'accident et le jour du jugement. Dans la plupart des cas, les éventuelles victimes de cette longue attente peuvent demander aux compagnies d'assurances le versement de provisions.

Je veux maintenant conclure cette trop longue intervention.

Après avoir pris des mesures qui ont montré leur utilité, bien qu'elles n'aient pas suffi à enrayer ce fléau, il faut assurément sensibiliser davantage les conducteurs et, d'une façon générale, intéresser les Français.

A cet effet, nous devrions donner plus d'importance aux activités des commissions départementales de la circulation et de la sécurité; personne ne connaît ces petits organismes qui, dans chaque département, font souvent un très bon travail mais dont les décisions ne sont pas divulguées.

En outre, il faut mobiliser tous ceux qui, à un titre quelconque, ont une certaine part de responsabilité dans cette affaire: les pouvoirs publics, les administrations, les collectivités locales, les parlementaires, les élus locaux et les associations qui, avec beaucoup de dévouement, se consacrent à ces problèmes, qu'il s'agisse de la Croix-Rouge ou de la Prévention routière.

Bien entendu, il faudrait utiliser mieux les multiples possibilités offertes par les écoles publiques, par l'armée et même par les entreprises; les comités d'entreprise pourraient sans doute aborder ce problème et faire profiter de leurs réflexions leurs adhérents et l'ensemble du personnel de l'entreprise.

Il faut bien comprendre que, compte tenu de l'ampleur du problème, les seules mesures techniques ne seront pas suffisantes. Il faut aussi, avec l'aide des journalistes, des porteurs d'opinion et des responsables de ce pays, montrer que c'est le comportement des automobilistes, c'est-à-dire l'état d'esprit du public et, finalement, l'attitude des Français, qui dans une large mesure, permettra d'améliorer cette situation.

Tel est, en tout cas, le souhait du Gouvernement qui entend poursuivre l'action entreprise depuis deux ans et qui, se refusant à céder à l'abandon, veut la renforcer très prochainement, avec votre appui, en vue de maîtriser ce problème qui, manifestement, dans notre société industrielle moderne, est le revers de la médaille. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Barberot.

M. Paul Barberot. J'ai écouté avec beaucoup de plaisir, monsieur le secrétaire d'Etat, votre excellent exposé. Il fait le point exact des mesures prises et montre le soin qu'apporte le Gouvernement à l'étude du grave problème des accidents de la route et de leurs conséquences.

Mieux informé, j'apprécie davantage la portée de l'action menée par le Gouvernement, que je félicite et remercie.

Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, fait le point des mesures et des réalisations relatives à l'infrastructure routière. Je regrette qu'elles n'aient pas obtenu les résultats escomptés. Cependant je me réjouis d'apprendre que l'effort en faveur du réseau routier ne se ralentira pas, mais au contraire sera accentué.

J'insiste sur l'urgence de la suppression des « points noirs » et je souhaite que les travaux en ce sens soient accélérés, comme d'ailleurs ceux en faveur des zones de dépassement, en attendant mieux.

La vérification complète et obligatoire des véhicules en circulation doit être décidée d'urgence, et je serais heureux, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette mesure s'applique d'ores et déjà aux véhicules âgés de plus de dix ans, car d'après les chiffres que vous avez cités, 7 p. 100 des 16.000 morts — soit 1.120 personnes — ont été victimes de l'état défectueux du véhicule.

J'insiste une nouvelle fois sur la nécessité de la connaissance du groupe sanguin des automobilistes et de son inscription sur le permis de conduire, ainsi que de l'enseignement du secourisme. Je constate avec plaisir que le secours aux blessés reste un de vos soucis premiers.

Votre exposé nous a permis — et je conclurai par là — de connaître le souci et l'action du Gouvernement et de juger de sa volonté de continuer l'importante tâche entreprise. Je vous en félicite et vous remercie avec satisfaction, monsieur le secrétaire d'Etat, de tout ce qu'il m'a été donné d'entendre cet après-midi sur le thème important de la sécurité routière.

M. le président. Le débat est clos.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

**Le 23 Juin 1972.**

Monsieur Paul BARBEROT,  
Député de l'Ain,  
6, rue Docteur Nodet  
01 - BOURG-EN-BRESSE

Monsieur le Député,

Je vous remercie d'avoir bien voulu me transmettre le dernier débat concernant les accidents de la route à l'Assemblée Nationale, séance du 5 mai 1972 paru au Journal Officiel.

J'ai lu avec beaucoup d'attention l'ensemble des propositions.

J'ai constaté que l'on a parlé très timidement du Secourisme au permis de conduire qui constitue pourtant une solution non négligeable au problème.

Mais je n'insiste pas.

L'Association Nationale des Usagers de la route dont je m'occupe activement va prendre dès la rentrée une série d'initiatives spectaculaires.

J'ai écrit récemment au Cabinet du Premier Ministre afin de préciser nos intentions.

Tout d'abord, faire passer l'épreuve obligatoire des 5 Gestes qui Sauvent par tous les routiers en puissance qui sont constamment sur les routes (conducteurs de poids lourds, transports en commun, etc). Organiser une Grande Campagne de presse, de radio et de télévision sur les Gestes qui Sauvent avant leur introduction obligatoire au permis de conduire. De toute façon, nous serons, dans l'avenir, obligés d'y venir. Alors commençons tout de suite car pendant que l'on discute on meurt faute de soins sur les routes.

.../...

Voici les points sur lesquels nous allons travailler durant l'année qui vient :

- Agrément du Gouvernement pour les 5 Gestes qui Sauvent.
- Proposition aux Pays membres de la Communauté Européenne.
- Recyclage gratuit des conducteurs (théorique et pratique) par les autos-écoles.
- Augmentation du bonus pour les bons conducteurs pour passer effectivement à une diminution de 50% au lieu de 20% en quatre ans.
- Obligation de posséder dans chaque voiture un triangle de présignalisation. Munir les voitures d'un dispositif permettant le balisage à l'aide des feux clignotants simultanés.
- extincteur dans chaque voiture.
- Meilleure signalisation routière, sur la chaussée même et aérienne. Limitation des panneaux.
- Carnet d'entretien des organes principaux de la voiture à remettre à toute demande des autorités de police ou de gendarmerie. Dans la seconde partie du livret annotations des infractions graves au Code de la route (franchissement ligne jaune, non respect d'un stop, vitesse excessive, conduite en état d'ivresse, etc) qui seraient répertoriées au Fichier central des conducteurs à la Préfecture du département.
- Enseignement de la Sécurité Routière et de notions de Secourisme dès l'école primaire.
- Nouvelle Campagne contre l'Alcool au volant. Taux unique d'alcoolémie ramené à 0,80 gr. Retrait du permis, 5 ans si accident matériel en état d'ivresse, 10 ans avec blessé, à vie si mort d'homme avec obligation dans les deux premiers cas de repasser le permis.

Ces mesures réduiraient la mortalité affolante sur nos routes effectivement c'est à dire compte tenu de l'augmentation régulière, d'un millier la première année, de 3000 morts la seconde année.

Reste à choisir ce que l'on veut ? Je compte sur vous pour appuyer nos propositions.

Veuillez croire, Monsieur le Député, en l'expression de mes meilleurs sentiments.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président National  
de l'Association Nationale des  
Usagers de la route.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PAUL BARBEROT

DÉPUTÉ DE L'AIN  
CONSEILLER GÉNÉRAL  
MAIRE DE BOURG-EN-BRESSE  
6, RUE DOCTEUR-NODET  
01 - BOURG-EN-BRESSE  
(AIN)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 4 Juillet 1972

Monsieur Didier DURGGRAEVE  
5, rue Delerue  
59290 WASQUEHAL

Monsieur,

Je vous accuse réception de votre lettre du 23 Juin 1972 qui m'a touché seulement à la fin du mois de Juin, et vous remercie de me tenir informé de l'action que vous mènerez au cours de l'année qui vient. Je donne mon accord pour vous aider le moment venu.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.



Paul BARBEROT

*1 donné dans -*

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

Didier Burggraeve

Le 9 Juillet 1972.

Monsieur Paul BARBEROT,  
Député de l'Ain,  
6, rue Docteur Nodet  
01 - BOURG en BRESSE

+ aut. Ste wuf.

Cher Monsieur le Député,

Vous êtes l'un des Députés qui m'avez le plus aidé dans mon Action pour faire agréer les 5 Gestes qui Sauvent.

Il semble qu'actuellement on repense totalement la question et que le Secourisme au permis de conduire est avancé un peu partout.

Le Ministre de la Santé m'a fait savoir récemment que la difficulté de l'affaire résidait surtout du fait qu'elle dépend de plusieurs départements Ministériels.

Toutefois, il semble que c'est M. MARCELLIN qui ait la possibilité de modifier la réglementation afin d'y ajouter l'obligation de connaître, pour passer le permis, 5 Gestes qui Sauvent.

Nous démarrons une Campagne Nationale d'information et d'éducation de NANCY en septembre prochain; mais j'apporte 10.000 signatures en soutien à cette proposition à M. MARCELLIN le 28 août. Je vous demanderais de bien vouloir soutenir mon Action avant ma visite à son Cabinet.

Je n'oublierai pas ce que vous aurez fait pour moi et en fin de compte pour la Sécurité Routière. Croyez, Cher Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

ASSEMBLÉE NATIONALE

PAUL BARBEROT

DÉPUTÉ DE L'AIN  
CONSEILLER GÉNÉRAL  
MAIRE DE BOURG-EN-BRESSE  
6, RUE DOCTEUR-NODET  
01 - BOURG-EN-BRESSE  
(AIN)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 18 Juillet 1972

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Equipes de Protection Civile  
5, rue Delerue  
59290 WASQUEHAL

Monsieur,

Par votre lettre du 9 Juillet 1972, vous attirez à nouveau mon attention sur les problèmes de Sécurité Routière auxquels, comme vous l'avez constaté je m'intéresse beaucoup.

Je constate avec plaisir que vous relancez cette campagne des Cinq Gestes qui sauvent et vous en félicite en vous assurant que je suis cette question.

Je vous précise aussi qu'au cours des Travaux de la Table Ronde de la Sécurité Routière dont les réunions se tiennent 58, rue de Varenne à PARIS, il a été question de notion de secourisme. Comme représentant des Maires de FRANCE, je participe à certaines réunions et soyez assuré que je ne manquerai pas de reparler de cette action que vous menez.

De plus, je pense que sera renouvelée une demande de question orale sur ce sujet et à cette occasion j'interviendrai à nouveau dans ce sens.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.



Paul BARBEROT



ASSEMBLÉE NATIONALE

A. VOISIN

Député du Nord

Maire de Bavay

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, LE 5 J<sub>u</sub>illet 1971

*non réélu en 1973.*

REF/AV/CD.

Monsieur,

J'ai pris connaissance avec intérêt de votre courrier du 28 J<sub>u</sub>in et acquis à votre projet d'éduquer les conducteurs de véhicules automobiles sur leurs devoirs immédiats en cas d'accident, je vous assure de tout mon appui lorsque votre proposition viendra en discussion.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Alban VOISIN

Monsieur Didier BURGGRAEVE

251 Rue J<sub>u</sub>les Guesde

59 ROUBAIX

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

Didier Burgraeve

Le 22 Avril 1972.

+ kr. x interview

Monsieur Alban VOISIN,  
Député du Nord,  
Avenue Commerciale,  
59 - BAVAY

Monsieur le Député,

Par votre lettre du 5 juillet 1971, vous avez bien voulu me faire savoir que vous approuviez ma proposition des 5 Gestes qui Sauvent à apprendre aux candidats au permis de conduire et je vous en remercie vivement.

Cette solution, qui permettrait d'épargner la vie de plusieurs centaines de Français chaque année est du domaine réglementaire et non législatif.

De ce fait, afin de le faire évoluer auprès du Gouvernement il faut donc qu'il soit appuyé de tous côtés.

C'est pourquoi, sachant l'intérêt que vous portez à cet important et préoccupant problème, je ne doute pas que vous voudrez bien appuyer le projet des 5 Gestes qui Sauvent auprès du Ministre de l'Equipement qui a récemment créé une Commission d'étude à ce sujet.

Espérant vous lire à ce sujet, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

Didier Burggraeve

Le 16 Janvier 1973

Monsieur Alban VOISIN,  
Député du Nord,  
Avenue Commerciale,  
59 - BAVAY

+ l'index  
aut. Ste route.

Monsieur le Député,

Vous n'avez pas donné suite à la lettre que je vous  
avais adressée en date du 22 avril 1972 répondant à  
votre correspondance au sujet des "Gestes qui Sauvent"  
à introduire parmi les épreuves du permis de conduire.

La proximité des élections législatives vous occasionne  
un surcroît de travail et en fait une activité diffé-  
rente de l'ordinaire.

Je ne voudrais pas que vous pensiez que je saisis ce  
moment pour vous reparler de cette affaire. En vérité,  
j'y travaille tous les jours de l'année.

Je pense que vous accepterez d'attirer l'attention du  
nouveau Ministre de l'Equipement, M. GUICHARD, sur  
cette importante proposition.

Devant la situation accablante sur les routes, des  
Pays voisins ont adopté cette solution.

.../...

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burgraeve*

- 2 -

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Grâce à la connaissance des "Gestes qui Sauvent", en Allemagne (R.F.A) par exemple, les médecins ont pu constater qu'ils recevaient moins de blessés de la route en "détresse respiratoire" ou victimes "d'asphyxie".

Vous savez que je suis cette affaire de très près et que j'ai d'ailleurs entamer une Campagne d'Information sur les 5 Gestes qui Sauvent.

M. Christian GERONDEAU, Délégué à la Sécurité Routière que j'ai rencontré fin novembre 1972 fait étudier mes propositions par ses services mais j'aimerais ajouter que nous étions près du but avant le départ de M. CHABAN-DELMAS.

Au Ministère de l'Equipement, il semble que le sens profond de cette initiative ne soit pas bien compris - ce qui est regrettable - et je compte sur vous, votre compétence, afin que cette situation puisse trouver une solution prochaine.

Veuillez agréer, je vous prie, Monsieur le Député, l'expression de ma considération distinguée.

PARIS, LE 30 Juin 1971

Monsieur Pierre VITTER  
Député de la Haute-Saône  
Vice-Président du Conseil Général  
Maire de la ville de Gray  
Délégué aux Assemblées consultatives  
du Conseil de l'Europe et de l'UEO  
à

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Equipes de Protection civile  
5 Rue Delerne  
59-Wasquehal

Cher Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre en date du 28 Juin attirant mon attention relativement aux Accidents de la route et suggérant qu'un exercice pratique de secourisme soit intraduit parmi les épreuves du permis de conduire automobile.

Je m'empresse de vous faire connaître que j'interviens auprès de Monsieur le Ministre des Transports, et ne manquerai pas de vous tenir informé de la suite réservée à mon intervention.

Veillez agréer cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Pierre VITTER.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "

Didier Burggraeve

Le 22 Avril 1972.

*tr. x interven.*

Monsieur Pierre VITTER,  
Député de la Haute Saône,  
16, rue Vanoise  
70 - GRAY

Monsieur le Député,

Par votre lettre du 30 juin 1971 vous avez bien voulu me faire savoir que vous interveniez auprès du Ministre des Transports en ce qui concerne ma proposition de Secourisme (les 5 Gestes qui Sauvent) au permis de conduire. Je vous en remercie vivement.

Je crois savoir que ce problème est du domaine réglementaire et ne serait pas de la compétence de M. Jean CHAMANT.

De ce fait, je pense que vous accepterez de vous tourner soit vers M. BOULIN, soit vers M. MARCELLIN.

Nous approchons les 20.000 tués sur nos routes. Il s'agit là d'un fléau National. Bien sûr les automobilistes y sont pour quelque chose mais du fait qu'il sera impossible d'éviter l'accident nous devons bien trouver une solution complémentaire. C'est celle que je propose, qui permettrait d'épargner la vie de plusieurs centaines de Français chaque année.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".

Didier Burggraeve

Le 23 Avril 1972.

*+ kr. x interview*

Monsieur Paul STEHLIN,  
Député de PARIS,  
22, rue Barbet de Jouy  
75 - PARIS 7<sup>ème</sup>

Monsieur le Député,

Par votre lettre du 23 juillet 1971 vous avez bien voulu me transmettre la réponse de M. CHALANDON à la suite de la question que vous lui aviez posée au sujet du Secourisme au permis de conduire et je vous en remercie vivement.

Les 5 Gestes proposés ne sont destinés qu'à SAUVER les accidentés d'une mort certaine. Tenter quelque chose et donc connaître les 5 Gestes qui Sauvent c'est lancer un défi à la mort sur nos routes où se tuent bêtement des milliers de Français. Il reste aussi l'autre attitude qui consiste à tout accepter et donc de ne pas croire au Sauvetage de ceux qui sont en danger, ceux qui ne peuvent attendre les secours et qui seront morts à leur arrivée. Ceux-là il faut les Sauver AVANT !

Si des médecins sont réticents, je comprends mal pourquoi les Assises sur les accidents du trafic réunies à PARIS fin 1971 se sont prononcées POUR ?

Je suis certain que vous ne manquerez pas d'utiliser votre influence dans cette affaire et je vous en remercie encore.

Veuillez croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

En date des 7 et 8 juin 1972, une page entière, présentée comme une publicité (financée par les laboratoires Robert et Carrière) et préparée par l'agence « Publicis-Conseil » paraissait dans le journal « Le Monde », page 26.

Le titre en était : « Le dossier de la ranimation respiratoire d'urgence », un entretien avec les professeurs **NOVIANT, CARA, SERRE** avec le titre « Le bouche à bouche, seule méthode efficace pour empêcher de mourir », un texte du **Professeur Louis LARENG** intitulé « Pour un secourisme actif » et de nombreux commentaires autour d'un autre titre excellent à mes yeux : « Enseigner au public les gestes qui sauvent : objectif prioritaire ».

Ci-après une partie de cette page où on retiendra le passage relatif à un examen de secourisme obligatoire aux épreuves du permis de conduire (proposé par certains élus) mais, surtout, entre autres affirmations de nos éminents spécialistes : « Les gestes qui sauvent sont simples, rapides et précis. Ils ne demandent aucune qualification particulière et s'apprennent rapidement ».

Le numéro 126 de la revue « Sécurité routière » de juillet-août 1972, pages 35 et 36, publiait un article sur mon action. Photos et texte avaient été transmis par la Fondation de la Vocation qui, ainsi, continuait à m'aider.

La « médaille de vermeil » était celle de l'UNPC et non de la « Protection Civile »... encouragement direct de mes aînés précurseurs dont j'avais fait la connaissance lorsque j'étais à la Brigade. Les 10 000 signatures furent effectivement apportées au cabinet du ministre de l'Intérieur, comme prévu.

Evidemment, jamais un Premier ministre ne me reçut directement. Mais il y eut plusieurs rendez-vous au cabinet de la rue de Varenne, au temps de **Jacques CHABAN-DELMAS** puis de **Laurent FABIUS**, de **Lionel JOSPIN** ou récemment de **Jean-Pierre RAFFARIN**.

Après avoir rédigé à nouveau – en reprenant les bases de deux textes proposés à des revues – sous la forme d'une brochure (de format de poche) d'une quinzaine de pages, je soumettais ce projet à mon Maître, **le Professeur Marcel ARNAUD**.

En date du 6 juillet 1972, par un petit mot plein de cordialité comme à son habitude, après avoir apporté de légères modifications, il me retournait mon « livret ». Il achevait son mot par un « J'espère que votre effort sera bénéfique pour les blessés, « ses » blessés de la route comme il les appelait. Je n'avais probablement pas mesuré à l'époque l'honneur qu'il me faisait. C'est bien le fondateur de la traumatologie routière dans notre pays, l'auteur du remarquable ouvrage « Les blessés de la route » de 1961, le précurseur des SMUR et SAMU, le créateur du secourisme routier qui accordait ainsi son « agrément » à la petite brochure proposée par un simple citoyen secouriste, même si j'étais moniteur national de secourisme et de son secourisme routier !

La première brochure, première édition, sortira juste avant le salon de la sécurité. Elle aura 16 pages, non numérotées, à part la chronologie des 5 gestes, de 1 à 5. On trouvera ci-après plus de la moitié des explications des 5 gestes avec les mots-clés de l'époque afin de s'en souvenir : Alerter, Baliser, Ranimer, Compresser et Sauvegarder.

Au même moment, je recevais une longue lettre de **Jacques EISENMANN** le conseiller du Premier ministre, qui m'avait reçu et avec qui je correspondais désormais. Avant son départ, il abordait ainsi les différents points évoqués et d'abord les « 5 gestes ». A cette date de juillet 1972, il m'écrivait déjà « Sous réserve de l'appui des médecins compétents je suis acquis à l'essentiel de vos idées ». Je devais être entendu au sein d'une commission (en plus du groupe d'études du ministère). Mais je ne fus pas invité, ni à l'une, ni à l'autre !



(PUBLICITÉ)

# RANIMATION RESPIRATOIRE D'URGENCE

## Enseigner au public les gestes qui sauvent : objectif prioritaire

Impuissants devant la mort, ce n'est plus tout à fait vrai. Les progrès constants de la médecine ont fait reculer son échéance de manière considérable. En vingt ans, l'espérance de vie est passée de soixante-six à soixante-quinze ans. La seule ombre au tableau : la

mort brutale, l'accident. En effet, en 1971, quarante mille personnes environ en France sont mortes accidentellement. C'est l'été qui est le plus meurtrier. Sur les routes, les plages, de plus en plus fréquentées, le bilan s'alourdit d'année en année. Les accidents sont de plus

en plus graves. Ils semblent étroitement liés au progrès technique et à l'élévation du niveau de vie. Voitures plus nombreuses, plus rapides, démocratisation des vacances, tout ce qui devrait contribuer à rendre les hommes plus heureux trouve trop souvent une issue fatale.

**S**ELON des prévisions récentes, un Français sur quatre sera victime d'un accident de la circulation au moins une ou deux fois dans sa vie s'il roule régulièrement. Dans les dix ans à venir, la route fera deux cent mille morts et cinq millions de blessés. Perspectives effrayantes devant lesquelles s'émeuvent l'opinion et les pouvoirs publics. Les mesures qui ont été prises jusqu'à présent ne semblent pas porter tous les fruits espérés. Les tentatives d'étalement des vacances échouent face aux habitudes et aux réticences du public. Les plans « Primevère », les itinéraires « Émeraude » évitent, certes, les bouchons, mais les accidents sont d'autant plus meurtriers que la circulation est plus fluide. La limitation de vitesse, qui pendant un an avait donné des résultats intéressants, n'a pas su empêcher la reprise de la courbe ascensionnelle des accidents : en 1965 : 12 100 tués et 230 000 blessés sur les routes ; en 1971 : 16 212 morts, 353 374 blessés.

Aux risques de la voiture, il faut ajouter les dangers croissants dus à l'engouement pour le « deux-roues » : 25 % des morts de la circulation en 1970, sans parler des accidents du travail. Quant aux piétons, ils représentent un pourcentage étonnant du nombre de victimes : 22 %.

Malgré l'amélioration sensible de leur organisation et l'augmentation constante des équipements de première urgence, les secours mettent

trop longtemps pour arriver sur les lieux de l'accident. Matériellement, ce décalage est inévitable. Quels que soient les progrès réalisés par la médecine, le problème du temps qui s'écoule entre l'accident et l'intervention reste insoluble. Quand l'intervention est possible, souvent il est trop tard. En effet, la mort survient généralement dans les quelques minutes qui suivent l'accident.

L'absurdité de cette situation n'échappe à personne. Un grand nombre de décès auraient sans doute pu être évités si les secours étaient arrivés à temps.

Une solution s'impose : éduquer et informer le public pour qu'en présence d'un accident grave des témoins soient capables de donner les soins d'extrême urgence et de pratiquer la respiration artificielle.

### LA ROUTE QUI TUE

Deux millions huit cent quatre mille neuf cent quatre-vingt-neuf blessés ! C'est le nombre de Français blessés par accidents de la route au cours de la dernière décennie, de 1961 à 1971. A quelques unités près, la population de Paris. Ou encore le total des blessés français de la guerre 1914-1918.

Chacun sait — et le Code de la route l'enseigne — qu'il ne faut pas déplacer un accidenté sous peine d'aggraver son état en cas de fractures ou de lésions internes. Cependant, une formation para-médicale simple permet de le ranimer, en cas d'asphyxie, par la méthode du bouche à bouche sans lui faire courir de risques.

Asphyxie au sens le plus large du terme : c'est-à-dire dès que les voies respiratoires sont obstruées. C'est souvent le cas lorsqu'il y a perte de connaissance : la langue bloque l'arrivée de l'air. Si la respiration artificielle n'est pas pratiquée immédiatement, la victime meurt dans les trois ou quatre minutes. L'extrême urgence justifie l'abandon des vieux principes.

Voilà pourquoi il apparaît comme indispensable d'enseigner au public les gestes qui peuvent sauver des vies en cas d'extrême urgence. Les progrès de la médecine ne peuvent trouver leur pleine application que si les témoins assurent la transition et empêchent le blessé de mourir avant l'arrivée des secours. Reste l'éducation morale et la formation pratique du public. Bon nombre de structures sont déjà en place.

Sous le contrôle de médecins, des organismes officiels ou privés enseignent à des publics de tous âges les gestes essentiels qui permettent de parer au plus pressé en attendant l'intervention médicale. Le plus important est la respiration artificielle. La méthode par insufflation dite bouche à bouche s'étant révélée la plus efficace, c'est celle qui est principalement enseignée. Elle est très ancienne.

Il semblerait que les Grecs la pratiquaient déjà. Les Américains l'ont reprise pendant la guerre du Pacifique. En France, elle a été remise à l'honneur officiellement en 1958. C'est celle qui est utilisée par le corps médical en l'absence des instruments appropriés d'extrême urgence.

Il est intéressant de noter que les appareils extrêmement perfectionnés utilisés en milieu hospitalier pour la respiration assistée semblent dérivés du même principe. Les respirateurs d'Engström, le SF 4, notamment, insufflent de l'air dans les poumons à travers un tube passé dans la trachée. La méthode manuelle, utilisée dans les hôpitaux lorsque l'arrêt respiratoire se produit en dehors des services spécialisés, s'en rapproche encore plus. Après intubation on insuffle l'air à l'aide d'un soufflet ou d'un ballon autoremplisseur.

Si la méthode du bouche à bouche est simple, elle n'en requiert pas moins de la pratique, du calme et de la maîtrise de soi, et un sérieux entraînement préalable.

La ranimation a déjà permis de sauver de nombreuses vies durant les années passées : elle doit devenir un réflexe pour chacun.

### CE QU'IL FAUT SAVOIR QUAND LES SECONDES COMPTENT

**L**A diffusion auprès du public des notions essentielles de secourisme et de ranimation d'urgence correspond à une nécessité absolue. Effectivement, en cas d'accident grave, chaque seconde compte et l'ignorance des gestes qui sauvent est un aveu d'impuissance autant qu'une non-assistance à personne en danger.

Le monde médical et paramédical et le grand public sont de plus en plus sensibilisés. Sous l'impulsion d'organismes tels que la santé publique, Sécurité sociale (secouristes du travail), la Croix-Rouge, la Fédération nationale de sauveteurs, les maîtres-nageurs sauveteurs, le Secours routier français, la Croix-Blanche, la Société des secouristes français, les sapeurs-pompiers, la Protection civile et l'ordre de la Croix de Malte, l'ANSA, les C.R.S., gendarmes, polices locales, de nombreux groupements locaux de secouristes se sont déjà créés. Dans les mairies, en milieu scolaire et dans les entreprises, l'enseignement des soins d'urgence se multiplie. Sur les chantiers de plus de cent cinquante employés, il est devenu une obligation légale. Certains élus proposent qu'un examen de secourisme obligatoire soit ajouté aux épreuves du permis de conduire.

### A la portée d'un enfant

Les gestes qui sauvent sont simples, rapides et précis. Ils ne demandent aucune qualification particulière et s'apprennent rapidement.

### HUIT MINUTES DE TROP... SI

Citons le cas du professeur Deleuze appelé au secours d'un noyé par mégaphone sur une plage du Midi de la France où il passait ses vacances. Malgré la proximité où il se trouvait, il lui fallut huit minutes pour arriver jusqu'à la victime. Celle-ci serait morte si un témoin n'avait commencé à pratiquer la ranimation par insufflation avant l'arrivée de l'éminent anesthésiste qui prit le relais en attendant l'arrivée des secours organisés.

# sécurité routière

ORGANE OFFICIEL  
DE L'ASSOCIATION

21<sup>e</sup> ANNEE - N° 126  
JUILLET-AOUT 1972

DIRECTION - REDACTION  
ADMINISTRATION :

26, rue d'Enghien, PARIS (10<sup>e</sup>)  
770-92-91 - 523-00-93

Directeur de la publication :  
G. GAUGRIS

Le service de la revue est assuré  
aux personnes et collectivités  
ci-après

MINISTRES, SENATEURS  
DEPUTES

PREFETS, SOUS-PREFETS  
MAIRES,

ADMINISTRATIONS DIVERSES,  
DIRECTIONS  
DEPARTEMENTALES  
DE L'EQUIPEMENT,

SERVICES DE POLICE CIVILE  
ET MILITAIRE

PRESSE QUOTIDIENNE  
ET PERIODIQUE,  
ASSOCIATIONS,

GRANDES ENTREPRISES  
NATIONALES,

MEMBRES DE LA SECURITE  
ROUTIERE

## SOMMAIRE

L'an prochain 760 km d'autoroute mis en chantier a annoncé M. CHALANDON, Ministre de l'Equipement	2-3
Ne soyons pas des hannetons	4
M. POMPIDOU, Président de République au Salon de l'environnement	5
Opérations d'exploitations routières supplémentaires pour les vacances	6
La voiture de l'année et la sécurité : Ford Consul	7-8-9-10
Quatre nouveautés bien avant le Salon de l'Auto	11-12
L'autoroute Paris-Chartres sera mise en service le 1er novembre	13-14
Les autorités de 12 départements unissent leurs efforts pour obtenir l'aménagement d'un axe routier Calais-Bayonne	15
L'autoroute amie ou ennemie ?	16
Résumé des règles essentielles de la conduite sur autoroute	17-18
Rétroviseur extérieur obligatoire à partir du 1er juillet 1972	19 à 22
Plus de 9.000 plaisanciers ou baigneurs ont été sauvés par les Gendarmes	23 à 28
Concours Lépine 1972 : des inventions d'un niveau élevé	29-30
TRANSPO 72, capitale mondiale des transports	31
La Police Nationale et l'éducation routière en 1971	32
Grande journée de secourisme organisée par la Croix Rouge des Hauts-de-Seine	33
La tôle galvanisée remplacerait avantageusement les tôles de nos voitures	34
Au secours des blessés de la route Didier BURGGRAEVE, un Jeune étonnant, passionné et efficace	35-36
Des routes nationales secondaires dans la voirie départementale	37
La vie des Stations de Sécurité	38 à 41
Jurisprudence	42-43
Voyages à l'étranger	44-45-46
Véhicules utilitaires - Informations, documentation, réglementation	47-48-49-50
Vers une normalisation de la hauteur des Pare-chocs	51
Une bonne vue, condition essentielle d'une bonne conduite	52 à 55

INFORMATION - DOCUMENTATION

# Didier Burggraeve

## Un jeune étonnant, passionné et efficace

Didier BURGGRAEVE n'a pas attendu d'avoir 20 ans pour faire parler de lui. Très tôt, il se passionne pour le secourisme. Il se souvient qu'étant tout jeune il a assisté à un accident de la circulation et a découvert ainsi l'ignorance des témoins en matière de premiers secours. Cela, comme bien d'autres choses, Didier, comme l'appellent tous ses amis ne l'accepte pas.

La France commence à connaître ce jeune garçon étonnant, passionné par le combat qu'il a choisi de mener, efficace car il progresse toujours. A 19 ans, à la brigade de sapeurs-pompiers de Paris, Didier Burggraeve découvre avec stupeur les réalités d'un fléau moderne : les accidents de la route. Il le vit. Il se sent tout de suite appelé à la tâche. Non, il n'accepte pas cela comme une rançon normale du progrès ! Secouriste du travail à 17 ans, il passe ensuite brillamment tous les autres examens de l'époque (secouriste de la Croix-Rouge, de la Protection Civile, il fait alors partie d'équipes actives, devient spécialiste en réanimation puis moniteur de secourisme).

Déjà il se fait remarquer par sa vivacité et son jugement sûr pour des problèmes qu'il a tôt fait de comprendre.

Le voici donc à Paris, il étonne encore, passe le Brevet de Moniteur National de Secourisme. On le retrouve défendant ses idées devant le général CASSO, Commandant à l'époque les Pompiers de Paris.

### DEFENDRE LA VIE DES AUTRES

Didier est à l'aise quand il défend la vie des autres, il est sûr de lui, convaincant, farouche parfois. Il ne recule devient rien, il se passe de loisirs, travaille la nuit, étudie, prépare des dossiers. Il met sur pied des équipes de secouristes dans plusieurs villes du Nord qu'il anime durant ses permissions. Il développe ainsi une activité débordante, attire à lui des jeunes, forme des dizaines de secouristes, organise des conférences, des démonstrations, entraîne et perfectionne des jeunes et des adultes toujours plus nombreux qui viennent le rejoindre.

Mais il ne peut être satisfait de ces résultats locaux. Il lance une campagne, les 5 Gestes qui sauvent. En 1967, il avait déjà proposé d'introduire des notions de secourisme au permis de conduire et surtout la façon d'y arriver.

La lutte commence. Elle n'est pas prête de s'achever. Il le sait dès le départ. Des voix s'élèvent ici et là pour le critiquer, s'étonner de ses initiatives. Il ne les entend pas. Il sait qu'il agit en toute conscience. Il a confiance en lui. Aujourd'hui des encouragements lui arrivent de toute la France.

Il écrit à tous les députés de France (470), un par un, sur sa petite machine à écrire. Des dizaines d'entre eux, non des moindres, soufflés par la justesse de ses propositions et de ses suggestions l'appuient auprès du Gouvernement.

Tous les ministères concernés sont touchés (l'Intérieur, les Transports, l'Équipement, la Santé). Il écrit au Président de la République, il rédige des tracts pour sauver les blessés de la route, il lance une pétition pour recueillir 10.000 signatures, il commence un tour de France afin de sensibiliser l'opinion publique.

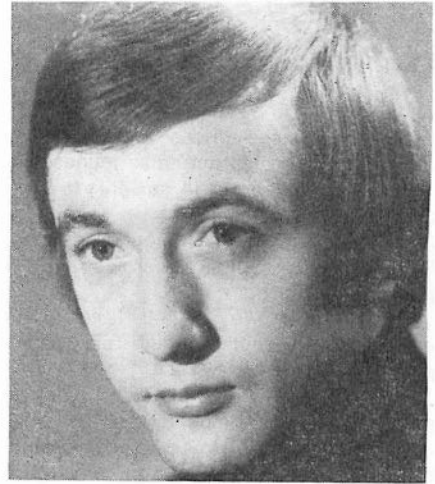
### LA MÉDAILLE DE VERMEIL

La Médaille de Vermeil de la Protection Civile lui est décernée en novembre 1970 quelques jours avant de recevoir des mains de Madame POMPIDOU, le Prix de la Vocation.

Ce prix, il en est très fier. Fort de cet encouragement de hautes personnalités du pays représentant tous les domaines, son action va encore s'étendre. Il se met en liaison avec M. Jacques BAUMEL, Secrétaire d'État auprès du Premier Ministre, la Mission Interministérielle de Sécurité Routière, il écrit plusieurs fois au Premier Ministre.

Il poursuit inlassablement son œuvre qui ne fait, dit-il, que commencer. Mais laissons-le s'exprimer ; retenez ces

**Entraînement des Sapeurs-Pompiers. Position d'un blessé sur le côté (Position sauvegarde)**



Conférence sur les 5 textes qui sauvent avec panneaux explicatifs



M. Burggraeve reçoit à Paris, à l'état-major de la Brigade de S.P. de Paris, la Médaille de Vermeil de la Protection Civile



# D. Burggraeve

quelques phrases prises au hasard de ce garçon qui imprime aux jeunes qui le connaissent et qui le suivent, la marque de sa personnalité.

« Faire confiance à la jeunesse, c'est le plus beau cadeau que les adultes pourraient leur faire ».

« L'honnêteté, le travail, le courage et la foi finissent toujours par triompher ».

« L'expérience ne jaillit-elle pas de nos bêtises et de nos fautes ? »

« Ce qui fait la force d'une équipe, c'est son homogénéité, son envergure dans l'action, son désir profond de réaliser toujours davantage et d'aller de l'avant ».

« Moi, je voudrais que la route ne soit plus un champ de bataille ; c'est pourquoi je me suis senti investi d'une mission et je pense que je vais la réussir ».

« Pour moi, ce qui est important c'est de lutter jusqu'au bout, même seul, de ne jamais dévier, de ne jamais désespérer. Je suis fort, je suis confiant, je me sens utile. Ce ne sont pas les vivants mais les morts qui me le rappellent ».

« Un jeune ne doit pas accepter d'être incompetent et inutile devant un accident ».

## LES 5 GESTES QUI SAUVENT

Didier BURGGRAEVE vient d'être reçu à l'Hôtel Matignon par M. Jacques EISENMANN, Conseiller Technique auprès du Premier Ministre, Chef de la Mission Interministérielle de Sécurité Routière.

Il prétend que les 5 Gestes qui sauvent, appris par les conducteurs permettraient d'épargner des centaines de vies humaines.

Il ajoute qu'il ne sert à rien de dépêcher une ambulance ultra-moderne sur les lieux d'un accident si personne n'a pu entretemps maintenir la vie !

Bouleversé, en début d'année, Didier écrit à nouveau au Président Pompidou. Le Président fait transmettre son projet au Cabinet du Premier Ministre. Il s'appuie sur des arguments très valables. La formule a donné d'excellents résultats dans les pays voisins. La Belgique vient à nouveau de déclencher une nouvelle campagne pour apprendre aux automobilistes les « Gestes qui sauvent ».

Elève du Professeur Marcel ARNAUD, spécialiste du Secours Routier, moniteur de cette discipline, Didier BURGGRAEVE préconise 5 Gestes :

- 1) Appeler les secours (qui, où comment),
- 2) Baliser la route (pourquoi, par quels moyens),
- 3) Bouche à bouche,
- 4) Comment stopper les hémorragies externes,

5) Position de sauvegarde pour les jets inconscients sur la chaussée.

Voilà ces 5 Gestes qui Sauvent, à la portée de tous. Il les défend vigoureusement. L'accident, dit-il, c'est toujours pour les autres mais jamais pour soi. Pourtant, nous sommes tous vulnérables, personne ne se soustrait à la loi de l'automobile, à la loi de la route, à la loi de la vitesse.

Ma vocation, dit-il, si je la connais bien, si je ne puis vivre sans elle, je n'en suis pourtant qu'au tout début.

Mentionnons ici quelques-unes de ses initiatives :

Il a réclamé des ceintures des sécurité à l'arrière des véhicules. Il lutte avec opiniâtreté contre l'ivresse au volant. Membre du Comité National contre l'alcoolisme, il ne laisse rien passer, correspond fréquemment avec les services parisiens.

Il réclame le retrait du permis à vie en cas d'accident mortel et plus de sévérité vis-à-vis du permis dans les autres cas d'ivresse au volant.

Il préconise une trousse de secours destinée aux automobilistes avec l'essentiel, pour les Gestes qui Sauvent, et un triangle de présignalisation. Un carnet personnel sur lequel les infractions commises seraient notées ainsi que l'entretien des organes principaux de la voiture.

## LE SECOURISME DE L'AN 2000

Mais son action principale est basée sur l'éducation, une éducation dès l'âge scolaire. C'est sa grande ambition. Il en parle partout, dans des réunions, dans la presse, à la radio, dans des revues, au Ministère de l'Education Nationale. Le problème est là, dit-il, la solution aussi. Il défend ce qu'il appelle le Secourisme de l'An 2000. Il s'agit de l'auto-protection, immédiate, sur place. Il vient récemment de rédiger un article dont voici quelques passages.

« Le Secourisme de l'An 2000, c'est l'action directe et indirecte car secourisme ne signifie pas que « premiers secours », c'est toute une psychologie, un état d'esprit, un mode de pensée.

Un mode de pensée qui permettra à celui ou à celle qui aura reçu une instruction active en ce domaine de se sentir intégré dans le contexte sécurité, de se sentir dans le « coup », responsable de quelque chose ! De quoi ? De la sécurité d'un ou des autres, de la sécurité de ceux qui parfois n'y pensent pas inconsciemment ou bêtement. Mais qu'est-ce donc ce Secourisme 2000, secourisme moderne : la seule solution pour éviter que la moitié d'entre nous ne meure avant 30 ans et l'autre ne reste marquée à vie par l'accident.

Le Secourisme de l'An 2000, ce sont les Gestes qui Sauvent. Seulement, en



Didier Burggraeve, sapeur-pompier à Paris

être conscient aujourd'hui et attendre éperdument le dernier moment pour l'accepter et l'appliquer c'est une incompetence dangereuse et un manque de lucidité manifeste.

L'éducation commence sur les bancs de l'école primaire afin de former de futurs hommes, de futures femmes libres et non esclaves du milieu ambiant (alcool, drogue, etc.) ; des êtres de caractère, de dévouement, de volonté, de courage et de discipline, armés contre les tentations, contre ces comportements stupides, anarchiques, dont celui au volant est un des plus caractéristiques.

Pour agir sur notre sécurité, en France, pour qu'elle soit adaptée à l'An 2000, il faut agir sur la jeunesse, inculquer ce mode de pensée au moment où justement cette mentalité, cette conception des choses se dessine.

Ce sont les jeunes de l'après-guerre qui vont se trouver, dans une vingtaine d'années confrontés avec des situations catastrophiques, des problèmes insolubles, dont nous sentons déjà apparaître les finalités, la pollution par exemple.

Alors autant en emporte le vent de ces suggestions, de ces propositions, de ces conseils, de ces cris d'alarme qui ne touchent les uns et les autres que lorsqu'ils y sont concernés.

L'avenir est incertain si nous continuons de subir ces nuisances sans choisir énergiquement de les faire disparaître ».

Didier BURGGRAEVE doit apporter prochainement 10.000 signatures en soutien aux 5 Gestes qui Sauvent au Ministre de l'Intérieur, M. Raymond MARCELLIN et il a l'intention de demander une audience au Premier Ministre.

DOCTEUR MARCEL ARNAUD  
CHIRURGIEN CONSULTANT DES HÔPITAUX

57, RUE DRAGON  
MARSEILLE (6<sup>e</sup>)

TÉL. 53-20-64

6 juillet

Mon cher ami,

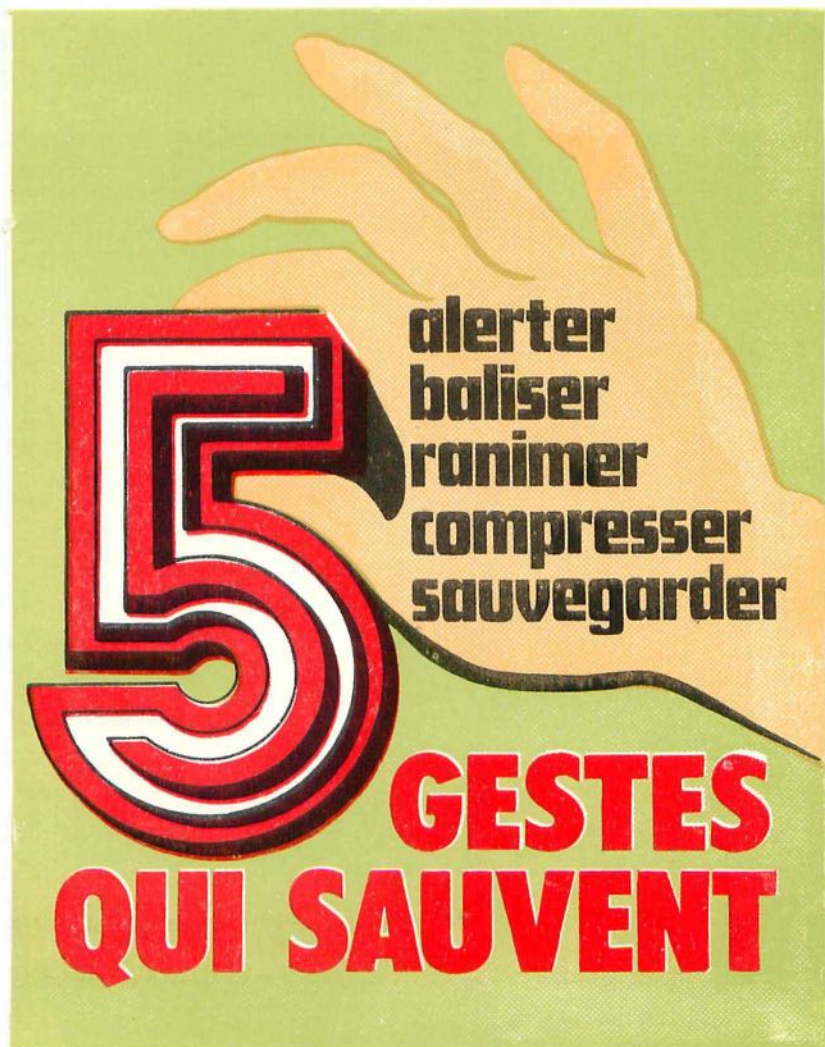
Voici de retour votre "lettre"  
à laquelle j'ai fait quelques corrections  
de détail.

Vous n'avez eu besoin de  
préface ; j'ai, en deuxième page,  
modifié votre présentation et "accords"  
de même que une "ajoutement."

J'espère que votre effort sera  
bénéfique pour les Bénis.

Très cordialement à vous

Marcel



Agréé par  
Monsieur le Professeur Marcel ARNAUD  
membre de l'académie de médecine

Ce livret vous est offert

par l'ASSOCIATION NATIONALE  
des Usagers de la Route.

83.053 TOULON - Cedex  
Il a été conçu par  
Monsieur Didier BURGGRAEVE,  
Lauréat de la Fondation de la Vocation

**50 MORTS**  
**1000 BLESSES**  
dont 25 % resteront handicapés  
à **VIE**

***c'est le bilan d'une journée***

***NON! Je n'accepte pas cela  
comme une rançon  
normale du progrès!***

Toulon - 23 Octobre 1971 - Didier BURGGRAEVE

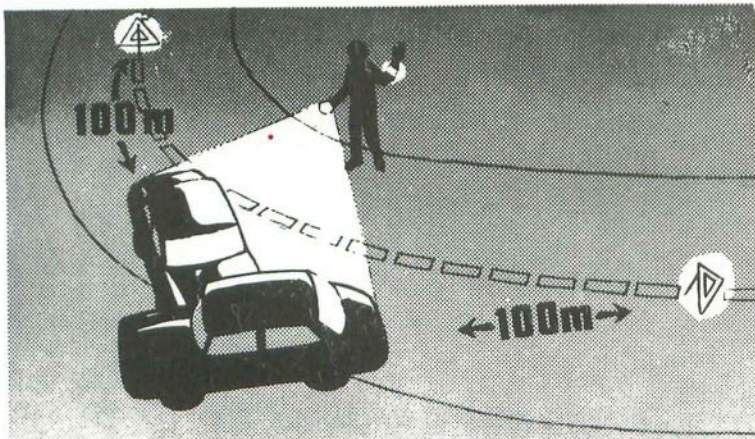
Pour nous,  
SAUVER sur la route,  
FREINER l'hécatombe routière,  
c'est un combat  
mais aussi une vocation et un devoir.

C'est pourquoi nous demandons  
d'ajouter l'apprentissage des 5  
Gestes qui Sauvent au permis de  
conduire.



2

### Balisage de la route



Toujours baliser dans les 2 sens, au moins  
100 m de l'accident.

De nuit éclairez les lieux  
si possible latéralement.

Utilisez un brassard réflecteur,  
une lampe de poche

1

### Appel des secours



- Préciser :
- Lieu exact
  - N° de la route
  - Véhicules accidenté
  - Nombre de victimes
  - Dangers (feu, victime coincée)

### Comment ?

Autoroute : borne d'appel

Route : prévenir Gendarmerie téléphone

Ville : Pompiers - n° 18  
Police secours n° 17

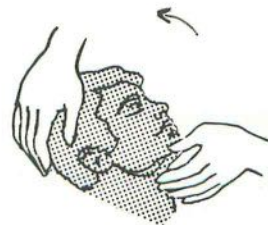
*Parler clairement*

3

### Bouche à Nez ou Bouche à Bouche

Si la victime respire lentement ou plus du tout :

- dégrafer vêtements,
- saisir doucement la tête  
une main au menton l'autre à la nuque  
en tirant légèrement (vers le haut)  
dans l'axe et la fléchir en arrière



La victime ne peut  
respirer si sa tête  
n'est pas renversée  
vers l'arrière.

- ouvrir la bouche,
- retirer les corps étrangers  
qui peuvent s'y trouver  
(sang, dentier tombé, vomissements)
- avec deux doigts en crochet.

## Stopper les hémorragies



Appuyer  
sur la plaie  
elle même  
qui saigne  
avec :

un paquet de coton  
des compresses, un mouchoir - ensuite  
maintenez cette pression avec une bande,  
une cravate, un linge.

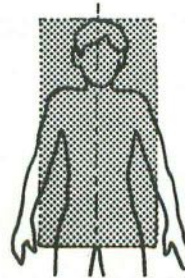
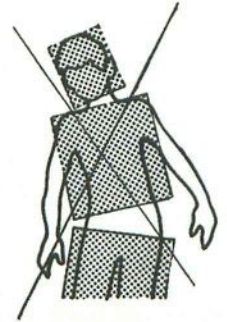
De préférence  
avec une ceinture HEMONEIR  
ou comprimer l'artère contre un os au cou :  
en dessous de la plaie  
contre la colonne vertébrale.

*Surveillez toujours la victime*

## Si le feu menace

DEGAGER D'URGENCE mais :

ne pliez pas  
la tête, le cou  
ni le tronc -



Essayer de sortir  
la victime d'un bloc.

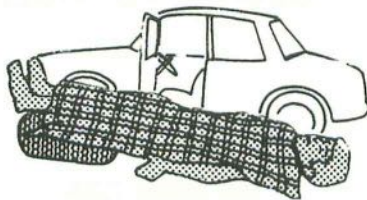
S'il n'y a pas de danger  
laisser la victime dans le véhicule  
Et secourez-la "à sa place".

## 5 POSITIONS de SAUVEGARDE

**Si le blessé est expulsé**

ou sur le sol (2 roues)

**Très conscient**



Laissez-le sur le dos et couvrez-le  
(couverture, vêtements)

Dégrafer vêtements

**Malconscient ou inconscient**

Tournez-le sur le côté sans tordre le corps  
face presque vers le sol,  
la tête vers l'arrière



1 genou fléchi  
surveiller sa respiration

VOUS DEVEZ BIEN CONNAITRE  
CES GESTES

**ET LES APPRENDRE**

ILS SONT TOUS LES  
5 AUSSI IMPORTANTS  
LES UNS QUE LES AUTRES.

NE FAITES RIEN DE PLUS -  
ATTENDEZ LES SECOURS !

**RELISEZ CE LIVRET SOUVENT  
ET EMPORTEZ LE PARTOUT AVEC VOUS**

SI CHACUN DE NOUS CONNAISSAIT LES 5  
GESTES QUI SAUVENT, DES MILLIERS DE  
VIES HUMAINES SERAIENT EPARGNEES.



Paris, le 7 juillet 1972

LE CONSEILLER TECHNIQUE

Cher Monsieur,

Comme vous le savez, nous vivons actuellement nos derniers instants et vous voudrez bien m'excuser de n'avoir pu répondre plus tôt à votre très intéressante lettre. Vous me permettrez d'aborder les différents points avec une franchise totale.

- 1/ 5 gestes qui sauvent . Je vous l'ai dit : sous réserve de l'appui des médecins compétents je suis acquis à l'essentiel de vos idées. M. CHENOT, Président du Conseil d'Etat va réunir une commission (Table Ronde) qui examinera l'ensemble des problèmes médicaux et j'ai demandé que vous soyez entendu.

Les spécialistes que j'ai consultés sont même plus ambitieux que vous et voudraient que dès l'école on enseigne plusieurs de ces gestes, en particulier la respiration, le bouche-à-bouche. Ils me confirment également que - sous réserve d'avoir été pratiquée auparavant - la mise en position de sécurité peut également être enseignée.

J'avais l'intention, dès que j'aurai l'avis de M. CHENOT, d'organiser l'enseignement en vue du permis de conduire ; pratiquement il nous faut un délai d'environ un an pour le généraliser et nous ne perdrons pas de vue l'extension au programme de l'enseignement public.

Cependant, je vous répète que la véritable difficulté est de s'assurer des connaissances pratiques suffisantes et c'est là-dessus, en particulier, que vous pourrez nous aider.

Avons-nous perdu du temps ? Je n'en suis pas convaincu car j'ai profité de vos arguments pour surmonter beaucoup d'objections.

Monsieur Didier BURGGRAEVE

5 rue Delerue

59 - WASQUEHAL -

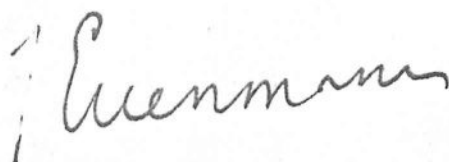
- 2/ Alcool au volant . Nous sommes entièrement d'accord, et de notre côté nous avons pris deux dispositions :
- a) au Ministère de la Justice pour annuler les permis dans le cas de dommages corporels liés à l'alcoolémie excessive
  - b) de provoquer des examens médicaux de tous les alcoolémiques avant restitution du permis.
- 3/ Assurance automobile . Je regrette de ne pas avoir le temps de discuter avec vous ; vos idées sont intéressantes mais je crois que nous allons dans une toute autre voie (projet TUNC un peu modifié et des idées du même genre sont soutenues aux Etats-Unis). En définitive, et quoiqu'on fasse les bons paieront toujours pour les mauvais dans les formules actuelles.
- 4/ Pré-signalisation . Les textes vont paraître prochainement et répondent à vos idées ; il y a eu des lenteurs en raison du caractère international.
- 5/ Signalisation routière . En deux mots, plus on demande aux automobilistes le respect des règlements, plus la signalisation doit être parfaite ; j'ai essayé de lancer des formules nouvelles, nous verrons la suite.
- 6/ Contrôle des véhicules . La formule du carnet d'entretien jusqu'à 50.000 km. est maintenant imposée par beaucoup de constructeurs. Nous allons instituer le contrôle des véhicules de plus de 10 ans mais ce n'est qu'un petit complément car il incombe à l'automobiliste de soigner sa voiture.

Vous serez tenu au courant de ce que nous avons commencé pour les examens médicaux et les autres dispositions pour le permis ne peuvent être modifiées que par la loi.

Je reviens à votre problème des campagnes "alcool", je pense que les associations que vous animez peuvent en effet aider beaucoup à toucher les jeunes conducteurs, ce qui est essentiel.

J'ai l'impression que nous nous sommes compris et je ferai tout pour que le contact avec vous soit maintenu et que l'on utilise l'énergie qui vous anime dans vos actions, toutes orientées dans l'intérêt public.

Veuillez agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments ./.



Et il reparla de l'école, en nomma la « mise en position de sécurité »\*1, en donna même un délai (un an). Puis il aborda d'autres thèmes que je traitais également par ailleurs : l'alcool au volant, la réduction du coût de l'assurance pour les très bons conducteurs, la signalisation des accidents et enfin le contrôle des véhicules. (Consulter à propos des services de la sécurité routière le 9<sup>ème</sup> mémoire).

Dans la revue « Sécurité routière », j'avais relevé un article sur une exposition à Chelles, dans la région parisienne, avec la participation de M. **EISENMANN** alors chef de la Mission interministérielle, qui fut transformée en Comité Interministériel avec un délégué en juin 1972 (voir 9<sup>ème</sup> mémoire).

Le compte rendu ci-après permet de revoir cet homme, sincèrement impliqué dans ce combat contre ce fléau, je peux en témoigner, car je l'ai personnellement rencontré. Il avait pris le temps de m'écouter, il n'était pas « au chronomètre » comme dans les cabinets ministériels.

Je recevais, début août, une lettre, adressée à la mairie d Wasquehal (ville siège des ESPC créées en 1969), du préfet de la Guadeloupe. Il avait pu prendre connaissance de l'article paru dans la revue de l'ACNF « Nord Automobile » et souhaitait obtenir des détails sur le projet des « 5 gestes qui sauvent », afin, probablement, d'en assurer la diffusion dans son département d'Outre mer.

Toujours dans la revue « Sécurité routière », je prenais connaissance du compte rendu du VI<sup>ème</sup> congrès international de la médecine et des accidents du trafic, qui avait eu lieu à Paris du 11 au 15 septembre.

Il est important de lire, ou relire, l'observation à propos du « temps écoulé entre l'accident et la mort » : 50% dans la première heure. Ce document permet de revoir les visages de **René COIRIER** du ministère de la Santé, qui avait bien voulu me recevoir, du **Professeur Paul BOURRET** (Voir tome I sur l'œuvre du **Professeur Marcel ARNAUD**) ainsi que de **Christian GERONDEAU** le délégué interministériel à la sécurité routière récemment nommé.

Dès le 16 septembre, j'écrivais au nouveau ministre chargé de l'Équipement, **Olivier GUICHARD**, en lui remettant la brochure (nous avons tablé à l'ANUR sur un tirage de 10 millions d'exemplaires). Et en lui demandant « des nouvelles » du groupe d'études...

Le second événement important de l'année (pour les 5 gestes) à part, pour les pouvoirs publics, la nomination de **Christian GERONDEAU**, après la sortie de la brochure gratuite, fut le « Salon de la sécurité » organisé au parc des expositions de Nancy.

Le sponsor de la première brochure (également vendeur d'articles relatifs aux premiers secours) participa à la préparation, au stand de présentation des « 5 gestes ». Nancy devait devenir le lieu de démarrage de la campagne « nationale » des « 5 gestes qui sauvent » et coïncider avec la diffusion massive de la brochure.

Dans le numéro de septembre de la revue PCSI de France Sélection (Protection Civile et sécurité industrielle) était présenté le salon prévu du 19 au 23 septembre, avec une mention toute particulière pour la « croisade des 5 gestes qui sauvent ».

Le commissaire général, par sa lettre 5 septembre, souhaitait bonne chance au projet et son communiqué de presse était clair et en vanter les mérites. Il mettait en avant l'ANUR, ce qui était normal, l'association et son président notamment s'investissaient à fond pour les « 5 gestes ». Dès le 3 août, le journal « Nord Eclair » l'avait annoncé ainsi que la sortie de la brochure. Un article paraissait par ailleurs dans la revue des « Anciens de Nainville » qui regroupait les anciens stagiaires de l'école nationale de la Protection Civile.

\*1 C'est pourtant cette même position latérale de sécurité qui fut utilisée comme prétexte, en 1998, afin de ne pas valider l'amendement pour une formation pratique aux « 5 gestes qui sauvent », déposé par le député du Nord **Patrick DELNATTE** – car cela « pouvait être dangereux », lors d'un projet de loi sur la sécurité routière, selon les propos du rapporteur, **René DOSIERE** > Voir le site du CAPSU qui fournit tous les détails.

## EXPOSITION

# “ La route meurtrière ”

## par la Croix-Rouge de Chelles

**L**ES jeunes d'aujourd'hui seront les conducteurs de demain. Il convient donc de les préparer dès à présent aux responsabilités qui leur incomberont vis-à-vis de la sécurité routière lorsqu'ils auront l'âge de posséder une voiture.

C'est la raison profonde qui a poussé M. Lionel Jacob et ses équipes secouristes de la Croix Rouge de Chelles (77) à organiser avec le concours de la Gendarmerie nationale une exposition ayant pour thème : la route meurtrière.

Cette exposition, ouverte à tous naturellement, s'est tenue pendant deux semaines aux garages Peugeot de Chelles, dont les locaux avaient été mis fort aimablement à la disposition de M. Jacob par le propriétaire, M. Métin.

L'ouverture a eu lieu en présence d'un public de choix qui, massivement, avait répondu à l'invitation de la Croix-Rouge de la ville.

Il y eut plusieurs orateurs MM. Eisenmann, responsable de la Mission interministérielle de sécurité routière, Rabourdin, député-maire de Chelles, Chaussade, sous-préfet de Meaux (représentant le préfet du département) et Jacob. Tour à tour, ils ont déploré le nombre croissant des accidents et insisté sur la nécessité de préparer les jeunes gens à leurs futures responsabilités.

C'est pourquoi, outre les personnalités auxquelles s'étaient joints les maires des localités voisines, le Commissaire de police, le colonel Omnès, commandant le groupement de Gendarmerie de Seine-et-Marne, avaient été conviés également les directeurs des établissements scolaires de Chelles et de la région.

### 1.500 JEUNES ONT VISITÉ L'EXPOSITION

Le cortège des personnalités s'est

attardé à examiner les nombreuses photographies qui avaient été réunies pour sensibiliser les visiteurs aux multiples dangers de la circulation, évoqués par leurs causes les plus courantes : inobservation de la signalisation, mauvais état des véhicules et des pneus, fautes de conduite, alcool, fatigue etc. Avant de se transporter sur les « lieux d'un accident » dont la scène avait été reconstituée à l'aide de mannequins et à laquelle rien ne manquait : ni les motards chargés du balisage, ni les gendarmes effectuant leur contrat, ni même les victimes transportées par les secouristes de la Croix-Rouge.

Enfin, des séances de projection, suivies de débats publics, avaient été organisées dans un des cinémas de la ville.

De nombreuses personnes de Chelles et même du département ont eu l'occasion de venir voir cette exposition, par-

L'exposition : de nombreuses photos d'accidents avaient été réunies. Parmi les visiteurs : M. EISENMANN, responsable de la Mission interministérielle de sécurité routière. A droite, 2<sup>e</sup> phase de l'exposition : la reconstitution d'un accident





De gauche à droite : M. Rabourdin, député-maire de Chelles, M. Chaussade, sous-préfet de Meaux, M. Eisenman, responsable de la mission interministérielle de sécurité routière, et M. Jacob, organisateur de l'exposition et responsable des équipes de secouristes de la Croix-Rouge de Chelles

mi lesquelles quelque 1.500 élèves des écoles et collèges.

A ces derniers, maîtres et professeurs ont demandé de résumer leurs impressions par écrit sur le thème : les accidents de la route : qu'en pensez-vous ?

Ce qui m'a frappé le plus, nous a déclaré M. Lionel Jacob, organisateur de l'exposition, est l'intérêt réel que portent les jeunes aux accidents et à la circulation. Il suffit de lire ce qu'ils ont écrit sur ce sujet pour s'en convaincre.

Le plus émouvant des devoirs a été celui d'une petite élève d'un établisse-

ment de Chelles qui a terminé par ces mots :

— On nous parle toujours des accidents de la route. Mais ceux qui nous en parlent ne savent pas ce que c'est. Ils n'en ont jamais eu. Moi, je sais !

Elle a 9 ans. Son père et sa mère sont morts sous ses yeux dans un terrible accident.

La parole est à présent, semble-t-il,

L'accent avait été mis sur les ceintures de sécurité. M. Eisenmann s'est laissé « ceinturer » par M. Jacob

aux Pouvoirs publics. En particulier au Ministre de l'Education Nationale, M. Olivier Guichard, qui a exprimé le désir de prendre connaissance des devoirs qui ont été donnés aux élèves.

Quelle en sera la portée ? On n'en sait rien encore. Cependant, on prête au Ministre l'intention d'apporter son concours pour que soient généralisées dans toute la France des expositions semblables à celle de Chelles.

Quoiqu'il en sera, il n'apparaît pas superflu de tirer un coup de chapeau, dès à présent, aux organisateurs de cette manifestation, à laquelle Sécurité Routière avait apporté sa contribution, et dont les retombées risquent fort de dépasser le cadre local qui était prévu au départ.



PRÉFECTURE DE LA GUADELOUPE

*Cabinet*

Service de Presse et d'Information

LE PRÉFET DE LA GUADELOUPE A

JMC/RA

N° 7443/cab

Monsieur Didier BURRGRAEVE  
Lauréat de la Fondation de la Vocation  
Aux bons soins de Monsieur le Maire  
Mairie

59290 WASQUEHAL

Monsieur,

Comme l'a relaté le mensuel "Nord-Automobile" du mois d'avril 1972, j'ai entrepris, depuis deux années, dans le département de la Guadeloupe, une intense campagne en faveur de la prévention des accidents de la route par l'accroissement de la répression des infractions, l'amélioration du réseau routier et la sensibilisation des usagers.

Pour limiter les conséquences des accidents de la route, j'ai décidé récemment de mettre sur pied une vaste organisation de secours des blessés de la route dans laquelle l'information du public a naturellement une grande place.

Dans cette perspective, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire parvenir les renseignements les plus détaillés sur les "Cinq gestes qui sauvent" dont vous êtes le promoteur.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'assurance de ma considération très distinguée.

LE PRÉFET,

  
Pierre BRUNON



Séance inaugurale : de gauche à droite : Pr ROCHE, Pr HELPERN (U.S.A.), Pr GAULTIER, Pr SICARD, M. le Ministre J. FOYER, Inspecteur Général PINATEL

# LE VI<sup>e</sup> CONGRES INTERNATIONAL de la Médecine des accidents et du trafic

**C**'EST à Paris que se sont tenues, du 11 au 15 septembre 1972, ces Assises fort importantes puisqu'au rythme actuel un conducteur sur deux sera victime d'un accident important au cours de sa vie. Pour prévenir ce qu'il faut bien maintenant appeler un fléau, huit cents médecins spécialisés et une centaine d'experts en matière de circulation ont tenté de comprendre pourquoi et comment on se tue : 65.000 morts en 1971 sur les routes de huit pays de l'Europe et, dans le monde, la France occupe hélas, la troisième place, après les Etats-Unis et l'Allemagne Fédérale.

Contrairement à l'opinion reçue, le conducteur, auteur d'accident, est davantage victime de motivations inconscientes qu'acteur conscient de sa faute. C'est ainsi que les psychologues ont établi que notre conduite automobile est non seulement mécanique mais qu'elle a une signification symbolique : Julien vide au volant son agressivité, Pierre y trouve une satisfaction quasi-sexuelle (la gloriole du dépassement), André assure sous le pied une domination qu'il ne peut exercer chez lui. A ces aspects conflictuels, parfois inconnus du sujet, peuvent s'ajouter des facteurs plus précis : la fatigue, la faim, l'alcool, l'alliance imprévue et dangereuse de médicaments pris avant la route (antihistaminiques, sédatifs, stimulants) et parfois l'utilisation, alors réellement criminelle, de drogues.

Cent cinquante six communications avaient été retenues par les organisateurs du congrès que présidait un Français, le Professeur André SICARD, chirurgien au groupe hospitalier PITIE-SALPETRIERE à Paris et membre de l'Académie de Médecine.

Il est matériellement impossible de rendre compte

de chacune d'elles qui se groupaient sous cinq grandes rubriques :

- 1) Rôle du comportement humain dans les accidents,
- 2) Causes de la mort dans les accidents du trafic,
- 3) Substances neurotropes et conduite automobile,
- 4) Organisation des soins aux accidentés de la route,
- 5) Séquelles tardives des traumatismes.

Nous avons plus particulièrement retenu les interventions de :

M. DELTEIL (France) qui insiste sur les motivations inconscientes : l'automobiliste a tendance à « commettre » des passages à l'acte impulsif dont il serait incapable en d'autres circonstances : qu'on songe aux querelles et au vocabulaire entre « frères » de route. Il faut donc donner à l'homme, dès l'enfance, des réflexes acquis, lui assurant une bonne conduite automobile à l'âge adulte ; par exemple, entraînement sur de petites voitures ou devant l'écran de conduite fictive.

M. CHICHIGNOUD, lieutenant-colonel de la gendarmerie attribuant, statistiques sérieuses en mains, le quart des accidents à la vitesse excessive, le cinquième à l'inattention ou à la mauvaise appréciation des distances, le dixième à l'imprégnation alcoolique, flagrante ou subacente.

M. NISIKAWA (Japon) a analysé les causes de mort respectives dans son pays : les fractures du crâne représentent 47,7 %, les brûlures, 26,2 %, les contusions et hémorragies internes 12,8 %. (A titre comparatif, le C.H.U. de Strasbourg a donné les chiffres suivants : crâne 17,5 %, thorax-abdomen 39 %).

# Congrès International



Pr SICARD



Dr de KEARNEY



Pr PATEL

Dans l'un et l'autre cas, il eut été intéressant de distinguer entre mort immédiate et complications mortelles après survie, celles-ci pouvant être d'ailleurs consécutives à un état général ou directement liées au choc.

MM. PATEL, GOT, PASTEYER, TARRIERE donnent d'intéressantes indications :

1) Sur le temps écoulé entre l'accident et la mort : 50 % dans la première heure, 20 % de la deuxième à la 72<sup>e</sup> heure.

2) sur l'âge : 42 % de 16 à 30 ans ; 18 % de 30 à 50 ans ; 26 % de plus de 50 ans.

3) sur la place occupée par le mort : 28 conducteurs, 18 passagers avant, 7 passagers arrière (sur 71 cas).

Ils ont, par contre, renoncé à donner la répartition des lésions pour les « éjectés » car le départ est difficile à effectuer entre celles dues à l'habitacle et celles dûes à l'environnement.

MM. KEITH et DAVID (Londres), respectivement médecin et coroner, exposent les accidents provoqués par le décès subit d'un conducteur. Leurs observations ont porté sur 242 cas constatés dans le district nord du grand Londres ; elles donnent 83 décès pour le groupe des 60 à 69 ans, 79 pour celui des 50-59 ans. Il en est résulté 35 blessures involontaires mais graves à autrui et 4 homicides. Les causes du décès étaient les suivantes : infarctus 138, cardiopathies diverses 78, rupture d'anévrisme 6, hémorragie cérébrale 8, embolie 2, diabète 1. On reste rêveur en apprenant que 97 étaient sous traitement médical et que 29 avaient ressenti depuis moins d'une semaine des troubles cardiaques mais n'avaient consulté aucun médecin.

M. LEREBoullet (France) tente de répondre à la question : combien peut-on boire pour ne pas dépasser le taux légal de 0,80 g ? Cela varie avec l'alimentation mais on retiendra

1) que le taux d'alcoolémie est presque doublé lorsqu'on a bu à jeun,

2) que le whisky non dilué provoque une alcoolémie supérieure de 40 % au whisky coupé d'eau,

3) qu'un repas comportant 1/2 litre de vin fait voisiner avec le taux légal (0,60 g à 0,80 g), plus particulièrement chez une femme.

En conclusion, on ne devrait jamais prendre un repas avec plus d'un tiers de litre de vin (un quart s'il y a apéritif) si on doit ensuite s'asseoir au volant. On peut y ajouter les résultats observés par M. NIYOGI (Philadelphie) : il faut au moins trente minutes, après l'ingestion, pour qu'il y ait une baisse sensible du taux d'alcoolémie.

M. JOLIET (U.S.A.) a fait un exposé sur l'organisation des secours aux Etats-Unis au cas d'accident de la route : elle relève du service public de la Santé mais il note la carence des autorités publiques locales en ce domaine.

MM. HOFFMANN, ROLLY, VANDEPUTTE (Belgique) montrent par l'exemple de leur pays l'immense avantage à attendre d'un **numéro d'appel unique** pour tous les traumatisés de la route et pour toute urgence médicale. En Belgique c'est le 900, très facile à retenir (en France, nous en avons 3.800 et pire : trois systèmes différents de jetons téléphoniques).

M. KINZ (Allemagne Fédérale) présente les normes d'utilisation des véhicules médicaux d'urgence à Francfort, véhicules circulant toujours avec un médecin à bord. Leur envoi sur les lieux est subordonné à un code préétabli des blessures ou symptômes, code traité à réception par ordinateur. Sur 7.000 déplacements annuels, 2.048 entraînent dans ce système, ce qui a permis d'atteindre un pourcentage de 81

M. HOURCADE, magistrat



Lieut.-Col. CHICHIGNOUD



M. COIRIER







Pr BOURRET



Dr DELTEIL



M. GERONDEAU

entrées « vivantes » en salle sur 100 cas en « danger réel de mort ». M. Lareng fait état du transport des blessés par les hélicoptères de l'armée française : on obtient ainsi en 8 minutes un transport à vingt-cinq kilomètres de distance.

Les professeurs BERTEAU et CORBELLA (Barcelone) signalent les principaux problèmes au cas de lésions par accident de voitures :

- 1) l'absence fréquente d'un signe objectif à l'exploration radiologique,
- 2) la situation psychologique du patient qui lui font attribuer à l'accident des malaises réels sans lien cependant avec le traumatisme.
- 3) le diagnostic tardif des lésions vertébrales graves.

Ce survol du congrès donne déjà une idée de l'importance et de l'intérêt des questions débattues. On ajoutera que son jumelage avec le XIII<sup>e</sup> congrès de criminologie consacré aux toxicomanies et avec celui

de toxicologie clinique, a donc permis une réunion pluridisciplinaire dans un même lieu. Des films sont venus donner une impression de « réel » à ces exposés qui pouvaient paraître arides dans le sec énoncé de certaines statistiques ; ils constituaient en outre une sévère dissuasion contre les excès de conduite lorsque paraissaient sur les écrans les effroyables séquelles d'une collision à 110 kilomètres-heure.

On félicitera donc les organisateurs de ce congrès, spécialement son secrétaire général : le Docteur Jean de Kearney mais on s'étonnera d'y avoir constaté la non-participation et, par suite, l'absence de soutien, tant des compagnies d'assurances que des firmes pétrolières ; une seule firme automobile était présente : Peugeot, qu'en dehors de toute idée publicitaire, nous estimons donc juste de citer.

Marcel LE CLERE,  
Docteur en Droit,  
Président de l'Association.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "

Didier Burggraeve

Le 16 Septembre 1972.

**APPRENEZ LES 5 GESTES  
QUI SAUVENT**

+ voir site rout.

Monsieur Olivier GUICHARD,  
Ministre de l'Equipement  
246, Bld Saint Germain  
75007 - P A R I S

Monsieur le Ministre,

J'ai l'Honneur de vous remettre sous ce pli le livret des 5 Gestes qui Sauvent qui sera tiré en 10 millions d'exemplaires et remis gratuitement à tous les automobilistes Français.

La mortalité routière, la plus forte du monde en France, pourrait être réduite grâce à la connaissance des Gestes qui Sauvent.

Notre Association va prendre en charge l'organisation sur le plan National de l'apprentissage des 5 Gestes qui Sauvent en faisant appel aux Moniteurs Nationaux de Secourisme.

Cependant, pour que ce soit complet, ces mêmes gestes devraient être enseignés lors de la préparation au permis de conduire.

La vie de milliers de Français en dépend. Personne pourtant ne conteste plus l'utilité d'une telle mesure. Mais, pour que ce projet soit demain une réalité les Ministères intéressés doivent s'accorder et c'est ce qu'il y a de plus long.

.../...

153

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".*

*Didier Burgraeve*

- 2 -

Votre prédécesseur, M. Albin CHALANDON, avait nommé un Groupe d'Etudes chargé de cette question. Il devait nous apporter rapidement des conclusions.

Il me serait très agréable de connaître votre sentiment sur cette proposition et j'espère que vous voudrez bien me préciser les obstacles qui subsistent encore et qui retarderaient sa mise en application.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma Haute Considération.

**Didier BURGGRAEVE**

**Vice-Président National  
de l'Association Nationale des  
Usagers de la route.**

154

AU SERVICE DE L'HOMME :

# LE SALON DE LA SÉCURITÉ DE **NANCY**

19 au 23 septembre 1972

**L**E VI<sup>e</sup> Salon de la sécurité aura lieu du 19 au 23 septembre prochain à Nancy qui fut le berceau de la première manifestation du genre créée en France en 1963.

Ce salon a pour but de promouvoir les techniques et matériels destinés à assurer la protection des vies humaines sur les lieux de travail ou lors d'événements accidentels : incendies, catastrophes diverses, etc.

Pour ce qui la concerne, la prévention des accidents du travail est un impératif aussi bien pour les pouvoirs publics que les employeurs, les syndicats et le personnel.

Car la vie au travail acquitte un tribut encore trop lourd aux accidents : 1 100 000 victimes en France en 1969 représentant une perte économique de 138 millions de journées de travail. Parmi les victimes on dénombre plus de 3 000 morts chaque année et des dizaines de milliers de handicapés physiques dont l'activité est à jamais compromise.

C'est pour contribuer à diminuer une telle statistique dont les conséquences sont importantes sur le plan humain et économique, que le Salon de la sécurité de Nancy a été fondé.

Il veut être le point de rencontre des fabricants de matériels de protection et les utilisateurs que sont les chefs d'entreprise, les responsables des Services de sécurité et d'hygiène, etc.

Soixante-trois firmes françaises et étrangères exposent une gamme très étendue de ces matériels parmi lesquels figureront plusieurs nouveautés.

## « L'U.R.S.S. AUX JOURNÉES TECHNIQUES »

Cette confrontation technique se complètera de celle des idées. En effet, le Salon de la sécurité a conquis ses titres de noblesse également avec la qualité de ses « Journées techniques ».

Celles de 1972 ne failliront pas à la tradition ainsi que le démontre le programme ci-après qui est l'œuvre de l'Association française des techniciens et ingénieurs de sécurité et des médecins du travail.

Tous les exposés susciteront l'intérêt des spécialistes mais il est bien évident que leur attention sera retenue par la conférence de M. Koudriavzev, sujet soviétique qui sera le premier conférencier étranger à prendre la parole aux Journées techniques du Salon de la sécurité de Nancy. Ce sera peut-être la première fois également qu'un responsable de la Sécurité du travail d'une entreprise soviétique livrera à l'étranger les fruits de son expérience.

En déléguant M. Koudriavzev le Comité d'Etat du Conseil des ministres de l'U.R.S.S. pour la science et la technique a démontré l'intérêt qu'il porte au Salon de la sécurité.

Le Salon se déroulera en même temps que le Marché international pour la diffusion européenne de la sous-traitance (M.I.D.E.S.T.) dont la 2<sup>e</sup> édition s'annonce comme devant être la plus grande manifestation européenne consacrée à la sous-traitance.

## LA CROISADE DES « 5 GESTES QUI SAUVENT » PARTIRA DU SALON DE LA SECURITE DE NANCY

C'est le cadre du VI<sup>e</sup> Salon de la sécurité, qui aura lieu à Nancy du 19 au 23 septembre, que l'Association nationale des usagers de la route a retenu pour lancer officiellement sa campagne nationale en faveur d'une diminution des accidents de la circulation.

Cette véritable croisade contre l'hécatombe routière sera ouverte le vendredi 22 septembre à 15 heures par une conférence donnée par M. Didier Burggraeve, lauréat de la Fondation de la vocation 1970 et vice-président de l'Association nationale des usagers de la route.

Les objectifs de la campagne à laquelle le professeur Marcel Arnaud, membre de l'académie de Médecine, apporte son patronage, sont définis par Didier Burggraeve lorsqu'il déclare : « 50 morts, 1 000 blessés dont 25 % resteront handicapés à vie, c'est le bilan d'une journée de circulation. Non, je n'accepte pas cela comme une rançon normale du progrès » ou lorsqu'il écrit : « Sauver sur la route, freiner l'hécatombe routière, c'est un combat mais aussi une vocation et un devoir. »

Pour que la route ne soit plus synonyme de suicide, la campagne menée par Didier Burggraeve consistera à diffuser gratuitement un petit opuscule destiné à vulgariser les « 5 gestes qui sauvent : alerter, baliser, ranimer, compresser, sauvegarder ».

Il ne pouvait y avoir un lien mieux adapté que le Salon de la sécurité pour présider aux débuts de cette opération.

En effet, la raison d'être du Salon — le premier du genre à avoir été créé en France — est précisément de contribuer à la protection de l'homme et de ses biens en tous temps et en tous lieux.

Le matériel et les techniques destinés à cette protection seront présentés par quatre-vingt six exposants français et étrangers.

## PROGRAMME DES JOURNÉES TECHNIQUES ORGANISÉES PAR L'A.F.T.I.M.

Dates	Thèmes généraux	Sujets traités	Conférenciers	Présidents
20-9-72 9 h 30 à 12 h	LA SECURITE ET LES ENTREPRISES DE SOUS-TRAITANCE	La sécurité du personnel des entreprises de sous-traitance.  Les solutions de sécurité pour le personnel et les travaux sous-traités.	M. DUTEIL, ingénieur à l'A.A.P.A.V.E.  M. FRANÇOIS, délégué régional à l'A.I.F.	M. GUYOTJEANNIN, président national et M. MARSAC, vice-président technique de l'A.F.T.I.M.
20-9-72 14 h 30 à 17 h 30	L'HYGIENE ET LA SECURITE DANS LE BATIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS	La campagne nationale 1972 sur l'hygiène des chantiers.  L'enseignement des règles de prévention dans les établissements de formation professionnelle.  Le perfectionnement des professionnels en matière de prévention. Cas particulier du Centre Caloni.	M. MOUTON, secrétaire-général adjoint du Comité national de l'O.P.P.B.T.P., secrétaire-général de l'A.F.T.I.M.  M. SABY, chef du service enseignement du Comité national de l'O.P.P.B.T.P.  M. VALLET, secrétaire-général du Comité national de l'O.P.P.B.T.P.	Docteur GAUTHIER, médecin divisionnaire du travail.
21-9-72 9 h 30 à 12 h	LA FORMATION DES INGENIEURS ET TECHNICIENS DE SECURITE	Le Conservatoire National des Arts et Métiers.  L'Institut Universitaire de Technologie de Bordeaux.  L'Ecole Spéciale de la Sécurité dans l'Entreprise de Limoges (E.S.S.E.L.).	M. de FREMONT, professeur du C.N.A.M.  M. ULIANA, chef du Département hygiène et sécurité de l'I.U.T. de Bordeaux.  M. CHARBONNIERAS, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Limoges.	Professeur SENAULT, directeur du Centre de médecine préventive de Nancy.
21-9-72 14 h 30 à 17 h 30	LA FONCTION SECURITE DANS L'ENTREPRISE	La fonction Sécurité en France.  La fonction Sécurité en U.R.S.S.	M. BOUE, ingénieur de sécurité, président de la Commission fonction sécurité de l'A.F.T.I.M.  M. KOUDRIAVZEV, adjoint à l'ingénieur en chef chargé de la sécurité à l'usine de roulement n° 1 de Moscou.	M. DIEBOLD, président de l'Union des chambres syndicales de l'Est.
22-9-72 9 h 30 à 12 h	L'ERGONOMIE	Le diagnostic en ergonomie.  Les critiques ergonomiques des caractéristiques dimensionnelles du poste de conduite d'un chariot automoteur.  L'ergonomie : Industrie et Alcoolisme.	M. WISNER, professeur au C.N.A.M.  M. CADOR, responsable des conditions de travail R.N.U.R., (usine du Mans).  Dr GODARD, délégué-général du Comité national de défense contre l'alcoolisme.	Docteur VALENTIN, vice-président médical de l'A.F.T.I.M.
22-9-72 15 h	Ouverture de la Campagne nationale les « 5 gestes qui sauvent » - Exposé général - Démonstrations, film et diapositives. M. Didier BURGGRÆVE, vice-président national de l'Association nationale des usagers de la route.			



# SALON de la SECURITE

salone della sicurezza

safety exhibition

sicherheit ausstellung

**NANCY: 19 au 23 septembre 1972**

PARC DES EXPOSITIONS DE NANCY, TEL. (28) 53.09.01, BP / POSTFACH / PO BOX : 593 - 01 - (54) NANCY C.C.P. NANCY 387.78 A

Le 5 Septembre 1972

JPD/MT

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Vice-Président National de  
l'Association Nationale des  
Usagers de la Route  
5, rue Delerue  
59 - WASQUEHAL

Monsieur le Président,

En réponse à votre lettre du 1er courant, je vous précise que votre conférence est programmée le Vendredi 22 Septembre à 15 Heures.

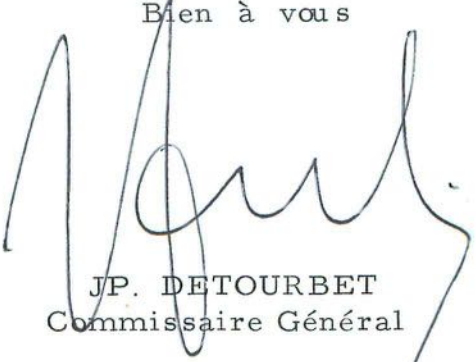
Il vous sera possible de projeter votre film ainsi que vos diapositives. Les appareils seront à votre disposition mais il conviendra de régler au propriétaire, en l'espèce les Ets GUERINEAU, la vacation du personnel affecté au fonctionnement de ces appareils.

J'ai pris connaissance avec intérêt du projet du livret "5 Gestes qui sauvent" qui sera lancé à l'occasion de notre Salon. Je vous félicite de cette initiative en formulant le vœu qu'elle atteigne les buts qu'elle se propose, à savoir "freiner l'hécatombe routière".

Bien entendu, vous pouvez compter sur notre soutien pour appuyer la campagne qui partira de notre Salon. C'est dans cet esprit que nous diffusons le Communiqué de Presse spécial dont vous trouverez un exemplaire sous ce pli. J'espère qu'il correspondra à votre attente et qu'il contribuera à faire connaître votre initiative.

Dans l'attente du plaisir de faire votre connaissance, je suis

Bien à vous



JP. DETOURBET  
Commissaire Général

P. J. 1 Communiqué de Presse -



# SALON de la SECURITE

salone della sicurezza

safety exhibition

sicherheit ausstellung

**NANCY: 19 au 23 septembre 1972**

PARC DES EXPOSITIONS DE NANCY, TEL. (28) 53.09.01, BP / POSTFACH / PO BOX : 593 - 01 - (54) NANCY C.C.P. NANCY 387.78 A

COMMUNIQUE DE PRESSE N° 3

: AVEC PRIERE D'INSERER :

: MERCI :

LA CROISADE DES " 5 GESTES QUI SAUVENT "

PARTIRA DU SALON DE LA SECURITE DE NANCY

C'est le cadre du VI° SALON de la SECURITE, qui aura lieu à Nancy du 19 au 23 Septembre, que l'Association Nationale des Usagers de la Route a retenu pour lancer officiellement sa campagne nationale en faveur d'une diminution des accidents de la circulation.

Cette véritable croisade contre l'hécatombe routière sera ouverte le Vendredi 22 Septembre à 15 Heures par une conférence donnée par M. Didier BURGGRAEVE, Lauréat de la Fondation de la Vocation 1970 et Vice-Président de l'Association Nationale des Usagers de la Route.

Les objectifs de la Campagne à laquelle le professeur Marcel ARNAUD, membre de l'Académie de Médecine, apporte son patronage, sont définis par Didier BURGGRAEVE lorsqu'il déclare : "50 morts, 1.000 blessés dont 25% resteront handicapés à vie, c'est le bilan d'une journée de circulation. Non, je n'accepte pas cela comme une rançon normale du progrès" ou lorsqu'il écrit : "Sauver sur la route, freiner l'hécatombe routière, c'est un combat mais aussi une vocation et un devoir".

Pour que la route ne soit plus synonyme de suicide, la campagne menée par Didier BURGGRAEVE consistera à diffuser gratuitement un petit opuscule destiné à vulgariser les "5 gestes qui sauvent : alerter, baliser, ranimer, compresser, sauvegarder".

.../

158



membre adhérent de l'office de justification des statistiques  
mitglieder beim Amt für Statistik  
adherent member to Office of justification of statistics  
membro aderente all' ufficio di giustificazione delle statistiche



/...

Il ne pouvait y avoir un lien mieux adapté que le SALON de la SECURITE pour présider aux débuts de cette opération. En effet, la raison d'être du Salon - le premier du genre à avoir été créé en France - est précisément de contribuer à la protection de l'homme et de ses biens en tous temps et en tous lieux.

Le matériel et les techniques destinés à cette protection seront présentés par 86 Exposants français et étrangers.

NANCY: VILLE DÉPART  
DE LA CAMPAGNE  
NATIONALE  
« CINQ GESTES  
QUI SAUVENT »

3 AOUT 1972

Nancy a été choisie par l'Association nationale des usagers de la route comme ville départ de la campagne nationale d'information: d'éducation et d'apprentissage des 5 gestes qui sauvent dans le cadre de la Sécurité routière. Le départ de cette campagne sera donné au cours du Salon de la sécurité qui se déroulera à Nancy du 19 au 23 septembre.

Une conférence sur les 5 gestes qui sauvent sera donnée par M. Didier Burggraeve, directeur national de l'enseignement, en présence des ingénieurs et techniciens de sécurité de France et des pays voisins. Son principal objectif est de faire admettre la nécessité immédiate d'appliquer en France les 5 gestes qui sauvent dans le cadre du permis de conduire, l'étendre à d'autres niveaux, faire agréer cette proposition à l'échelon européen.

Le livret d'enseignement qui sera remis gracieusement vient de sortir de l'imprimerie.

Didier Burggraeve annoncera à la télévision, pour le Nord, le moyen de se le procurer. Il entend maintenant parcourir tous les départements de France pour organiser la Sécurité routière à partir des usagers eux-mêmes groupés au sein de l'Association nationale.

# 5 GESTES QUI SAUVENT

thème de la Campagne Nationale d'Information et d'Éducation lancée par l'Association Nationale des Usagers de la route

*C'est au cours du Salon de la Sécurité de Nancy qu'a pris le départ, le vendredi 22 septembre 1972, la Campagne des 5 Gestes qui Sauvent.*

*Le but de cette opération est de sensibiliser l'opinion publique sur les secours d'urgence à apporter aux blessés de la route, les secours nécessaires sitôt après l'accident résumés dans les « 5 Gestes qui Sauvent ».*

*Le but de l'Association Nationale des Usagers de la route est ici de parachever ce qui a déjà pu être fait dans ce domaine.*

*Un petit livret, fort simple, à la portée de tous, sans termes médicaux, rédigé par Didier BURGGRAEVE, Moniteur National de Secourisme, Lauréat de la Fondation de la Vocation est remis gratuitement à tous les usagers qui en font la demande. Il a été agréé par M. le Professeur Marcel ARNAUD que nos lecteurs connaissent bien, qui s'occupe particulièrement du Secours Routier.*

*Cette Campagne se déroule en deux temps. Tout d'abord la distribution ou l'expédition gratuite du livret, ensuite des séances d'enseignement (2 fois 2 h).*

*Le premier département touché est celui du Nord et pour associer à cette Action tous ceux qui pourraient leur venir en aide, l'AN.U.R. écrit automatiquement à tous les Maires ainsi qu'aux Moniteurs Nationaux de Secourisme du département concerné qui, en définitive sont invités à participer activement à l'enseignement des 5 Gestes qui Sauvent. Au fur et à mesure les autres départements seront touchés.*

*M. BURGGRAEVE, Directeur National de l'Enseignement à l'ANUR poursuit depuis de nombreuses années des démarches en vue de l'introduction au permis de*

*conduire de ces quelques Gestes qui Sauvent. On le rencontre souvent à PARIS où il défend cette solution dans les Ministères concernés et auprès de très nombreux parlementaires.*

*Il déclarait récemment à Lille au cours d'une conférence que l'on était en France, dans le domaine des secours aux blessés presque à l'opposé de la logique. Les blessés de la route, disait-il, ont besoin de secours rapides, urgents, car un accidenté qui étouffe ou perd son sang en abondance n'a pas le temps d'attendre l'ambulance qui arrivera 15 minutes plus tard !*

*Chacun de nous connaît maintenant ces statistiques révoltantes : 50 % des accidentés succombent avant leur arrivée en milieu hospitalier !*

*La Campagne de l'ANUR a donc pour but d'essayer de limiter ces conséquences dramatiques, ce manque de secours sur place immédiatement après l'accident car, les ambulances modernes avec médecin à bord ne servent à rien si auparavant la vie n'a pas été maintenue par le témoin de l'accident connaissant les Gestes qui Sauvent, gestes qui sont incapables d'aggraver l'état des victimes.*

*Pour obtenir ce livret, gratuit, il vous suffit d'adresser une enveloppe timbrée à 0,90 F avec Nom et adresse à :*

5 GESTES QUI SAUVENT  
59290 - WASQUEHAL.

*Les Moniteurs de Secourisme qui désireraient aider l'ANUR dans l'enseignement des Gestes qui Sauvent sont invités à prendre contact avec la Direction Nationale de l'Enseignement même adresse.*

*L'ANUR vous remercie de votre collaboration pour ce Combat.*





# SALON de la SÉCURITÉ

**Parc des Expositions - NANCY**

**19 - 23 septembre 1972**

*Horaire : 9 - 19 heures*



## *Programme des Journées Techniques*



## PROGRAMME DES JOURNEES TECHNIQUES ORGANISEES PAR L'A.F.T.I.M.

Dates	Thèmes généraux	Sujets traités	Conférenciers	Présidents
20-9-72 9 h 30 à 12 h	LA SECURITE ET LES ENTREPRISES DE SOUS-TRAITANCE	La sécurité du personnel des Entreprises de Sous-Traitance Les solutions de sécurité pour le personnel et les travaux sous-traités.	M. DUTEIL, Ingénieur à l'A.A.P.A.V.E. M. FRANÇOIS, Délégué régional à l'A.I.F.	M. GUYOTJEANNIN, Président National et M. MARSAC, Vice-Président Technique de l'A.F.T.I.M.
20-9-72 14 h 30 à 17 h 30	L'HYGIENE ET LA SECURITE DANS LE BATIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS	La campagne nationale 1972 sur l'hygiène des chantiers L'enseignement des règles de prévention dans les Etablissements de formation professionnelle Le perfectionnement des professionnels en matière de prévention. Cas particulier du Centre CALONI	M. MOUTON, Secrétaire Général Adjoint du Comité National de l'O.P.P.B.T.P. - Secrétaire Général de l'A.F.T.I.M. M. SABY, Chef du service enseignement du Comité National de l'O.P.P.B.T.P. M. VALLET, Secrétaire Général du Comité National de l'O.P.P.B.T.P.	Docteur GAUTHIER, Médecin divisionnaire du Travail
21-9-72 9 h 30 à 12 h	LA FORMATION DES INGENIEURS ET TECHNICIENS DE SECURITE	Le Conservatoire National des Arts et Métiers L'Institut Universitaire de Technologie de Bordeaux L'Ecole Spéciale de la Sécurité dans l'Entreprise de Limoges (E.S.S.E.L.)	M. de FREMONT, Professeur du C.N.A.M. M. ULIANA, Chef du département Hygiène et Sécurité de l'I.U.T. de Bordeaux M. CHARBONNIERAS Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Limoges	Professeur SENAULT, Directeur du Centre de Médecine Préventive de Nancy
21-9-72 14 h 30 à 17 h 30	LA FONCTION SECURITE DANS L'ENTREPRISE	La fonction Sécurité en France La fonction Sécurité en U.R.S.S.	M. BOUE, Ing. de Sécurité, Président de la Commission Fonction Sécurité de l'A.F.T.I.M. M. KOUDRIAVZEV, Adjoint à l'Ingénieur en chef chargé de la sécurité à l'usine de roulement n° 1 de Moscou	M. DIEBOLD, Président de l'Union des Chambres Syndicales de l'Est
22-9-72 9 h 30 à 12 h	L'ERGONOMIE	Le diagnostic en ergonomie Les critiques ergonomiques des caractéristiques dimensionnelles du poste de conduite d'un chariot automoteur L'ergonomie : Industrie et Alcoolisme	M. WISNER, Professeur au C.N.A.M. M. CADOR, Responsable des conditions de travail R.N.U.R. (Usine du Mans) Dr GODARD, Délégué Général du Comité National de défense contre l'alcoolisme	Docteur VALENTIN, Vice-Président Médical de l'A.F.T.I.M.
22-9-72 15 h	Ouverture de la Campagne Nationale les "5 gestes qui sauvent" - Exposé général - Démonstrations, film et diapositives M. Didier BURGGRAEVE, Vice-Président National de l'Association Nationale des Usagers de la Route.			

C'est avec grand plaisir que je recevais, datée du 27 septembre, une lettre de mon ancien général à la BSPP, **Rémond PERDU**\*1. Il saluait cette initiative, qu'il connaissait, de par mes interventions lors des réunions qui avaient lieu à l'Etat Major ou à Paris. Je ne pouvais qu'être honoré de son appréciation lorsqu'il mentionna « Il m'est agréable de retrouver dans votre action les qualités d'efficacité et l'altruisme dont vous avez toujours fait preuve ».

L'appui des sapeurs pompiers, qu'ils soient militaires comme à Paris où j'avais passé trois ans, ou professionnels, était essentiel pour ce combat car les premiers sur place lors des drames de la route. La revue « Allo 18 » fit paraître un grand article sur les « 5 gestes » et de nombreux articles, écrits par ses médecins, comme les éditoriaux, rappelaient souvent le rôle primordial des « témoins » et les ravages de la non préparation des usagers de la route.

La Croix Rouge Française annonça la campagne de l'ANUR dans sa revue, en octobre, tout en rappelant la campagne des « 4 gestes pour une vie ». Mais, je l'ai déjà dit et écrit souvent, les deux projets auraient pu n'en faire qu'un seul si le directeur national de la Croix Rouge que j'avais contacté en 1967, **Christian BLAVET**, m'avait répondu. Leur campagne n'était pas destinée spécialement à la route mais à l'ensemble des accidents. Il y eut deux périodes, la première avec : respiration artificielle, saignement, soustraire au danger et alerter les secours publics. Puis, savoir donner l'alerte, éviter l'aggravation ou la répétition de l'accident, PLS, Ventilation et arrêt d'une hémorragie soit, on le voit, très précisément les 5 gestes qui sauvent » ! (Explications détaillées dans les mémoires précédents).

Dans le département du Nord, tous les maires furent contactés par courrier. Il est normal de publier la lettre adressée au maire de Lys lez Lannoy, sièges de l'ASAR créée en 1979 et du CAPSU créé en 1975. Des délégués étaient désignés dans les villes. La boîte postale était restée à Wasquehal à l'adresse de l'association ESPC créée en 1969.

L'impact de Nancy, où j'avais reçu l'appui total de **Pierre BLAHA** qui s'investissait corps et âme dans ce combat qui devint ainsi également le sien, provoquait des réactions positives. Telle cette demande d'EDF, du 4 octobre, afin de publier un article dans leur revue nationale « Vigilance » que je m'empressais de leur accorder.

Parmi les réponses rapides obtenues, comment ne pas mentionner celle du député et maire de Wasquehal, **Pierre HERMAN**\*2, par sa lettre du 17 octobre, qui confirmait ainsi son adhésion à cette campagne.

Il fallait continuer à alerter ou relancer les députés, ce qui permettait de leur remettre la brochure, document simple présentant les « 5 gestes ». Le 21 octobre, à **Jean de BROGLIE**, député de l'Eure, j'adressais une longue lettre, suite à un courrier transmis du ministre de l'Intérieur. Je ne me contentais plus que de « peser » sur l'Equipement, je comprenais que c'était insuffisant pour faire bouger ce grand machin, rapidement. Le ministère de l'Intérieur reprenait à son compte, dans ses réponses, les « objections » du ministère de l'Equipement.

Pour ceux qui n'avaient pas bien compris le sens de notre démarche, je rappelais qu'elle était totalement bénévole. Si nous avions besoin de sponsors, c'était uniquement pour financer l'édition de la brochure afin de la distribuer gratuitement.

Nous n'allions pas attendre « éternellement » l'avis, l'accord, la décision partielle ou limitée des pouvoirs publics. Nous avons ainsi commencé l'enseignement pratique des « 5 gestes qui sauvent », dans le département du Nord (lieu historique) mais également par exemple à Toulon avec l'antenne créée avec des moniteurs de secourisme de diverses associations.

\*1 Le **Général PERDU**, lors des réunions de l'UNPC (Union Nationale de Protection Civile), qui se tenaient à l'Etat Major, avait, à plusieurs reprises, pris la parole pour défendre mes arguments, notamment à propos des « 5 gestes qui sauvent ».

\*2 **Pierre HERMAN**, député du Nord puis également maire de Wasquehal, avait aidé à l'implantation des ESPC dans sa ville. Il avait écrit, dès 1968, au ministre de l'Intérieur. Ce dernier avait répondu, le 7 novembre 1968, qu'il était favorable à cette mesure (Lettre déjà publiée et à nouveau dans le bulletin n° 40 du CAPSU en septembre 2007).



27 SEP. 1972

PARIS, LE ..... 19 .....  
4813 2980 B

BRIGADE  
DE SAPEURS-POMPIERS  
DE PARIS

TÉLÉPHONE : 754-90-76 A 79

Réf. : n° 32174 -72/TM3/OP.

PRIÈRE D'ADRESSER  
VOTRE CORRESPONDANCE A

MONSIEUR LE GÉNÉRAL, COMMANDANT  
LA BRIGADE DE SAPEURS-POMPIERS  
DE PARIS  
1, PLACE JULES-RENAUD 75 - PARIS-17

Le Général PERDU  
Commandant la Brigade  
de Sapeurs-Pompiers de PARIS

à

Monsieur Didier BURGGRÆVE  
5, rue Delerue

59290 - WASQUEHAL

Mon cher Burggræve,

Par lettre en date du 19 Septembre 1972 vous m'adressez un exemplaire du livret sur les 5 gestes qui sauvent et m'annoncez le départ le 22 Septembre de la campagne nationale.

Je vous remercie vivement d'avoir conçu cette campagne justifiée par son seul objet et rendue nécessaire par l'évolution de ce fléau. Il m'est agréable de retrouver dans votre action les qualités d'efficacité et l'altruisme dont vous avez toujours fait preuve.

Bonne chance.

Recevez, mon cher Burggræve, l'expression de ma très vive sympathie.

*Cordialement*





*L'Association des usagers de la route va organiser une campagne nationale sur le thème « les cinq gestes qui sauvent ». A nous Croix-Rouge cela nous rappelle quelque chose bien sûr et montre une fois de plus qu'avec « quatre gestes pour une vie » la Croix-Rouge fait œuvre de pionnier.*

## CROIX-ROUGE FRANÇAISE

Des morts peuvent être évitées, des blessés peuvent être sauvés par la connaissance de gestes très simples. Certes la prévention doit primer, mais il y aura toujours des accidents et il faut que tout automobiliste connaisse les gestes essentiels. Dans chacun des paragraphes suivants, qui ne constituent pas un cours de secourisme mais l'ABC de gestes simples, nous étudierons un geste. Il serait utile que, rentré chez vous, sur votre femme, sur votre enfant, vous cherchiez à pratiquer ces gestes afin de savoir les faire vite et bien, si un jour... Mieux encore, venez participer à un cours de secourisme (offert par la C.R.F.)

### SAVOIR DONNER L'ALERTE



Alerter les secours publics

**OU ?** Allô ! la gendarmerie, ici le 9-96, au carrefour de la R.N. 3 et de la R.D. 8.

**QUAND ?** Deux voitures se sont heurtées, il y a dix minutes environ.

**COMMENT ?** Trois blessés sont allongés



Dégagement d'un blessé, hors de la route

Tirer par les pieds doucement, l'autre personne maintenant la tête.

Avant de dégager le blessé, dessiner le contour du blessé avec de la craie.

Si elle est inconsciente, elle sera tournée en bloc sur le côté.



Mettre en position « de sécurité »

Dans cette position, la langue ne fera pas obstacle à l'entrée de l'air dans les poumons et ses mucosités pourront sortir sur le sol.

Nous nous mettons à genoux près du thorax du blessé et le ferons pivoter sur le côté en le prenant par un bras et un genou.

Il ne faut jamais donner à boire et surtout pas d'alcool.

### SAVOIR PRATIQUER UNE VENTILATION ARTIFICIELLE



Bouche à bouche

Bouche à nez

1° Comment reconnaître un asphyxié ?

Le thorax de l'asphyxié ne se soulève plus, il est sans connaissance, sans mouvement.

2° Que faire ?

Il faut faire vite et bien (les secondes comptent).

### SAVOIR ARRÊTER UNE HÉMORRAGIE EXTERNE

Il existe plusieurs sortes d'hémorragies : externes, internes, extériorisées.

Les gestes d'urgence que nous allons décrire concernent les hémorragies externes.

La plupart d'entre elles s'arrêtent à l'aide d'un pansement compressif ; il faudra très vite mettre un linge propre sur la plaie, arrêter l'hémorragie en appuyant avec la main sur le linge.

Le garrot est une arme dangereuse qui ne se pose qu'exceptionnellement.

# ANUR

## Association Nationale des Usagers de la Route



Le 11 Octobre 1972.

M<sup>r</sup> Didier BURGGRAVE  
Direction Nationale  
de l'Enseignement  
59. WASQUEHAL

Monsieur le Maire de la  
Ville de Lys lez Lannoy,  
Hôtel de Ville,  
59390 - LYS LEZ LANNOY

Monsieur le Maire,

L'Association Nationale des Usagers de la route, lance un appel à tous les Maires du département du Nord afin qu'ils participent à la Campagne Nationale d'information et d'éducation '5 Gestes qui Sauvent' destinée à réduire la mortalité affolante sur nos routes, qui commence par le Nord.

Comme vous, Monsieur le Maire, nous sommes bénévoles et nous consacrons notre temps, nous l'offrons, pour une Cause qui ne peut laisser indifférent : la Sécurité Routière.

Si aujourd'hui nous nous adressons à vous, c'est que nous sommes convaincus que vous vous joindrez spontanément à nous afin de faire en sorte que le livret que nous avons sorti soit diffusé dans toute votre ville, tant parmi les Jeunes que les Adultes.

Sa sortie n'a été possible qu'avec des appuis publicitaires. Il nous a fallu 5 années de travail pour en arriver là ! Notre premier objectif est maintenant atteint, l'information peut se faire, le livret est sorti, il est gratuit.

Vous pouvez nous aider et participer activement à notre opération, tout d'abord en nous manifestant votre approbation ; ensuite en avertissant tous les vôtres, ceux de votre entourage, vos collègues, vos amis ; en adressant sous le timbre de la Mairie une circulaire aux enseignants, aux administrations, aux Maisons de Jeunes, Clubs, etc afin de faire connaître notre Campagne à laquelle nous aimerions associer vous-même et donc tous les Maires du département.

165

.../...



# ANUR

## Association Nationale des Usagers de la Route

- 2 -

**M<sup>r</sup> Didier BURGGRAVE**  
Direction Nationale  
de l'Enseignement  
59. WASQUEHAL

Didier BURGGRAEVE et son équipe ou un délégué de l'ANUR, Moniteur de Secourisme, nommé dans votre ville ou voisin de la vôtre, pourrait venir sur place animer une ou plusieurs réunions sur les 5 Gestes qui Sauvent avec diapositives et film. Les demandes seront satisfaites dans l'ordre d'enregistrement.

Nous voudrions, qu'avec votre aide, dans votre ville, tous les usagers de la route, c'est à dire quasiment toute la population, soit invitée à se procurer le livret sur les 5 Gestes qui Sauvent ; il suffit :  
d'adresser une enveloppe timbrée à 0,90 Fr avec Nom et adresse à  
5 GESTES QUI SAUVENT  
59290 - WASQUEHAL.

Par la suite, selon notre programme d'organisation, avec l'aide de Moniteurs Nationaux de Secourisme, ces 5 Gestes qui Sauvent pourront être appris au public en 2 séances de 2 heures.

Dès à présent, nous savons que vous aurez senti et compris le sens de notre appel pour que ne meurent plus, bêtement, sur nos routes, faute de secours rapides, des milliers de Français.

Nous vous remettons sous ce pli un exemplaire du livret sur les 5 Gestes qui Sauvent ainsi qu'un article relatant les activités de Didier BURGGRAEVE, maintenant celles de l'ANUR.

Espérant vous lire très prochainement, nous vous présentons, Monsieur le Maire, nos salutations les meilleures.

Pr le Secrétariat du Nord,

Catherine MANSART

166

# ELECTRICITE DE FRANCE

Direction des Affaires Générales

**SERVICE  
PREVENTION et SECURITE**

22 et 30, avenue de Wagram  
75 - Paris 8  
Tél. 267-70-00

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Association Nationale des  
Usagers de la Route  
83053 TOULON Cédex

VOS REFERENCES :

PARIS

NOS REFERENCES : K. Bel/Le 1248

LE

4 OCT. 1972

OBJET : "5 gestes qui sauvent"

Monsieur,

Nous avons suivi avec intérêt le lancement de votre campagne des "cinq gestes qui sauvent" lors du dernier salon de la Sécurité qui s'est tenu à NANCY.

Nous aimerions publier une information sur cette campagne dans la revue "VIGILANCE" qu'ELECTRICITE DE FRANCE consacre à la prévention des accidents. Aussi, nous vous demandons de bien vouloir nous accorder l'autorisation de reproduire en partie la plaquette publiée avec le concours des Etablissements N.E.I.R.

Nous vous en remercions par avance et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Contrôleur Général,  
Chef du Service Prévention et Sécurité



D. de MALAUSSENE



ASSOCIATION NATIONALE  
DES USAGERS DE LA ROUTE  
Direction Nationale de  
l'Enseignement

Le 14 Octobre 1972.

ELECTRICITE DE FRANCE,  
Service Prévention et  
Sécurité,  
22, Av. de Wagram  
75008 - P A R I S

A l'attention de Monsieur D. de MALAUSSENE

Cher Monsieur,

Notre Secrétariat de Toulon nous a transmis votre lettre du 4 octobre dont je vous remercie.

Je vous accorde bien volontiers l'autorisation de reproduire le livret sur les 5 Gestes qui Sauvent. Vous pouvez d'ailleurs ajouter que chaque lecteur peut le recevoir gratuitement à son domicile. Il suffit pour cela :

- d'adresser une enveloppe timbrée à ses Nom et adresse  
à  
5 GESTES QUI SAUVENT (à 0,90 Fr).  
59290 - WASQUEHAL.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Cher Monsieur, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement.

Département du Nord  
Arrondissement de Lille  
Canton de Roubaix-Ouest

MAIRIE DE



WASQUEHAL

TÉLÉPHONE 72.49.54

CABINET DU DÉPUTÉ-MAIRE

Wasquehal, le 17 Octobre 1972

Monsieur Didier BURGGRAEVE

"Les 5 gestes qui sauvent"

WASQUEHAL

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 11 Octobre 1972 me faisant part de la campagne nationale organisée pour l'information de la population sur les 5 gestes qui sauvent.

Je tiens immédiatement à vous exprimer mes félicitations pour cette initiative qui, j'en suis persuadé, contribuera à éduquer les automobilistes témoins d'un accident.

Soyez assuré de mon soutien dans cette campagne qui rencontrera, j'en suis sûr tout le succès qu'elle mérite.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Maire,  
Député du Nord



Pierre HERMAN

Le 21 Octobre 1972

ASSOCIATION NATIONALE  
DES USAGERS DE LA ROUTE  
Direction Nationale  
l'Enseignement

Monsieur Jean de BROGLIE,  
Président de la Commission  
des Affaires Etrangères,  
Député de l'Eure,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75007 - P A R I S

Monsieur le Président,

Je reçois à l'instant votre lettre accompagnée de la réponse de M. le Ministre de l'Intérieur suite à la démarche que vous aviez bien voulu effectuer auprès de lui en faveur du Secourisme au permis de conduire. Je vous en remercie.

Je ne pouvais toutefois ne pas vous transmettre mon opinion. La voici.

Je voudrais vous rappeler que notre Action est entièrement bénévole. Nous accueillons ceux qui désirent nous aider mais nous leur disons tout de suite que leur dévouement ne leur apportera aucun bénéfice financier.

Il est vrai que, dans ce Pays, où l'esprit civique décroît de plus en plus, où la Solidarité n'est pas une vertu dominante, il est pratiquement impossible, avec la meilleure volonté du monde de faire aboutir une Cause dont l'intérêt, l'efficacité et l'opportunité crévent pourtant les yeux.

Quand l'on dit : il est préférable de s'orienter vers une éducation des usagers ? N'est-ce pas une éducation que nous réclamons afin que les blessés de la route ne meurent plus, bêtement, faute de secours que chacun de nous est capable de prodiguer !

.../...

Cela fait maintenant cinq longues années que les différents services intéressés poursuivent leurs éternelles études sur ce problème qui ne souffre pourtant depuis longtemps plus aucune contestation excepté de la part de ceux qui n'ont rien pigé du tout !

Si je me permets d'employer un langage aussi coloré c'est que je sens derrière moi cette responsabilité que je ne cesserai d'exercer que lorsque des blessés ne resteront pas sans secours 10 ou 20 minutes en attendant les secours publics.

Si l'intervention de tout témoin d'un accident a été résumé dans les 5 Gestes qui Sauvent c'est justement du fait que cet enseignement, destiné au grand public, doit être limité. Et aussi, c'est le Corps Médical qui ne désire pas trop pousser dans cette formation élémentaire ce qui est tout à fait normal.

Alors, résumons-nous ! Les uns disent : c'est trop insuffisant ! Les autres : c'est trop ! Moi, je veux bien me placer entre les deux afin de vous demander ce que l'on fait pendant ce temps là des personnes qui décèdent sur nos routes et que l'on pourrait sauver ?

Si, en 1972, on conserve cette idée que des secours d'urgence ne peuvent être prodigués que par des médecins alors, j'ai le regret de vous dire que nous allons vers la catastrophe. Vous supprimez le seul relais nécessaire à ce médecin qui va accueillir le blessé à l'hôpital ! Si, personne, sur place, ne sait éviter l'étouffement du sujet ou juguler une hémorragie, votre médecin ne servira à rien !

.../...

Se borner à enseigner les gestes à éviter, je trouve ceci pas sérieux du tout car, si vous vous trouvez en face de quelqu'un qui perd son sang, vous n'allez pas poser un garrot car vous SAVEZ qu'il est proscrit mais AUSSI vous ne ferez rien pour arrêter le sang ! Avouez que c'est un peu fort !

Vous pensez bien que je ne vais pas perdre mon temps à essayer de convaincre ceux qui ne veulent pas se faire convaincre. Nous avons sorti un petit livret, grâce à des appuis publicitaires qui est remis gratuitement à tous les usagers de la route, département par département.

Nous allons, dès à présent, enseigner les Gestes qui Sauvent, dans les autos-écoles, dans les Maisons de Jeunes, dans les écoles. Pourquoi attendre une décision qui ne peut intervenir faute de cette compréhension qui fait défaut.

Je suis bien triste, Monsieur le Président, des positions qui sont soutenues au niveau Gouvernemental et j'espère que vous serez à même de faire entendre notre point de vue sachant que vous avez bien, de votre côté compris notre objectif.

Heureux toutefois d'avoir pu bavarder avec vous, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement.

J'étais heureux aussi de recevoir, datée du 23 octobre, la lettre du préfet, directeur du SNPC (Service National de la Protection Civile)\*1, **Jean-Pierre FOULQUIE**, car c'était une approbation de mon initiative, et des « 5 gestes », par le service en charge de la diffusion du secourisme dans notre pays.

Puis ce furent des centaines puis des milliers de demandes, par poste, de la brochure, par l'intermédiaire d'une enveloppe timbrée. Quelques exemples sont retenus pour rappeler ces contacts directs avec le public, nos concitoyens usagers de la route.

Les demandes émanaient de lecteurs des journaux locaux de l'agglomération roubaisienne d'abord, de la métropole lilloise, mais aussi de tout le département du Nord. Puis des organismes (comme la bibliothèque municipale de Lille), des associations, entreprises. Bref, en quelques mois, de partout et même des pays limitrophes.

D'autres mairies répondaient pour s'associer à l'initiative et souhaiter recevoir des brochures. En fait, tout le monde était concerné car nous sommes tous des usagers de la rue et de la route susceptibles d'être témoins d'un grave accident de la route.

Certes, il fallait faire prendre par les pouvoirs publics la décision de former les futurs conducteurs aux « 5 gestes », mais aussi proposer aux autres, déjà titulaires d'un permis de conduire de les connaître, au moins en obtenant la brochure gratuite.

C'est dans cet esprit que je le proposais également au commissaire central de Police de Roubaix, puis à des conseils municipaux et mêmes aux sapeurs pompiers.

Au-delà du permis de conduire, il fallait aussi inciter d'autres institutions à entreprendre une formation de masse. Aussi, c'est le 1<sup>er</sup> novembre 1972 que j'adressais une lettre au nom de l'ANUR au ministre de l'Education nationale, **Joseph FONTANET**.

Qui sait que des textes existaient déjà, depuis 1958, pour entreprendre une éducation sur les règles de sécurité et le secourisme à l'école ? Non respectés pour la grande majorité des établissements autant du premier que du second degré.

Mon paragraphe « L'idéal en la matière consisterait à inculquer ces notions dès l'école en complément des éléments du Code de la route et de sécurité routière qui y sont si justement donnés ». Je pensais là au « Junicode », aujourd'hui les pistes d'éducation routière, animées par la Prévention Routière et certains services de police. Mais pour la diffusion du secourisme, non plus théorique mais pratique, quel retard considérable nous avons pris !

Pour les députés, il ne me fallait lâcher aucun contact, n'oublier aucune réponse, donc reprendre, relancer à nouveau, multiplier les démarches.

Le 5 novembre, je pensais et l'écrivais à **Fernand DUPUY**, député du Val de Marne, que le gouvernement pouvait et voudrait bien nous aider. Il fallait aussi de nombreuses interventions auprès de **Christian GERONDEAU**.

En examinant le dossier des 10 000 signatures, déposé au cabinet du ministre de l'Intérieur, j'y retrouvais des signatures de parlementaires. Ce fut le cas pour **Roger FOSSE**, député de la Seine Maritime à qui, nous demandions, le 4 novembre, d'agir.

Même intervention auprès de M. **HALBOUT** député de l'Orne le 12 novembre et, le même jour, à M. **FOUCHIER**, député des Deux Sèvres, avec l'espoir de pouvoir diffuser la brochure dans les écoles et de rencontrer le nouveau Premier ministre, **Pierre MESSMER**.

\*1 Le SNPC deviendra, en 1975, la DSC (Direction de la Sécurité Civile) et c'est **Christian GERONDEAU**, déjà délégué interministériel à la sécurité routière qui en deviendra le premier directeur. Le fait qu'il était « pour » les 5 gestes qui sauvent (détails dans le 9<sup>ème</sup> mémoire) nous donnait l'espoir d'un accord, également, de la part de la Protection civile donc du ministère de l'Intérieur.

MINISTÈRE  
DE L'INTÉRIEUR

LE DIRECTEUR DU SERVICE NATIONAL  
DE LA PROTECTION CIVILE

PC/CAB/N° 715

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS. LE

23 OCT 1972

Monsieur,

Je vous remercie bien vivement d'avoir eu l'aimable pensée de me faire parvenir le livret des "5 Gestes qui sauvent", mis au point par vos soins.

Vous savez que vos préoccupations dans ce domaine rejoignent les nôtres.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

LE DIRECTEUR DU SERVICE NATIONAL  
DE LA PROTECTION CIVILE



Jean-Pierre FOULQUIE.

Monsieur Didier BURGGRAEVE,  
5, rue Delerue

59 - WASQUEHAL.

Julien DELZENNE  
30, rue des 3 Villes  
59170 CROIX -

CROIX, le 23 OCTOBRE 1972.

CINQ GESTES QUI SAUVENT  
59290 WASQUEHAL -

Messieurs,

Je serais très heureux de recevoir le livret "CINQ GESTES QUI SAUVENT", suite à votre annonce parue dans le journal "NORD ECLAIR".

Vous en remerciant vivement à l'avance, et dans l'attente de cet envoi, je vous présente, Messieurs, mes sincères salutations.



P.J. I enveloppe timbrée -



le 18/11/72

Mesieur,

Veillez m'expédier

SVP votre livret gratuit

"les 5 gîtes qui sauvent".

Ci-joint une enveloppe

timbrée à mon adresse

Merci



Lille le 26-10-72

Monsieur

ayant dans La Voie du Nord de ce jour votre offre de livret sur les cinq gîtes qui sauvent

ci-joint une enveloppe timbrée à 0,90 F à mon nom et adresse

Veillez agréer Monsieur l'expression de mes sentiments

Distingués

Mlle Guillon

65 Bis rue Corneille

59000 Lille

Monsieur Barceval le 10.7.72

Monsieur.

Comme suite à un article paru dans la Voix du Nord

relatif à un 5 gestes

de 2 livres qui sauvent

ci après

- 1. M. Barceval  
Rue du Gal de Gaulle  
59 870 M. Wasquehal
- 2. M. Barceval

**Que faire lors d'un accident ?**  
 On nous prie d'insérer :  
 « Pour le savoir procurez-vous le livret gratuit sur les cinq gestes qui sauvent offert par l'Association nationale des usagers de la route.  
 « Comment faire ? Adresser une enveloppe timbrée à 0,45 ou 0,90 F avec nom et adresse à « Cinq Gestes qui Sauvent », 59290 Wasquehal. Conservez-le toujours dans la voiture, à la maison. lisez-le souvent, éduquez vos enfants et mieux suivez les d'information ou de formation ou deux séances de »

Monsieur PORQUET  
 51 Rue Rouget de L'Isle  
 62 100 CALAIS

mes remerciements anticipés

Jeanne Lefebvre  
 institutrice  
 48 rue du Gal de Gaulle  
 59 126 Linselles

**DEMANDEZ LE LIVRET SUR LES «CINQ GESTES QUI SAUVENT»**

Il suffit d'adresser une enveloppe timbrée à 0,45 ou 0,90 F avec vos nom et adresse à « 5 gestes qui sauvent », 59290 Wasquehal. L'expédition du livret est assurée bénévolement par une équipe de volontaire chaque samedi et dimanche.

Des séances d'information peuvent aussi être organisées avec projection de diapositives et film. En faire la demande par écrit.

7. 11. 1972.

remerciements  
 J. Lefebvre

Condé sur Escant 17. 11. 22

Monsieur,

Comme suite à l'information faite  
dans le journal, je vous serais obligé  
de me faire parvenir un ou deux timbres  
dans) tirés sur le "Cinq gestes qui  
sauvent"

Ci joint enveloppe timbrée à 0,90  
à votre adresse.

Avec mes remerciements anticipés  
Veuillez agréer, Monsieur, mes saluts  
à vos distingués.

D. Dubois

Daniel DUBOIS  
B.P. n° 5  
Condé sur Escant

Dechy 17 novembre 1922.

Monsieur.

C'est avec plaisir que je vous adresse ma  
demande en vue de recevoir les "Cinq Gestes qui  
sauvent"; la vie est si mouvementée par moment  
qu'il faut toujours penser à sauver son prochain  
avant de penser à soi-même, mais il faut le faire  
dans la mesure du possible et de bien le faire.

Je joins une enveloppe et les timbres au nom  
de mon fils habitant Marseille.

Dans l'attente, recevez Monsieur  
l'assurance de mes sentiments dévoués  
M<sup>me</sup> Mortier.

42, rue de l'égalité  
59187 Dechy.

179  
DUAUAT y.w  
rue de Bourthai, 89  
B-7.658 WIEERS (Belgique).

Wiers, le 6/XI/72.

Monsieur,

Dans la rubrique "Vie pratique"  
du journal "Nord-Belair" (5 et 6/XI/72)  
vous informez le public que nous  
assurez l'expédition, à titre gracieux,  
d'un livret sur les gestes qui sauvent.

Cette campagne a été menée en  
Belgique, malheureusement, je n'ai  
pas eu l'occasion de suivre les  
séances d'information.

J'aimerais joindre cette brochure  
à l'étude du livret qui s'y rapporte.

Pour les frais d'envoi, mon intention  
était de glisser quelques timbres-poste  
mais eux-ci étant belges, ils ne pouvaient  
vous servir. En vous remerciant et en  
vous félicitant pour votre action.

Y. W.

15.11.72

Monsieur

Veuillez avoir l'obligeance  
de m'envoyer le livret  
sur les 5 gestes qui  
sauvent.

Si - fait une enveloppe  
timbrée.

Recevez Monsieur mes  
remerciements et  
salutations

H. Robiche

Lille, le 24 Octobre 1972

# BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE

DE LILLE

32-34, rue Édouard Delesalle

Téléphone : 54.45.81

"Cinq Gestes qui sauvent"

59290 - WASQUEHAL -

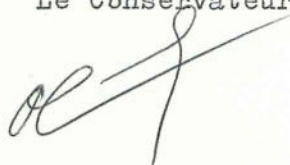
*envoyé M. esp.  
+ aut. - M. w. - V. w. -  
NOV. 1972  
hnb*

Monsieur,

Je vous serais obligée de bien vouloir faire parvenir à la Bibliothèque Municipale de Lille une dizaine d'exemplaires du livret "Cinq gestes qui sauvent" que nous laisserons à la disposition de nos lecteurs.

D'avance, je vous en remercie et vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le Conservateur :



O. CROMBEZ.



VALENCIENNES, le 27 OCT. 1972

**MAIRIE DE VALENCIENNES**

(NORD)

Tél. 46.68.22 (4 lignes groupées)

Toute la correspondance doit être adressée  
à M. le Maire de Valenciennes

Secrétariat Général

RV/CP/19403

LE SENATEUR-MAIRE DE VALENCIENNES

à

Monsieur Didier BURGGRAVE  
Direction Nationale  
de l'Enseignement

59290 WASQUEHAL

Cher Monsieur,

Je vous remercie de votre courrier du  
7 Octobre 1972 accompagné de votre livret "5 gestes  
qui sauvent".

Je pense que votre ouvrage que j'ai trouvé  
très intéressant et fort bien conçu, mérite une  
large diffusion à laquelle je m'associe bien  
volontiers sur le plan valenciennois.

Veillez agréer, Cher Monsieur, l'expres-  
sion de mes sentiments distingués.

S. G.

LE SENATEUR-MAIRE,  
L'Adjoint Délégué,



P. CHAUCHOY

181

DÉPARTEMENT DU NORD

MAIRIE  
DE  
BOUSBECQUE

- 59166 -



TÉL. (20) 78.55.58

Le 31 Octobre 1972

Association Nationale  
des Usagers de la Route  
Direction Nationale de l'Enseignement  
59290 - WASQUEHAL

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception  
de votre courrier du 21 Octobre 1972 et vous fais part  
de mon approbation.

J'envisage de mettre le livret " 5 gestes  
qui sauvent" à la disposition des personnes se rendant  
dans nos services administratifs ; pouvez-vous m'en  
faire parvenir 150 exemplaires et m'indiquer le montant  
des frais ?

Par avance je vous en remercie et vous prie  
d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments  
distingués.

Le Maire,

*Chab*



*en copie  
Néir*



# ANUR

## Association Nationale des Usagers de la Route

Le 25 Octobre 1972.

M<sup>r</sup> Didier BURGGRAVE  
Direction Nationale  
de l'Enseignement  
59. WASQUEHAL

Monsieur le Commissaire  
Divisionnaire,  
Commissariat Central,  
rue Pellart,  
59100 - ROUBAIX

Monsieur le Commissaire Divisionnaire,

Notre Campagne des 5 Gestes qui Sauvent que nous avons démarrée simultanément dans le Nord et dans le Var se concrétise actuellement par la distribution ou l'expédition du livret sur les 5 Gestes qui Sauvent, qui est gratuit, et par l'organisation de séances d'information ou de formation.

Nous avons pensé qu'il serait intéressant que nous en fassions profiter dès maintenant les Gardiens de la Paix de notre agglomération et c'est pourquoi nous vous proposons de remettre un livret à chacun d'entre eux. Il suffit que nous sachions le nombre à déposer au Commissariat.

Et aussi, il nous serait possible, comme nous le faisons déjà pour des M.J.C, des autos-écoles ou dans les écoles, de venir commenter ces cinq Gestes au cours d'une ou plusieurs séances d'information avec diapos et film.

Souvent appelés à intervenir en présence d'un accident, les Agents de Police doivent être toujours prêts à jouer ce rôle capital pour le ou les blessés.

Etant à votre disposition, nous vous présentons, Monsieur le Commissaire Divisionnaire, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement.



Le 1er Novembre 1972.

ASSOCIATION NATIONALE  
DES USAGERS DE LA ROUTE  
Direction Nationale de  
l'Enseignement

Monsieur Joseph FONTANET,  
Ministre de l'Education Nationale,  
110, rue de Grenelle  
75007 - P A R I S

Monsieur le Ministre,

Alors Ministre du Travail, je vous avais écrit, en 1971, afin de connaître votre sentiment sur un projet relatif aux accidents de la route. Il s'agissait du Secourisme, et plus précisément des Gestes qui Sauvent à introduire au permis de conduire.

Je ne pense pas que vous m'ayiez transmis votre opinion sur ce problème bien qu'il m'aurait été fort agréable de le connaître.

Je vous remets sous ce pli un exemplaire du livret sur les 5 Gestes qui Sauvent que nous remettons gratuitement aux automobilistes. Il s'agit de les éduquer sur la conduite à tenir en présence d'un accident car, vous le savez, il est inadmissible que des blessés restent sans secours faute de cet apprentissage pourtant à la portée de tous.

Pourtant, cette éducation des adultes n'est pas payante. Elle est mal comprise. Elle bouleverse des habitudes ou une mentalité acquise. C'est pourquoi, l'idéal en la matière consisterait à inculquer ces notions dès l'école en complément des éléments de Code de la route et de Sécurité Routière qui y sont si justement donnés.

Nous sommes à votre entière disposition pour vous dire comment nous concevons cette réalisation et, avec l'espoir de recevoir votre approbation, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en notre Haute Considération.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement.

Le 5 Novembre 1972.

C'est pourquoi nous nous sommes permis de prendre  
à nouveau contact avec vous, sachant tout l'intérêt  
que vous portez à ces problèmes.

**ASSOCIATION NATIONALE  
DES USAGERS DE LA ROUTE**  
Direction Nationale de  
l'Enseignement

Monsieur Fernand DUPUY,  
Député du Val de Marne,  
16, Avenue Gambetta  
94600 CHOISY LE ROI

Esprant pouvoir toujours compter sur vous, nous  
ne prions de croire, Monsieur le Député, en  
l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Monsieur le Député,

Par une lettre en date du 16 février 1971 (Réf. FD/  
YM n° 440) vous aviez bien voulu nous faire savoir  
que vous approuviez la proposition tendant à deman-  
der quelques notions de Secourisme au permis de con-  
duire et nous vous en remercions.

Nous poursuivons actuellement nos démarches auprès  
de plusieurs Ministères afin que les "5 Gestes qui  
Sauvent" soient introduits parmi ces épreuves. Il  
suffit pour cela que soit modifiée la réglementation  
qui existe actuellement.

Nous venons de sortir un petit livret destinée à l'é-  
ducation du public. Simple, précis, sans termes médi-  
caux, il est donc à la portée de tous. Nous le remet-  
tons gratuitement aux usagers de la route.

Nous sommes certains que cette opération peut prendre  
de l'ampleur. En prenant cette initiative, nous avons  
voulu prouver que l'on peut toujours faire quelque  
chose même en l'absence de moyens financiers.

Nous aimerions donc que le Gouvernement se manifeste  
tout d'abord en nous aidant dans cette entreprise de  
façon que par la suite il puisse tout naturellement  
exiger ces connaissances des candidats au permis.

.../...

281 185

Le 2 novembre 1972

C'est pourquoi nous nous sommes permis de prendre à nouveau contact avec vous, sachant tout l'intérêt que vous portez à ces problèmes.

Monsieur Bernard DUPUY,  
Député de la Seine

Le Roi

Votre aide nous serait particulièrement efficace si vous arriviez à faire comprendre à M. Christian GERONDEAU, délégué à la Sécurité Nationale, qui, véritablement noyé dans les problèmes de l'automobile vu leur diversité, leur complexité, laisse le secours d'urgence de côté.

Espérant pouvoir toujours compter sur vous, nous vous prions de croire, Monsieur le Député, en l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Monsieur le Député,  
Didier BURGGRAEVE

Par une lettre en date du 18 février 1971 (réf. FD) YM n° 440) vous avez bien voulu nous faire savoir que la proposition tendant à demander la création d'un poste de Directeur National de l'Enseignement, a été prise en considération par le Gouvernement.

Nous poursuivons actuellement nos démarches auprès de plusieurs Ministères afin que les "5 Gases qui sauvent" soient introduits parmi ces épreuves. Il suffit pour cela que soit modifiée la réglementation qui existe actuellement.

Nous venons de sortir un petit livret destiné à l'éducation du public, simple, précis, sans termes médicaux, il est donc à la portée de tous. Nous le remettons gratuitement aux usagers de la route.

Nous sommes certains que cette opération peut prendre de l'ampleur. En prenant cette initiative, nous avons voulu prouver que l'on peut toujours faire quelque chose même en l'absence de moyens financiers.

Nous aimerions donc que le Gouvernement se manifeste tout d'abord en nous aidant dans cette entreprise de façon que par la suite il puisse tout naturellement exiger ces connaissances des candidats au permis.

....

Le 4 Novembre 1972.

ASSOCIATION NATIONALE  
DES USAGERS DE LA ROUTE  
Direction Nationale de  
l'Enseignement

Monsieur Roger FOSSE,  
Député de la Seine Maritime  
76890 - TOTES

Monsieur le Député,

Nous avons retrouvé parmi les 10.000 signatures que le Ministre de l'Intérieur nous a retournées après examen, la vôtre, qui figure en bonne place, afin de soutenir la proposition d'introduire au permis de conduire un exercice de Secourisme sur les Gestes qui Sauvent. Nous vous en remercions à nouveau.

Vous savez que ce problème a sensiblement évolué à la suite de très nombreuses interventions.

Didier BURGGRAEVE vous écrivait le 28 juin 1971 pour vous donner quelques détails sur ce projet. Nous venons de sortir un livret que nous diffusons gratuitement et nous vous en remettons un exemplaire inclus.

Plus que jamais votre aide nous est indispensable pour que nos efforts aboutissent enfin à l'éducation des conducteurs, en réalité de tous les usagers, sur la conduite à tenir en présence d'un accident.

Espérant pouvoir vous compter toujours avec nous, nous vous assurons, Monsieur le Député, de notre parfaite considération.

Pr le Secrétariat du Nord,

Catherine MANSART

Le 12 Novembre 1972

ASSOCIATION NATIONALE  
DES USAGERS DE LA ROUTE  
Direction Nationale de  
l'Enseignement

Monsieur Emile HALBOUT,  
Député de l'Orne,  
Assemblée Nationale,  
Palais BOURBON,  
75007 - P A R I S

*livret  
+ aut. de route.*

Monsieur le Député,

Nous vous remercions de nous avoir fait savoir par votre lettre en date du 19 mars 1971 que vous étiez particulièrement intéressé par notre proposition relative au Secours aux blessés de la route.

Nous vous donnions des détails sur notre action par une correspondance datée du 18 juillet 1971. A cette époque nous espérions sortir un livret à remettre gratuitement aux usagers de la route.

Nous avons l'honneur et le plaisir de vous faire savoir que ce livret est sorti, grâce, bien entendu, à des appuis publicitaires. Il est remis gracieusement aux automobilistes.

Mais notre objectif principal est que ces Gestes qui Sauvent soient introduits parmi les épreuves du permis de conduire et nous pouvons vous dire que, non seulement cela est possible mais aussi sans trop de problèmes.

Aussi nous espérons que vous voudrez bien nous assurer de votre appui en intervenant auprès du Ministère concerné.

Espérant pouvoir compter sur vous, nous vous assurons, Monsieur le Député, de notre parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Directeur National de  
l'Enseignement.

Le 12 Novembre 1972

ASSOCIATION NATIONALE  
DES USAGERS DE LA ROUTE  
Direction Nationale de  
l'Enseignement

Monsieur Jacques FOUCHIER,  
Député des Deux Sèvres  
Assemblée Nationale,  
Palais Bourbon,  
75007 PARIS 13<sup>e</sup>

*livret +  
art. 142 vob.*

Monsieur le Député,

Nous avons enfin pu sortir le livret sur les 5 Gestes qui Sauvent qui correspond à ce qui était attendu dans le domaine du Secours aux blessés de la route.

La question que vous aviez bien voulu poser à M. le Premier Ministre en date du 23 Avril 1971 nous avait permis de connaître son sentiment qui cadre presque en totalité avec le nôtre.

Vous pourrez constater en consultant ce livret que nous vous remettons sous ce pli et qui est remis gratuitement aux usagers de la route, que nous ne décrivons que des Gestes simples, à la portée de tous et pour des blessures visibles ou d'extrême urgence.

Actuellement, dans notre Pays, des milliers de Français meurent faute de secours rapides qui pourraient être prodigués par les témoins mêmes. Il est tout de même inquiétant que nous l'acceptons toujours.

Pour sortir ce livret nous avons du faire appel à des appuis publicitaires car nous manquons de moyens. Ce livret devrait être remis aux candidats au permis de conduire et dans les écoles. Nous faisons tout ce que nous pouvons, selon nos possibilités.

.../...

Le 12 novembre 1972

*Mme / A  
Mme*

Comme nous sommes d'accord sur le fond du problème je pense que notre devoir est de faire en sorte que ce problème soit réglé le plus tôt possible car chaque jour perdu est lourd de conséquence.

C'est dans ce but que j'ai demandé à M. Pierre MESSMER de bien vouloir m'accorder un entretien de quelques minutes afin que je puisse l'entretenir de la situation.

Je pense que je puis compter sur vous afin que vous appuyiez ma démarche auprès de lui.

Avec mes sincères remerciements, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

*Mme + Mme  
Mme*

Didier BURGGRAEVE  
Gestes qui servent au correspondant à ce qui était attendu dans le domaine du secours aux blessés de la route.

La question que vous avez bien voulu poser à M. le Directeur National de l'Enseignement.  
parmi de connaître son sentiment qui cadre presque en totalité avec le nôtre.

Vous pourrez constater en consultant ce livret que nous vous remettons sous ce pli et qui est remis gratuitement aux usagers de la route, que nous ne déclinons pas des gestes simples, à la portée de tous et pour des blessures vitales ou d'extrême urgence.

Actuellement, dans notre pays, des milliers de Français meurent faute de secours rapides qui pourraient être prodigués par les témoins mêmes. Il est tout de même indéniable que nous l'acceptons toujours.

Pour sortir ce livret nous avons dû faire appel à des équipes bénévoles car nous manquons de moyens. Ce livret devrait être remis aux candidats au permis de conduire et dans les écoles. Nous faisons tout ce que nous pouvons, selon nos possibilités.

...

La période des élections législatives faisait que nous avions moins de réponses, moins d'engagements et de démarches. Puis il y aura aussi les non réélus.

Ce que je voulais surtout, c'était des engagements de parlementaires. Quand on me répondait « J'approuve entièrement cette initiative dont je prends la meilleure note », certes, j'avais une réponse mais elle était à mes yeux insuffisante. Les députés « contre » étaient l'exception, il s'agissait plutôt de prudence (excessive) devant une proposition qui permettait à la population d'agir directement sur des blessés (Ventiler, comprimer, PLS), alors qu'on avait souvent dit « Ne touchez pas » !

La lettre du 20 novembre du député du Val de Marne **Fernand DUPUY** n'allait donc pas dans ce sens.

A quelques jours de la fin de cette année 1972, le ministre en charge de l'Agriculture, le **Docteur Bernard PONS**, me fit parvenir la lettre qu'il avait reçue, datée du 8 décembre, de **Christian GERONDEAU**, délégué interministériel, sous le timbre du Premier ministre (auquel il était rattaché à l'époque).

Il confirmait au ministre que la « suggestion » était bien à l'étude.

## 1973

L'année 1972 fut une bonne année pour les « 5 gestes ». Un grand pas avait été franchi afin de les faire connaître au grand public.

La télévision était également ma « cible » afin de toucher le plus grand nombre possible. Ma lettre du 11 janvier au Président de l'O.R.T.F, **Arthur CONTE**, allait dans cette direction, et j'étais disponible pour participer à toute émission (si possible en direct).

Or, on comprend, par la réponse du 17 janvier, que la télévision de l'époque était bien totalement fermée et que les interlocuteurs étaient (d'abord) ceux des pouvoirs publics et on citait **Christian GERONDEAU** pour la sécurité routière.

Or, mon action personnelle, celle de l'ANUR, le projet des « 5 gestes », toutes mes autres propositions pour sauver des vies sur les routes de France étaient des initiatives de citoyens. Ce n'est que dix années plus tard que TF1, après des relances, voulut bien réaliser un reportage, dans l'agglomération sièges de l'ASAR et du CAPSU, pour présenter les « 5 gestes qui sauvent » !

C'est du côté de la « délégation » à la sécurité routière que les choses bougeaient et que les « 5 gestes » pouvaient recueillir, sinon une approbation (publique), une écoute sérieuse et une étude approfondie de l'ensemble de la proposition.

Le 15 janvier, je recevais une première lettre importante de **Christian GERONDEAU** suite à notre (première) rencontre du 30 novembre 1972 et à mes explications complémentaires transmises par courrier.

On voit bien que la voie possible de l'Education nationale me préoccupait déjà en permanence (et j'avais pris des initiatives pour l'Académie de Lille dès 1968 !). Le fléau de l'alcool sur les routes était aussi une préoccupation permanente de ma part. Pour le port de la ceinture (de protection) qui fut appelée, hélas à tort à mon avis « de sécurité », il demeurait des problèmes (largeur de la ceinture, mode de fixation, ancrage), mais pourquoi n'avoir pas fait équiper d'emblée les véhicules de ceintures à l'avant comme à l'arrière ?



**Fernand DUPUY**

Maire de Cholsy-le-Roi  
Député du Val-de-Marne

(Cholsy-le-Roi, Chevilly-Larue, Fresnes,  
l'Hay-les-Roses, Orly, Rungis, Thiais)

A Classer  
123

PARIS, le 20 Novembre 1972

Prière de rappeler cette référence

FD/AC 2.952

Monsieur BURGGRAEVE  
Direction Nationale  
de l'Enseignement

59 - WASQUEHAL

Monsieur le Directeur,

*J'ai bien reçu votre lettre relative à votre proposition tendant à demander quelques notions de secourisme aux candidats du permis de conduire.*

*J'ai pris connaissance de vos suggestions avec le plus grand intérêt, et j'approuve entièrement cette initiative dont je prends la meilleure note.*

*Croyez, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.*

  
— F. DUPUY.

13 DEC 1972

2

PREMIER MINISTRE  
DELEGATION  
A LA SECURITE ROUTIERE

20 DEC 1972

Paris, le 8 décembre 1972

V/Ref : CAB/J - F.P.A/CR  
22.427

A

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu me demander mon sentiment sur la propagande de M. Didier BRUGGRAVE, d'inclure une épreuve de secourisme dans l'examen du permis de conduire.

Ainsi que vous le souhaitez, la suggestion de Monsieur BRUGGRAVE est actuellement à l'étude et je ne manquerai pas de vous faire connaître les conclusions auxquelles celle-ci aura abouti.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Monsieur Bernard PONS  
Secrétaire d'Etat à  
l'Agriculture

78, rue de Varenne

75007 - PARIS



Christian GERONDEAU

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver".*

*Didier Burggraeve*

Le 11 Janvier 1973

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Monsieur Arthur CONTE,  
Président de l'O.R.T.F  
Avenue du Président Kennedy  
75016 ( P A R I S )

Monsieur le Président,

Vous avez du avoir connaissance de mon Action en faveur de la Sécurité Routière, soit par des articles dans la Presse ou par l'intermédiaire de l'Association Nationale des Usagers de la route.

Vous êtes passé récemment sur les antennes de la télévision et vous avez accueilli favorablement la question qui vous étiez posée au sujet de la possibilité de laisser des Jeunes s'exprimer sur des problèmes divers.

Aussi, comme je pense que le problème dont je me préoccupe depuis de nombreuses années ne vous laisse pas, vous aussi, indifférent, j'ai l'honneur de vous demander si vous accepteriez de m'intégrer dans une émission sur la première chaîne qu'elle soit dans le cadre des actualités ou d'une émission à part.

Je vous remets quelques documents qui vous permettront de juger du sérieux et de l'ampleur de mon entreprise.

Espérant pouvoir compter sur votre aide, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les plus distingués.



LE DIRECTEUR

ADJOINT AU PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL  
CHARGÉ DE L'HARMONISATION DES PROGRAMMES

Paris, le 17 janvier 1973

PL/AD/N° 46

Monsieur,

Le Président Arthur Conte me transmet la lettre que vous avez bien voulu lui adresser, et me charge de vous en remercier.

Nous ne pouvons, malheureusement, donner suite à votre proposition.

En effet, concernant la "Sécurité Routière", notre interlocuteur est M. Gérondeau, chargé par le gouvernement de coordonner l'ensemble des actions dans ce domaine.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'JP. Angremy', written in a cursive style.

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
"5 gestes qui sauvent"

Jean-Pierre ANGREMY

59290 WASQUEHAL

PREMIER MINISTRE

DÉLÉGATION  
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

34, AVENUE MARCEAU  
75008 PARIS  
TÉL. 225 03-72 A 75

PARIS, LE 15 Janvier 1973

Monsieur,

A la suite de l'entretien que je vous ai accordé le 30 novembre dernier vous avez bien voulu m'apporter quelques précisions sur les différents points que nous avons évoqués.

Je vous en remercie vivement.

Il m'apparaît toutefois utile de vous préciser les actions qui ont été entreprises sur les différents points que vous abordez.

En ce qui concerne l'éducation scolaire, un nouveau pas vient d'être franchi puisque le Ministère de l'Education Nationale a décidé d'inclure dans le programme des classes de 5ème, une partie réservée à l'éducation en matière de circulation automobile.

Quant aux mesures de lutte contre l'alcoolisme elles ont été renforcées vers le milieu de l'année 1972 et les forces de police et la Gendarmerie, doivent dans le cas d'infractions graves, utiliser l'alcootest.

Enfin l'initiation au port de la ceinture de sécurité fait actuellement l'objet d'une campagne par voie d'affiches, de radio et de télévision. Dans le même temps des pourparlers sont en cours avec l'industrie automobile de manière à trouver une ceinture qui soit facile d'utilisation, qui présente le maximum de solidité et qui soit relativement confortable pour l'utilisateur.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

*et de mon souvenir à votre famille.*

*ps. j'étudie actuellement les "5 gestes".*



Monsieur Didier BURGAEVE  
" 5 gestes qui sauvent "

Christian GERONDEAU

29290 WASQUEHAL -

Le délégué interministériel avec lequel j'entretiendrais de très bonnes relations durant de longues années, ajoutera de sa main un « J'étudie actuellement les 5 gestes ». Enfin, ce titre, ce concept, étaient entre les mains des pouvoirs publics ! (Voir 9<sup>ème</sup> mémoire). Bien sûr, il y avait des députés qui ne répondaient plus. Ils avaient réagi au premier contact... Puis le sujet n'était peut être pas pour eux l'objet d'un engagement permanent.

Au député de Paris **Paul STEHLIN**, pour prendre cet exemple, je voulais que le dossier soit suivi en permanence auprès de l'Équipement, ministère en charge des permis de conduire. Pour démontrer le caractère curieux de la réponse de ce ministère (réticences des médecins.. et parfois quelques belles âneries), l'argument essentiel que d'autres pays, voisins du nôtre, avaient adopté cette solution (pour sauver des vies) n'était pas sans impact (L'Allemagne en 1969 et l'Autriche en cette année 1973).

La PLS, réalisée par les témoins d'accidents, en RFA, avait permis de limiter le nombre de morts par inondation pulmonaire (ce que les médecins appellent le syndrome de MENDELSON), surtout l'état d'asphyxie par l'obstruction des voies aériennes avec le fameux « cercle vicieux » du **Professeur ARNAUD** : « Hypoxie – Anoxie – Asphyxie » démontré, expliqué, décortiqué d'une manière extraordinaire (et à la portée de tous) dans le « Précis de secourisme routier du créateur de cette nouvelle discipline du secourisme (1<sup>ère</sup> édition 1971 – France Sélection), mais que nos fonctionnaires (dits de haut niveau) et nos hommes politiques des ministères ne liraient jamais !

Dans la revue « Sécurité routière » de janvier-février 1973, le « Programme » de la délégation à la sécurité routière pour 1973, soit la véritable première année d'action était présenté.

En lisant ce texte, on est abasourdi d'abord par le nombre de tués en 1972 : 16 800 ! (Uniquement les tués durant les six jours après l'accident) et un chiffre arrêté à fin novembre ! La route était bien un champ de bataille !

Il est intéressant de se rappeler tous les aspects qu'il fallait traiter (en même temps) ; S'agissant du « secours aux blessés », il était surtout question de l'organisation des services d'urgence des hôpitaux, de l'aide médicale d'urgence (SMUR et SAMU). Le secourisme était cité, l'information du public et le rôle de la formation à l'école. Un programme ambitieux à la hauteur du drame humain que constituait cette tuerie permanente sur nos routes.

Du côté du ministère de l'Équipement, après les objections (rapides) du ministre, on « attendait ». Pour preuve, cette lettre du 2 février du député du Bas Rhin le **Docteur WESTPHAL** qui écrivait : « L'affaire en est restée là » (Mais le ministre, avait « promis » d'étudier la suggestion...).

La brochure des « 5 gestes », dont la présentation pouvait être améliorée – mais il faut une première fois – intéressait nombre d'organisations qui voulait s'associer à la diffusion des conseils et recommandations. Après EDF, comment ne pas citer GDF qui, par sa lettre du 5 mars sollicitait l'envoi de 600 brochures !

Pour l'expédition, nous ne demandions que le prix d'envoi par la poste. Notre temps (libre) était offert à cette grande cause et tous ceux qui étaient autour de moi étaient d'authentiques bénévoles dans le sens noble du terme.

Les articles dans les revues, la presse locale, régionale puis nationale nous valaient des demandes de plus en plus fréquentes et importantes, même de professionnels, comme ce capitaine de sapeurs pompiers, également moniteur de secourisme, à Auxerre (lettre du 9 mai), les salariés d'EDF, de toute la France, par exemple en Gironde (lettre du 28 août), ou encore des établissements scolaires, ce qui me réjouissait (de Toulouse, le 29 août). Il était envisagé un nouveau tirage (le second) de la brochure et l'ANUR obtiendra le concours de « Air Inter » la compagnie aérienne des lignes intérieures.

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver ".

*Didier Burggraeve*

Le 16 Janvier 1973

1<sup>er</sup> Décembre 1970

+ limit-  
ant. Ne veut.

Monsieur Paul STEHLIN,  
Député de PARIS,  
22, rue Barbet de Jouy  
75007 - P A R I S

Monsieur le Député,

Vous n'avez pas donné suite à la lettre que je vous avais adressée en date du 23 avril 1972 répondant à votre correspondance qui me transmettait la réponse du Ministre de l'Equipement à la suite de la démarche que vous aviez effectuée au sujet des "Gestes qui Sauvent" à introduire parmi les épreuves du permis de conduire.

La proximité des élections législatives vous occasionne un surcroît de travail et en fait une activité différente de l'ordinaire;

Je ne voudrais pas que vous pensiez que je saisis ce moment pour vous reparler de cette affaire. En vérité, j'y travaille tous les jours de l'année.

Je pense que vous accepterez d'attirer l'attention du nouveau Ministre de l'Equipement, M. GUICHARD, sur cette importante proposition.

Devant la situation accablante sur les routes, des Pays voisins ont adopté cette solution.

.../...

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

- 2 -

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burgraeve*

1<sup>er</sup> Décembre 1970

Grâce à la connaissance des "Gestes qui Sauvent", en Allemagne (R.F.A), les médecins ont pu constater, par exemple, qu'ils recevaient moins de blessés de la route en "détresse respiratoire" ou victimes d'asphyxie.

Vous savez que je suis cette affaire de très près et que j'ai d'ailleurs entamer une Campagne d'Information sur les 5 Gestes qui Sauvent.

M. Christian GERONDEAU, Délégué à la Sécurité Routière, que j'ai rencontré fin novembre 1972 fait étudier mes propositions par ses services mais j'aimerais ajouter que nous étions près du but avant le départ de M. CHABAN-DELMAS.

Au Ministère de l'Equipement, il semble que le sens profond de cette initiative ne soit pas bien compris - ce qui est regrettable - et je compte sur vous, votre compétence et votre autorité afin que cette situation se résolve rapidement au profit des victimes de la route.

Veuillez agréer, je vous prie, Monsieur le Député, l'expression de ma considération distinguée.



# Programme de la Délégation à la sécurité routière pour 1973



M. GERONDEAU,  
Délégué à la sécurité routière

600 tués de plus en 1972 qu'en 1971, soit au total 16.800 contre 16.200, telle est la caractéristique essentielle du bilan des accidents de la route pour l'année qui vient de s'achever. Et encore, précisons-le, ne s'agit-il là que de comptes arrêtés à la fin du mois de novembre. C'est dire que la situation continue d'empirer.

Face à une tragédie de cette envergure, il existe à présent la Délégation à la sécurité routière créée par le Chef du Gouvernement, le 27 juin dernier. La direction en a été confiée, comme on le sait, à M. Christian Gérondeau. Cet organisme, qui fonctionne en permanence, a été chargé de proposer au Gouvernement une politique de sécurité routière, et de veiller à son application effective en coordonnant notamment l'action des douze ministères concernés par les accidents de la route.

Cette politique de sécurité routière, M. Gérondeau l'a définie l'autre jour. Auparavant, il a communiqué une nouvelle réconfortante : de 204 millions en 1972, le budget alloué au titre de la sécurité routière passe cette année à 275. Ce qui représente une augmentation globale de l'ordre de 35 %. Celle-ci, a dit M. Gérondeau, va permettre d'intensifier la lutte contre les accidents.

Les crédits 1973 se répartissent ainsi : 179 millions pour le ministère de l'Équipement (159 en 1972), 19 à la Santé Publique (contre 11 en 1972), 12,5 à la Gendarmerie nationale (6,8 en 1972), 58 au ministère de l'Intérieur (contre 26), 36 à la Justice (contre 0,9), et enfin 1,7 à l'Éducation Nationale à qui rien n'avait été donné l'an dernier.

Le programme mis au point par la délégation à la sécurité routière porte sur les 7 points suivants :

- l'infrastructure routière,
- la signalisation,
- les conducteurs,
- la surveillance renforcée de la circulation,
- les véhicules,
- les secours aux blessés,
- la formation aux écoles.

## Infrastructure

### Rase-campagne

- Remplacement des lignes jaunes par des lignes

blanches sur les 55.000 kilomètres de routes à grande circulation que comporte le réseau national. Celles-ci se voient mieux, dit M. Gérondeau, en particulier lorsqu'elles sont constituées de plastique collé au revêtement et supportant de microscopiques billes de verre réfléchissantes.

- Mesure identique aux **têtes d'ilots** signalant les sommets de côte ainsi qu'aux éléments séparatifs des carrefours aménagés (27.500 km de routes nationales).

- Isolement des obstacles latéraux par des glissières de sécurité. En particulier le long des routes plantées d'arbres. 220 km de chaussées en seront pourvus de chaque côté.

- Revêtement à haute adhérence sur les sections glissantes, constitué de couches de surface antidérapantes (granulats et liants spéciaux). Le programme 1973 prévoit le traitement d'une cinquantaine de sections.

- Suppression de **370** points noirs.

### Zone urbaine

- Aménagements des carrefours avec pose et amélioration des feux tricolores.

- **Plans de circulation** urbains — pour le moment, 125 villes sont bénéficiaires de l'aide de l'État dont 60 au titre des études engagées en 1971. A la fin de 1972, 13 villes devaient en être équipés, dont Lille, Lyon, etc. Pour 1973, il est prévu d'en pourvoir en totalité ou partiellement cinquante autres, dont Bordeaux et St-Etienne.

## Signalisation

### Horizontale

- Mise en place de délinéateurs réflectorisés sur 260 kilomètres de routes nationales, afin d'en baliser les bas-côtés. Ce qui permettra de mieux guider les usagers la nuit. Ils se présentent sous la forme de petits poteaux en matière plastique hauts d'un mètre et larges de 15 centimètres, munis de catadioptrés blancs. Espacés de 30 à 30 centimètres, ils signaleront de loin les virages.

## Verticale

● Pose de panneaux internationaux à priorité. Actuellement, 15 régions de France en ont été équipées. Il en reste 22 à pourvoir. Ce qui est prévu en 1973. Cette mesure sera étendue en ville, en commençant par les régions de l'Est.

## Conducteurs

### Permis de conduire

- Réforme du permis poids-lourd.
- Réforme du permis tourisme (suite)
- Mise en route du fichier national des conducteurs.
- Stages de recyclage des inspecteurs du permis de conduire.
- Mise au point d'un nouveau statut les concernant. Il sera appliqué à partir de 1974.

### Alcoolémie

Intensification de la lutte contre l'alcool au volant. Le dépistage de l'alcoolémie excessive (0,8 g par litre de sang) pourra être pratiqué non plus seulement à la suite d'accident grave mais également après toute infraction grave au Code de la route.

Dans ce but, Gendarmerie et Police nationales recevront une dotation accrue d'alcootests.

● Gendarmerie : un million d'exemplaires contre 538.000 en 1972.

● Police nationale : 750.000 contre 600.000 l'an dernier.

### Information

● Grandes campagnes nationales organisées par la délégation à la sécurité routière. Plusieurs thèmes seront évoqués, comme : les ceintures de sécurité, l'alcool, etc.

## Surveillance renforcée

Il n'a pas été prévu de nouvelle limitation de vitesse pour 1973. Mais pour la faire mieux respecter, ainsi que d'une manière générale l'ensemble des règles de la circulation, Gendarmerie et Police nationales vont recevoir le matériel nécessaire pour assumer cette tâche.

● Gendarmerie : 400 motos supplémentaires, plus « cinémomètres », radars, et « Traffipax », destinés aux contrôles de la vitesse et à la photographie des véhicules en infraction. Entre 1972 et 1973, près de 300 de ces appareils auront été mis entre ses mains, afin de renforcer la surveillance de la circulation. Il a été prévu aussi qu'elle bénéficierait d'un important contingent de matériel pour assurer la sécurité aux accidents : projecteurs, triangles de présignalisation, balises, équipements réfléchissants, etc. Enfin, l'allocation

carburant qu'elle perçoit pour la surveillance du trafic va être augmentée. Elle a permis aux véhicules de la Gendarmerie de parcourir 4,3 millions de kilomètres en 1972. En 1973, cette distance sera portée à 5,1 millions de kilomètres.

● Police nationale : pour la province : 550 nouvelles motos (140 en 1972), 178 véhicules (contre 33 en 1972), 420 émetteurs-récepteurs radio, et une centaine d'appareils de contrôle. Et pour la région parisienne : 226 motos supplémentaires, 44 véhicules, 214 émetteurs-récepteurs, et 44 appareils de contrôle (Traffipax, radars cinémomètres, etc.).

## Véhicules

● Homologation de nouveaux dispositifs de sécurité, comme la ceinture de sécurité à **enrouleur automatique** qui pourrait devenir obligatoire prochainement sur les véhicules neufs.

● Prévu : le remplacement du pare-brise en verre « sécurité », dangereux lorsqu'il se brise, par celui « feuilleté » en triplex qu'utilisent déjà les Américains par exemple.

● Présence obligatoire du contrôleur sur les poids-lourds d'un certain tonnage, destiné à enregistrer : temps de conduite et vitesse des véhicules.

## Secours aux blessés

### Equipements

● Subvention importante aux hôpitaux qui ont à organiser des services d'aide médicale urgente, des services de réanimation, et toutes autres installations servant à l'urgence. Les services d'aide médicale urgente, chargés de la réception des appels d'urgence, peuvent intervenir en direct avec les ambulances ou les hélicoptères afin notamment de garantir l'accueil convenant à l'état des blessés. Et ce, grâce à l'acquisition faite en 1972 des émetteurs-récepteurs destinés au perfectionnement du réseau de télécommunications sanitaires (liaisons entre hôpitaux et ambulances, entre hôpitaux et services de Police, sapeurs-pompiers, etc.).

### Fonctionnement

● Dotation d'hélicoptères avec, à leur bord, l'été, de médecins provenant des centres hospitaliers de Toulouse, Montpellier, et Dijon.

● Création de centres de formation des personnels participant aux secours, dans l'ensemble des C.H.U. En 1972, il en avait été déjà ouvert à ceux de Toulouse, Montpellier, Clermont-Ferrand, Amiens et Paris.

● Mise à la disposition des hôpitaux et des associations, du matériel nécessaire à l'enseignement et à la recherche : simulateurs d'états pathologiques, mannequins de réanimation, appareils de projection, écrans, diapositives, etc.

● Subvention aux hôpitaux pour frais de fonction-

nement des secrétariats des Services d'aide médicale urgente (S.A.M.U.). En 1972, ont été subventionnés les S.A.M.U. de Paris, Toulouse, Montpellier, Grenoble, Bordeaux, Reims, Amiens, Dijon, Nancy, Clermont-Ferrand, et Rouen.

- Subvention aux hôpitaux pour la médicalisation des secours (présence de personnel médical auprès des blessés sur les lieux mêmes des accidents et pendant leur transfert à l'hôpital).

- Prise en charge par l'Etat d'une partie des indemnités à verser aux médecins et étudiants qui participent à cette médicalisation.

- Subvention à certains hôpitaux pour l'acquisition d'ambulances et de matériel léger de réanimation.

#### **Protection civile**

- Formation des secouristes, des spécialistes en réanimation, et de moniteurs. Subvention doublée en 1973.

- Equipement des centres de secours en stations fixes de radio transmission.

- Equipement des centres de secours en véhicules de secours aux asphyxiés et blessés.

- Information du public (brochures, tracts, et édition d'un film d'information).

- Etude d'efficacité pour apprécier le coût des interventions et améliorer les différents systèmes d'intervention. Exploitation sur ordinateur des rapports d'intervention sur la route des sapeurs-pompiers.

## **Formation à l'école**

### **Enseignement pré-scolaire**

- Premier équipement pour 4.000 écoles maternelles (sur 10.000 établissements, 2.000 en ont déjà été pourvus).

- Renouvellement de l'équipement dans 1.000 écoles sur les 2.000 qui en ont été pourvues.

### **Enseignement élémentaire**

- Cycle annuel de deux journées d'études pour des professeurs d'Ecole Normale et des inspecteurs départementaux de l'Education nationale.

### **Enseignement du second degré - 1er cycle**

- Tests de révision normalisés à l'entrée en 6<sup>e</sup> (y compris livrets pour les maîtres).

- Etude technique d'un système d'examen avec le concours de l'O.N.S.E.R.

### **Télévision et moyens audiovisuels**

- Emissions pour les professeurs du premier cycle.

- Mise à la disposition des établissements, d'une nouvelle série de films, en collaboration avec le Secrétariat d'Etat à la Jeunesse, aux Sports et aux Loisirs.

Voici de quoi sera fait, en gros, le programme 1973 en matière de sécurité routière. Encore convient-il d'y ajouter le secteur important que constituent les études et les recherches qui porteront cette année sur :

- les accidents par nature (marques des véhicules, types, catégories d'infrastructure),

- la détection des points dangereux,

- les glissières de sécurité,

- les ceintures de sécurité et les sacs gonflables,

- l'efficacité des campagnes d'information,

- les effets physiologiques des chocs : liaison tête, thorax, etc.

Actuellement, la délégation à la Sécurité routière met la dernière main à ce qu'elle appelle un « tableau de bord » qui regroupera l'ensemble des données concernant la sécurité, afin de suivre leur évolution. Il sera disponible dès le début de l'année prochaine. C'est à cette époque qu'elle disposera dans le but d'orienter l'action du Gouvernement, des résultats d'une étude comparative sur la politique de sécurité routière menée par les cinq pays étrangers : Etats-Unis, Angleterre, Italie, Allemagne, Suède, qui ont obtenu les meilleurs résultats dans ce domaine.

L'amélioration de la sécurité routière doit devenir une véritable obsession, a conclu M. Gérondeau après avoir annoncé la création de comités permanents dans chaque région, chaque département. Aussi bien pour les conducteurs qui ont une très large part de responsabilité dans la situation actuelle, que pour tous ceux qui, à des titres divers, peuvent par leur action quotidienne contribuer à diminuer le tribut payé à la route.

La disproportion est en effet trop grande entre les drames souvent effroyables qui frappent les victimes des accidents, et les précautions qui pourraient permettre de les éviter, pour que tout ne soit pas mis en œuvre pour en réduire le nombre et les conséquences.

**LE NON RESPECT DE LA PRIORITE  
EST UNE DES CAUSES PRINCIPALES D'ACCIDENTS**

Dr A. WESTPHAL  
Député du Bas-Rhin  
67 - DIEMERINGEN

PARIS, le 2 février 1973

Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 janvier.

J'avais effectivement fait, à l'époque, une intervention auprès du Ministre de l'Équipement. J'avais même reçu une réponse disant qu'il n'était pas possible de faire passer un examen précis sur la conduite à tenir en cas d'accident. J'avais répondu en demandant d'enseigner au moins à ces candidats ce qu'il ne fallait pas faire, une abstention prudente étant parfois plus recommandable qu'une intervention malhabile. Le Ministre m'avait promis d'étudier cette suggestion.

L'affaire en est restée là.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
5, rue Delerue  
59290 WASQUEHAL



Dr A. WESTPHAL

# GAZ DE FRANCE

SERVICE NATIONAL

GRUPE GAZIER  
MÉDITERRANÉE 1

REG. DU COMMERCE : G. DE F. SEINE 54 B 10.765

45<sup>bis</sup>, Boulevard Paul-Peytral - 13.MARSEILLE (6°)

"CINQ GESTES QUI SAUVENT"

59290 WASQUEHAL

NOUVEAU CODE POSTAL  
B. P. 466  
13217 MARSEILLE CEDEX 1

Tél. 37 68 60

V/Réf.

V/Lettre du

N/Réf. N° 694  
EC/Ad/YP/MD

Objet

Marseille, le 5 MARS 1973

Messieurs,

Nous serions désireux, en vue de la diffusion à notre personnel, de recevoir 600 exemplaires de la brochure :

"Cinq gestes qui sauvent".

Veillez nous indiquer le prix unitaire et le mode de règlement pour que nous puissions vous adresser une commande ferme.

Avec nos remerciements, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

LE CHEF DU SERVICE ETUDES  
ET CONTROLE DES EXPLOITATIONS,



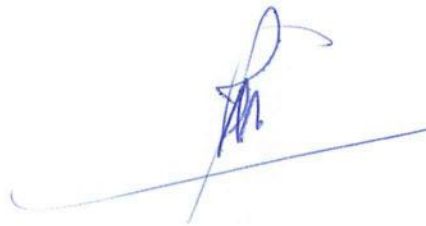
Pièces jointes :

Auxerre le 9.4.73

Perriers,

Après en connaissance de votre activité par un  
bulletin de la P.C j'ai l'honneur de vous demander  
en tant que membre du Comité provincial des 5 départements qui  
sauront.

Veuillez après, Perriers, l'annonce de ces conseils  
détruire.



20 AVR. 1973

Capitaine PERRIER  
Inspection Incendie  
Préfecture

89 - AUXERRE

Frascati - A  
"EDF"  
47 Cours G<sup>al</sup> Leclerc  
33210 - Langon -

Langon 28/8/73

Cinq gestes qui sauvent.

Objet: demande  
d'envoi d'une brochure

Veuillez me faire parvenir gratuitement et sans  
engagement de ma part votre brochure  
"5 gestes qui sauvent",  
avec mes remerciements anticipés veuillez  
agréer mes salutations distinguées



24 SEP. 1973

B. VOGEL

ÉCOLE

LE CAOUSOU

42, Avenue Camille-Pujol

Téléph. : 80-00-26

31079 Toulouse Cedex.

Toulouse. le

29/8/73

Le Préfet

Bernard VOGEL

Moniteur National de Secourisme  
Protection Civile

31 251 72

1 liwet enwyge  
nouvelle édition  
révisée?  
nant

24 SEP. 1973

Monsieur,

Chargé de l'Enseignement du Secourisme  
dans l'Établissement Scolaire, Étudiant en  
Médecine, j'ai pu connaître de votre brochure  
en consultant "VIGILANCE" de Décembre 72.

Pourriez-vous me faire savoir s'il serait  
possible de diffuser cette brochure à Toulouse  
et sous quelles conditions financières par moi.

(Pour il participer aux frais d'impression, quel serait  
le montant approximatif des frais d'expédition, combien  
de brochures pourraient nous être envoyés)

Dans le collège, il y a une formation annuelle de  
100 secouristes environ et des Comités d'information  
s'adressent aux parents, professeurs... la diffusion pourrait



Si besoin également se faire au niveau d'entraide classiquement.

Pourriez vous me faire connaître votre réponse  
dans les meilleurs délais, afin que je puisse  
prendre les dispositions nécessaires.

Soyez assuré, Monsieur, de mes sentiments

les meilleurs.

 Bernard VUILLI

Moniteur National de Secourisme  
Protection Civile

31 231 72



Dans la revue « Sécurité routière » de l'été 1973, encore, c'était le directeur de la Gendarmerie nationale, le **Colonel CHICHIGNOUD**, qui prodiguait de très nombreux conseils. En ce qui concerne la conduite à tenir en cas d'accident, il préconisait bien de pratiquer les « gestes qui sauvent », tout en précisant toutefois « si vous les connaissez » mais en ajoutant quand même « Tous les automobilistes devraient les connaître ». On ne peut pas dire que ces consignes étaient très claires.

Des soutiens (verbaux et écrits), ce n'est pas eux qui nous manquaient, bien au contraire. La lettre du 28 novembre du député de l'Allier **Gabriel PERONNET** en est un autre exemple. Ce que je voulais, ce que nous voulions, c'était un engagement permanent des parlementaires !

Toutefois, après la lettre du ministre de l'Intérieur, **Raymond MARCELLIN**, en 1968, puis celle du ministre des Transports, **Jean CHAMANT**, en 1971 (voir volume 1), ce n'est pas sans une réelle satisfaction que je recevais, datée du 19 décembre, l'approbation implicite du ministère de la Santé au projet des « 5 gestes qui sauvent ».

L'année 1973 ne fut pas très riche en démarches auprès de l'Équipement, mais avec la nomination d'un délégué interministériel chargé de la sécurité routière, elles se concentrèrent sur lui comme on peut le comprendre (9<sup>ème</sup> mémoire).

## 1974

L'année 1974 allait confirmer cette orientation dans les démarches.

Je disposais alors du nouveau papier à en tête de l'ANUR. On peut dire que le projet des « 5 gestes » était soutenu par cette association\*1.

Où en était le groupe d'études créé au sein du ministère de l'Équipement ? Nous ne connaissions que son président. Quels étaient les autres membres ?

Le 25 janvier, je posais la question à M. **STEHLIN**, député de Paris. Il fallait interroger désormais le nouveau ministre, M. **GUICHARD**.

Puis, au sein de la délégation, le **Colonel LAGACHE**, à qui j'écrivais directement et que j'avais pu rencontrer à plusieurs reprises, me faisait savoir, le 24 juin qu'un projet d'enseignement des « gestes de survie » avait été soumis à l'approbation du ministère de la santé.

Il ajoutait que ce projet (théorique et pratique) correspondait bien (selon lui) aux « cinq gestes qui sauvent ». La manière de coordonner les différentes initiatives était à l'étude. On avait quand même fait un pas pour un enseignement à grande échelle.

En octobre, de passage à Lunéville pour revoir mon ami **Pierre BLAHA**, je participais une conférence qu'il avait organisée à la mairie de Nancy, dans une pièce mise à notre disposition par un adjoint au maire qu'il connaissait. Également, nous diffusions aux passants de la prestigieuse Place STANISLAS la petite brochure bleue.

Sur place, je rédigeais au brouillon un texte récapitulatif, reprenant ma formule « Ceux qui ne croient pas aux 5 gestes qui sauvent sont ceux qui hier ne croyaient pas à la greffe humaine » en expliquant le cheminement de cette idée, depuis septembre 1967 à cette année 1974.

\*1 Puisque je m'étais retiré des ESPC de Wasquehal et Flers et que le CAPSU n'était pas encore créé. Toutefois, j'animais des équipes actives de secouristes (pour le secteur de Roubaix Tourcoing) et, dans ce cadre, je poursuivais les formations (gratuites) aux « 5 gestes », dans les écoles, autos-écoles et partout où nous étions demandés. Mais c'était l'ANUR qui était mise en avant comme organisation.



## Les départs en vacances

### Les conseils du Colonel Chichignoud de la Gendarmerie Nationale

Pour diminuer les risques d'accidents, le Colonel CHICHIGNOUD de la Direction de la Gendarmerie vous donne ces conseils. Faites l'effort de les suivre scrupuleusement. Ils peuvent vous sauver la vie et celle des vôtres.

#### AVANT LE DEPART

##### Etat général

Vérifiez ou faites vérifier l'état de votre voiture et tout particulièrement les freins, la direction, les dispositifs d'éclairage et de signalisation (clignotants, stop, projecteurs...).

##### Les pneus

En ce qui concerne leur gonflage, rappelez-vous que la pression doit être vérifiée à froid et que si vous devez rouler longtemps sur autoroute à vitesse élevée, vous devez les surgonfler légèrement. Renseignez-vous à ce sujet, c'est très important.

##### Chargement

1. — Evitez de trop charger votre voiture. Pensez que le poids du chargement va diminuer sensiblement l'efficacité du freinage tel que vous le pratiquez habituellement. Si vous disposez d'une galerie, n'y mettez d'objets ni trop lourds (le centre de gravité de votre voiture serait déplacé et la tenue de route, moins bonne) ni encombrants (afin de ne pas offrir trop de prise au vent). Veillez dans tous les cas à ce que ces objets soient solidement arrimés.  
2. — Ne mettez pas sur la plage arrière de votre voiture des objets qui, en cas de choc, constitueraient des projectiles. Un simple appareil photographique, par exemple, peut devenir aussi dangereux qu'un caillou lancé à toute volée.

##### Condition physique

Tâchez enfin de prendre le maximum de repos durant les heures qui précèdent votre départ et évitez d'utiliser certains médicaments tels que stimulants, calmants, tranquillisants, qui ne sont pas sans effets néfastes sur la vigilance du conducteur.

#### CIRCULATION SUR AUTOROUTES

##### Distances à observer

Laissez toujours une distance suffisante entre votre voiture et celle qui vous précède, distance d'autant plus grande que votre vitesse est plus élevée. Ne perdez jamais de vue qu'il faut 120 mètres pour s'arrêter à 120 km/h sur une route sèche (temps de perception-réception compris).

##### Circulation

Souvenez-vous que vous n'avez pas le droit de vous maintenir dans la voie du milieu et à plus forte raison dans la voie de gauche sauf si vous effectuez un dépassement. N'oubliez pas que vous devez céder le passage aux véhicules arrivant derrière vous à une vitesse supérieure à la vôtre.

##### Dépassement

Le dépassement par la droite d'un véhicule est **interdit** sauf si le trafic est tel qu'il y a des files **continues** sur toutes les voies et que la file dans laquelle vous vous trouvez, avance plus vite que celle qui est à votre gauche. Bien entendu, il est formellement interdit de faire du « slalom ».

##### Arrêt d'urgence

La voie située à l'extrême droite de la chaussée et séparée des autres par une large ligne blanche, est la « bande d'arrêt d'urgence ». Comme son nom l'indique, elle est faite pour s'y arrêter en cas de force majeure mais aussi pour permettre l'arrivée des secours en cas d'accident. Veillez donc à la laisser toujours libre.

##### Vigilance

###### 1. — Repos

Ne faites pas de trop longues étapes ; même si vous avez l'impression de n'être pas fatigué, souvenez-vous que vos réflexes sont moins bons et votre attention plus relâchée au fil des kilomètres. Beaucoup d'accidents se produisent de ce fait dans le dernier tiers des voyages quand ceux-ci dépassent quelques centaines de kilomètres. Une bonne précaution consiste à s'arrêter toutes les deux heures environ et à faire alors quelques pas.

## 2. — Alimentation - Alcool.

Ne faites pas de déjeuners trop copieux si vous devez prendre le volant sitôt après et, surtout, buvez très peu d'alcool. Le mieux est de n'en pas boire du tout pendant le voyage et d'attendre l'arrivée pour le faire. Souvenez-vous qu'à jeun **deux** verres de vin ont déjà un effet néfaste sur la conduite.

## CIRCULATION SUR ROUTES

Les conseils donnés ci-dessus demeurant pour la plupart applicables à la conduite sur routes. Ces dernières, en raison de leurs caractéristiques propres, appellent des précautions particulières.

**Vitesse** Faites attention aux limitations de vitesse. Observez-les scrupuleusement. Les contrôles sont nombreux, aussi nombreux que discrets et les forces de Gendarmerie appliquent à ce sujet des consignes de sévérité. Ne risquez pas une amende ou une suspension de permis. Du même coup, vous limiterez les risques d'accident.

**Priorité** Ne considérez pas la priorité comme un droit absolu qui vous permettrait de passer sans prendre de précautions. Beaucoup d'accidents sont dûs à l'usage sans prudence du bénéfice de la priorité (28.385 accidents corporels constatés en intersection par la Gendarmerie en 1972).

**Chaussée glissante** L'été n'est pas toujours synonyme de beau temps. Il peut pleuvoir et les routes mouillées, parce qu'elles diminuent l'adhérence, doivent vous inciter à réduire votre vitesse habituelle de 20 à 30 %.

**Visibilité** Si pour une raison quelconque la visibilité est ramenée à quelques dizaines de mètres (crépuscule, brume, pluie...) n'oubliez pas d'allumer vos feux de croisement, même si vous estimez y voir suffisamment sans éclairage. Il s'agit en effet, dans ce cas, moins de mieux voir que d'être vu par les autres usagers.

**Routes secondaires** Si vous empruntez le réseau des routes secondaires, rappelez-vous que les chaussées y sont parfois **moins bien entretenues**, la signalisation, moins parfaite, et que l'on risque d'y rencontrer inopinément des **animaux domestiques**, des véhicules agricoles lents, etc. Modérez encore votre vitesse; vous y gagnerez en sécurité et aussi de pouvoir admirer le paysage.

## ACCIDENT - SECOURS

**Arrêt-Signalisation** Vous arrivez le premier sur les lieux d'un accident, arrêtez votre véhicule de telle sorte qu'il ne constitue pas un obstacle pour les autres usagers. Si la circulation se trouve empêchée ou rendue difficile, tâchez de prévenir ceux qui arrivent (avoir au moins une lampe électrique pour la nuit).

**Secours d'urgence** Portez-vous près des blessés et faites « les gestes qui sauvent » si c'est nécessaire et si vous les connaissez (tous les automobilistes devraient les connaître).

**Alerte** Prévenez ensuite la Gendarmerie (la Police si c'est en zone urbaine) ; attendez son arrivée en continuant à soigner les blessés, à les protéger, en empêchant notamment des personnes zélées mais incompétentes d'intervenir intempestivement.

## INFRACTIONS

Si vous commettez une infraction et qu'un gendarme vous arrête, ne niez pas l'évidence, ne vous en prenez pas au gendarme si vous estimez que la loi ou le règlement est contestable. Ne le menacez pas de faire intervenir vos relations. N'invoquez pas pour tenter de vous discuser le fait que d'autres commettent aussi des infractions ou que certains en commettent de plus graves. Exposez calmement votre point de vue. N'oubliez jamais que le gendarme ne fait qu'exécuter les ordres qu'il a reçus, qu'il travaille au profit de l'intérêt général alors que vous partez en vacances et que c'est le même homme qui demain vous aidera peut-être sur la route si vous êtes en difficulté ou vous portera secours en cas d'accident.

Mais cet accident, vous devez pouvoir l'éviter dans la mesure du moins où cela dépend de vous. La plupart des conseils qui viennent d'être rappelés peuvent vous aider à mieux limiter les risques dans ce domaine. Bonne route, donc et... bonnes vacances.

GABRIEL PÉRONNET

DÉPUTÉ DE L'ALLIER

VICE-PRÉSIDENT DE LA DÉLÉGATION FRANÇAISE  
AU CONSEIL DE L'EUROPE  
CONSEILLER GÉNÉRAL

PARIS, le 28 novembre 1973

N/REF. GP/EP N° 2 997

Monsieur le Vice-Président,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 novembre dernier qui a retenu toute mon attention.

Je ne manquerai pas de tenir le plus grand compte des observations que vous avez bien voulu porter à ma connaissance et puis vous assurer de mon accord le plus total et de mon soutien le plus absolu.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Gabriel PERONNET

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
Vice-Président de l'A.N.U.R.  
"5 gestes qui sauvent"  
59290 WASQUEHAL

RS/CD  
MINISTÈRE DE LA SANTÉ PUBLIQUE  
ET DE LA SÉCURITÉ SOCIALE

REPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, le 19 DÉC. 1973

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SANTÉ

Sous-Direction de la Protection Sanitaire

DGS/ 1404 4/154

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler mon attention, en diverses occasions, sur l'action que vous conduisez pour répandre par le public la connaissance des "3 gestes qui servent".

Vous m'avez fait part, dans votre lettre du 27 octobre 1973, de votre intention d'éditer un nouveau livret, afin d'apporter à tous les conducteurs les deux premiers gestes (alerter - baliser) et de les inviter à suivre une instruction pratique sur les trois autres gestes (raminer - capter ser - sauvegarder).

Vous voulez connaître mon sentiment à ce sujet.

Il m'honore de vous faire connaître que j'approuve vos initiatives, qui vont dans le sens des mesures recommandées par le Gouvernement, et notamment, la Délégation à la Sécurité Routière.

Il est possible que de la concertation que vous avez, d'une part, envisagée avec mes services, j'ai pu tirer certaines conclusions d'ordre pratique, propres à favoriser votre action.

Et vous assurant de l'intérêt que je porte à votre œuvre, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Pour le Ministre et par délégation  
Le Directeur du Cabinet,  
Pierre MANIÈRE

Monsieur Didier BURCHARD  
Vice-Président de l'Association Nationale  
des Usagers de la Route

51290 - MANIÈRE -

**5** alerter  
baliser  
ranimer  
compresser  
sauvegarder  
*...gestes qui sauvent*

# anur

## Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

**Secrétariat Général :**

19, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16  
C C P Marseille 3406 34

Toulon, le 25 Janvier 1974.

Répondre à Didier BURGGRAEVE

"5 Gestes qui sauvent"  
59290 WAS BEHAL

+ auto-wilant

Monsieur Paul STEHLIN,  
Député de PARIS,  
6, rue du Cirque  
75008 - PARIS

Monsieur le Député,

Notre Association développe en France la Campagne des "5 Gestes qui Sauvent" pour laquelle je m'étais permis d'attirer votre attention il y a quelques années déjà.

C'est ainsi que nous organisons des séances de formation dans les écoles, les Maisons de jeunes, clubs, etc.

Toutefois, il nous faut toucher tous les niveaux des usagers de la route c'est à dire à la fois l'automobiliste le cycliste ou le piéton.

Nous avons proposé au Gouvernement, vous le savez, d'introduire la connaissance de ces 5 Gestes pour l'obtention du permis de conduire. Cette mesure tient au fait que la moitié des tués sur nos routes décèdent faute de secours rapides (blessé qui étouffe ou qui saigne).

Le précédent Ministre de l'équipement, M. CHALANDON, que vous aviez bien voulu contacter avait créé un groupe d'études afin d'émettre un avis sur la question.

C'est pourquoi je me permets à nouveau de vous solliciter sachant tout l'intérêt que vous portez à ce problème en vous demandant si vous voudriez bien demander à M. GUICHARD le Ministre actuel les conclusions de ce groupe.

Je vous remercie à l'avance de ce que vous pourrez faire afin de nous aider dans notre Combat pour la Vie et je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

214

Vice-Président

PREMIER MINISTRE

—  
DÉLÉGATION  
A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
GA/JD

34, AVENUE MARCEAU  
75008 PARIS  
TÉL. 225 03-72 A 74  
225 51-22 A 24

PARIS, LE 24 juin 1974

Le Colonel LAGACHE  
Chargé de Mission auprès du  
DELEGUE à la SECURITE ROUTIERE

à

Monsieur Didier BURGGRAEVE

---

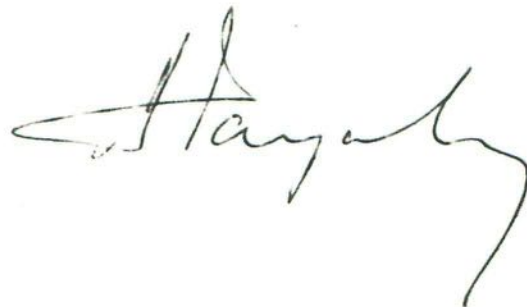
59290 - WASQUEHAL

Cher Monsieur,

En réponse à votre lettre du 11 courant dont je vous remercie, je vous adresse ci-joint, comme convenu, une photocopie du programme général d'enseignement des gestes de survie que nous avons soumis à l'approbation du Ministère de la Santé.

Comme vous pourrez le voir, votre enseignement des "cinq gestes qui sauvent" correspond bien à ce que nous souhaitons voir développer dans le cadre de l'éducation sanitaire de nos concitoyens. Mais il n'en reste pas moins qu'une coordination d'ensemble est nécessaire à ce sujet, dont les principes et les modalités sont à l'étude actuellement et dont les actions s'intègrent parfaitement dans le programme finalisé de sécurité routière.

En vous remerciant encore de votre aide précieuse, veuillez agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments amicaux.





" CEUX QUI NE CROIENT PAS AUX 5 GESTES QUI SAUVENT  
SONT CEUX QUI HIER NE CROYAIENT PAS A LA GREFFE HUMAINE "

Un jour de septembre 1967, j'étais en train de prendre conscience d'un des plus grands fléaux de notre époque et de méditer sur la responsabilité des automobilistes qui, impliqués dans un accident ou seulement témoins du "carnage routier" étaient incapables d'assister les blessés et pour beaucoup de prendre les mesures élémentaires appelées "appel et balisage" que chacun devrait connaître.

D'autres, sortis indemmes d'une collision assistaient - comme encore aujourd'hui - à l'agonie des leurs sans pouvoir faire quoi que ce soit d'efficace.

Il y avait 10 Millions de véhicules. Il y en a plus de 16 de nos jours. Et des milliers de morts ! Beaucoup pouvaient être épargnés.

Pour cela, il fallait éduquer cette masse (50 % des morts surviennent avant l'arrivée au Centre Hospitalier) car la perte d'une vie par ignorance n'est pas acceptable ni permise. J'étais alors à la Brigade de Sapeurs-Pompiers de PARIS.

Ce que vous connaissez sous le titre des "5 Gestes qui Sauvent" prit naissance officiellement le 24 Septembre 1967 date choisie en hommage à ma mère (il s'agit de sa date de naissance). Mon projet était d'instruire les candidats au permis de conduire durant leur période de préparation, à l'auto-école même, aux Gestes qui Sauvent. Nous y arrivons.

Pendant que des voix s'élevaient ici et là pour condamner l'homme et ses idées, c'était pour moi pétitions, députés, sénateurs, ministres, presse, radio, télévision, conférences... Tout y passait, pour faire connaître et défendre ce que, depuis bien longtemps nous aurions dû apprendre à nos enfants à l'école. Nous y arrivons aussi. Car ce qui est bon, loyal, ce qui manque et ce qu'il nous faut finit toujours par arriver.

Et voyez-vous, en fin de compte, ce qui importe, c'est bien que demain, sur la route, les Français puissent se venir en aide mutuellement et Secourir par les "5 Gestes qui Sauvent" les victimes en attendant l'arrivée des secours officiels.

LUNEVILLE

Didier BURGGRAEVE

10 Octobre 1974

J'avais rencontré à nouveau **Christian GERONDEAU** dans son bureau de l'avenue Marceau à Paris en septembre. Je crois que c'est vraiment au cours de cet entretien que je l'ai convaincu de mettre en place un tel enseignement pratique pour les candidats aux permis de conduire (comme je le raconte avec précisions dans le 9<sup>ème</sup> mémoire).

L'événement de cette année 1974 fut la décision du (nouveau) comité interministériel de la sécurité routière, pour sa troisième réunion, en date du 28 novembre, présidé par le Premier ministre **Jacques CHIRAC** dont les « 20 nouvelles mesures » furent publiées dans la revue de la délégation à la sécurité (n° 4 de décembre 1974) et qu'il faut reprendre intégralement, mot à mot :

**« Mise en place, dans le courant de l'année 1975, d'un enseignement des gestes de survie pour les candidats aux permis de conduire ».**

« L'enseignement de ces notions de secourisme, qui est déjà pratiqué dans certains pays étrangers, présentera d'ailleurs un intérêt dépassant celui de la conduite automobile ».

Ainsi, **Christian GERONDEAU**, 18 mois après son arrivée, fait valider un projet. Il fait préciser « aux » permis de conduire, c'est-à-dire tous les permis. Il reprend l'argument que d'autres pays ont mis en place un tel enseignement pratique (ce que fera également la Suisse en 1977).

S'agissant d'une « décision », je n'avais même pas de doute désormais sur sa mise en application. On parlait de 1975, c'était rapide, tant mieux. La date fut reportée à 1976, 1977, 1978.... Puis la décision non appliquée car non reprise par les « nouveaux » pouvoirs publics issus des élections générales de 1981.

## 1975

De nouvelles dispositions entraient en vigueur dès cette année 1975, pour le port obligatoire du casque pour les cyclomotoristes et à propos des ceintures dites de sécurité (Cf. article de presse). On peut regretter, dès le départ, les dérogations accordées mais surtout le fait qu'il ne fallait porter la ceinture qu'en certaines circonstances. Cela nous a coûté de très nombreuses vies humaines.

En janvier également, je diffusais un nouveau texte relatif aux 10 000 signatures en soutien à mon projet que j'avais déposées en août 1972 au cabinet du ministre de l'Intérieur. Tous ceux qui veulent faire quelque chose doivent savoir, dès le départ, peu importe l'objet de leur action, qu'ils devront affronter la critique, souvent très injuste, des contre vérités voire des absurdités qui, parfois, sont décourageantes.

Mais, l'essentiel, était la diffusion totale des brochures imprimées.

Les journaux locaux et nationaux étaient sollicités au moment le plus crucial, en juillet, pour les retours et les nouveaux départs, du « Figaro » à « France Soir ». Ce dernier journal national passera l'information le 28 juillet et nous reçûmes à Wasquehal, toujours boîte postale nationale, des milliers de demandes par courrier.

Les notes étaient manuscrites. Nous avions peu de moyens mais le courage ne manquait pas, notre volonté d'avancer donc d'aboutir également.

J'écrivais le 28 juillet à **Jean-Marie DAILLET**, député de la Manche, dont le journal « La Croix » s'était fait l'écho – le même jour – de son intervention auprès du Président de la République (**M. GISCARD-D'ESTAING**). Voir coupure de presse.

# 20 NOUVELLES MESURES EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Présidé par le Premier Ministre, M. Jacques Chirac, le Conseil interministériel de la sécurité routière s'est réuni pour la troisième fois, le 28 novembre 1974, à l'Hôtel Matignon.

Un ensemble de 20 mesures a été arrêté. Celles-ci peuvent être regroupées en huit grands chapitres :

## 1. — EXTENSION DE L'UTILISATION DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Les résultats obtenus depuis plus d'un an confirment l'efficacité exceptionnelle de la ceinture de sécurité puisque celle-ci diminue de près de 60 % les risques d'être tué en cas d'accident.

En 1974, 1 200 automobilistes lui devront la vie, ce qui représente le tiers de l'amélioration constatée depuis deux ans.

Mais, l'utilisation de la ceinture de sécurité demeure encore trop restreinte. En effet, si l'ensemble des automobilistes utilisait la ceinture de sécurité en toutes circonstances, près de 3 000 vies humaines supplémentaires pourraient être épargnées chaque année. C'est la raison pour laquelle le Comité Interministériel a considéré que l'extension de l'utilisation de la ceinture de sécurité constituait actuellement la priorité n° 1 pour l'amélioration de la sécurité routière, et a pris en conséquence un certain nombre de décisions :

### ● Extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité.

Le Comité a tout d'abord décidé de recommander très fortement aux automobilistes d'utiliser leur ceinture de sécurité en toute circonstance, en agglomération. Dans l'immédiat, le port de la ceinture de sécurité sera rendu obligatoire sur les voies rapides, par exemple, pour Paris : boulevards périphériques et voies express, ainsi que pour circuler de nuit (de 22 h à 6 h), période au cours de laquelle les accidents sont partiellement dangereux.

### ● Amélioration des ceintures de sécurité.

Dès que possible, les véhicules neufs seront livrés avec des ceintures de sécurité à rétracteur, d'un emploi beaucoup plus commode que celui des ceintures actuelles.

Cette mesure, qui sera soumise à l'approbation de nos partenaires européens, entrera en application progressivement et sera totalement appliquée au printemps 1976 pour les véhicules neufs.

### ● Équipement des voitures anciennes.

Les propriétaires des automobiles mises en service de septembre 1967 à avril 1970 devront équiper leur voiture de ceinture de sécurité aux places avant en 1975.

Cette mesure est destinée à leur permettre de bénéficier de l'avantage considérable que représente la ceinture de sécurité.

### ● Équipement en ceintures de sécurité des places arrière.

Chaque année, 1 400 automobilistes sont tués aux places arrière des automobiles. En conséquence, le Comité a décidé que les voitures neuves seront livrées avec des ceintures de sécurité aux places arrière à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1975.

### ● Équipement des véhicules utilitaires.

Les véhicules utilitaires de moins de 3,5 t seront également équipés, à l'avenir, de ceintures de sécurité, dès qu'un accord européen aura été acquis sur ce point.

## 2. — MESURES DIVERSES AMÉLIORANT LE CODE DE LA ROUTE

### ● Interdiction de transporter les enfants aux places avant des automobiles.

Les risques sont en effet diminués de moitié lorsque les enfants sont transportés à l'arrière. Or, chaque année, 40 enfants sont tués et plusieurs centaines blessés à l'avant des automobiles.

### ● Obligation pour les piétons circulant en dehors des agglomérations de marcher sur la partie gauche de la chaussée.

Plusieurs centaines de piétons sont en effet tués chaque année pour avoir circulé sur la partie droite de la chaussée où les risques sont trois fois plus importants.

### ● Utilisation des feux de croisement (codes) en permanence par les motocyclistes.

Cette mesure est destinée à rendre les motocyclistes plus visibles aux autres usagers de la route et donc à diminuer les risques d'accidents.

### ● Port du casque en toutes circonstances par les conducteurs et passagers de vélomoteurs.

Le port du casque divise par deux les risques d'accidents mortels.

### ● Obligation de l'utilisation des feux de croisement (codes) en cas de forte pluie pour tous les véhicules.

Cette décision précise la rédaction actuelle du Code de la Route.

## 3. — MESURES CONCERNANT LA FORMATION ET L'INFORMATION DES USAGERS DE LA ROUTE

De nouvelles dispositions ont été prises pour améliorer la formation des usagers de la route :

### ● Mise en place du Conseil Supérieur de l'Enseignement de la conduite automobile.

Ce Conseil, qui regroupera notamment les représentants de l'Administration et des auto-écoles, sera mis en place en janvier 1975. Il aura pour mission de veiller, de manière permanente à l'amélioration du fonctionnement des auto-écoles et de l'enseignement dispensé.

### ● Mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 1975 du nouveau permis pour les poids lourds de fort tonnage.

### ● Mise en place à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1975 du nouveau permis pour les motos.

### ● Institution dans le courant de l'année 1975 d'une épreuve pratique pour l'examen du permis de conduire les vélomoteurs.

### ● Mise en place, dans le courant de l'année 1975, d'un enseignement des gestes de survie pour les candidats aux permis de conduire.

L'enseignement de ces notions de secourisme, qui est déjà pratiqué dans certains pays étrangers, présentera d'ailleurs un intérêt dépassant celui de la conduite automobile.

## 4. — RENFORCEMENT DE LA LUTTE CONTRE LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL

Les contrôles seront intensifiés et les sanctions renforcées à l'égard des usagers de la route qui conduisent sous l'influence de l'alcool et qui sont responsables de plus de 20 % des accidents mortels, selon une récente étude de l'O. N. S. E. R. (organisme national de sécurité routière).

## 5. — POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

Le Ministère de l'Équipement consacra à la poursuite de l'amélioration du réseau routier une somme de 230 millions de francs en 1975. (Suppression des points noirs : 35 MF; marquage routier : 30 MF; signalisation verticale : 30 MF; pose de glissières de sécurité : 25 MF; implantation d'aires de repos : 16 MF, etc...).

## 6. — RENFORCEMENT DES CONTRÔLES DE L'ÉTAT DES VÉHICULES

Des campagnes de contrôle de l'état des véhicules seront organisées en 1975 par les forces de Police et de Gendarmerie et par le Service des Mines afin d'éliminer les véhicules en état défectueux.

Parallèlement, des campagnes d'information inciteront les automobilistes à faire contrôler volontairement et régulièrement leur véhicule.

## 7. — AMÉLIORATION DES POIDS LOURDS

Une réglementation sera adoptée afin que soient abaissées à 55 cm au-dessus du sol les hauteurs de pare-chocs avant et arrière des poids lourds.

Parallèlement, de nouvelles dispositions seront prises pour améliorer leur signalisation nocturne.

## 8. — AMÉLIORATION DES SECOURS AUX BLESSÉS

Le Parlement sera saisi prochainement d'un projet de loi organisant les Services d'Aide Médicale d'Urgence (S.A.M.U.) et permettant ainsi l'implantation de tels services dans tous les départements.

En conclusion, le Comité Interministériel a décidé, en adoptant cet ensemble de mesures concernant tous les aspects de la sécurité routière, de poursuivre et d'intensifier la lutte contre les accidents de la route selon les directives du Président de la République.

# A partir du 15 janvier 1975 CASQUE OBLIGATOIRE pour les cyclomotoristes

## CEINTURE DE SÉCURITÉ : les nouvelles dispositions entrent en vigueur le 1<sup>er</sup>

**P**AR arrêté du ministre de l'Équipement paru au Journal Officiel du 28 décembre 1974, les conducteurs de vélomoteurs (engins d'une cylindrée allant de 50 à 125 centimètres cubes) sont tenus, à dater du 15 janvier 1975, de porter obligatoirement le casque.

Un autre arrêté précise, en ce qui concerne la ceinture de sécurité, qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1975, le port de la ceinture par les conducteurs et les occupants des places latérales avant des voitures particulières est obligatoire en ce qui concerne les véhicules mis pour la première fois en circulation à partir du 1<sup>er</sup>

avril 1970, lorsque ces véhicules circulent :

● hors agglomération ;

● en agglomération, sur les voies exclusivement réservées à la circulation des véhicules à moteur et, entre 22 h et 6 h du matin sur toutes les catégories de voies.

Sont dispensés du port obligatoire de la ceinture de sécurité : les personnes dont la taille est manifestement inadaptée au port de la ceinture, les personnes justifiant d'une contre-indication médicale au port de la ceinture et munies d'un certificat médical à cet effet, les conducteurs de taxis.

10 JAN. 1975

10.000 SIGNATURES POUR UN PROJET

Avoir un projet, c'est chose relativement facile. Encore faut-il présenter du concret ! Le faire aboutir, voilà bien l'énormité de la difficulté.

Quand il s'agit d'un projet public on se trouve alors face à des problèmes qui paraissent insurmontables. Il me fallait être aidé ! C'est pourquoi j'entrepris d'établir une pétition de 10.000 signatures en soutien à ma proposition d'introduire quelques notions de Secourisme au permis de conduire.

Nous étions fin 1957. Les signatures s'obtenaient sans objection. La discussion suivait toujours. Les uns y voyaient pourtant un alourdissement des épreuves au passage du permis - que dire maintenant ? - D'autres, titulaires du permis se voyaient exemptés et donc signaient pour le copain d'en face qui demain passerait les épreuves ! On ne sait jamais, ça peut toujours servir !

L'idée était "bonne", "nouvelle"; j'entendis des "formidable", "vous réussirez", "pourquoi seulement maintenant", "et dans les écoles". On y pensait oui - mais sans plus. On ne se mettait pas encore dans la peau du personnage, celui qui se trouve tout à coup face à l'accident et aussi du blessé dont le sort va dépendre des premiers témoins.

Il fallait donc éclairer tous ces gens qui ne l'étaient apparemment pas, il fallait leur dire, les prévenir. Je rédigeais un tract intitulé "Appel pour les morts sur les routes" que je diffusais. Je fis appel à des Parlementaires qui transmettaient mes réflexions et ma proposition aux Ministères concernés. La bataille était engagée.

Du côté de ceux qui exerçaient des responsabilités diverses à qui je faisais part de mon ambition j'entendis de curieux encouragements :

- votre projet est irréalisable mon pauvre ami - et les gens s'en foutent - ils ont autre chose à penser !

- il est fou ce jeune, il prend ses désirs pour des réalités !

et un autre - qui se reconnaîtra peut être et qui verra combien il s'est trompé - à qui je disais mon intention d'apporter ces 10.000 signatures au Ministère de l'Intérieur.

Une personne qui faisait dans "sa ville" de la "Protection Civile : Mais pour qui vous prenez-vous et pourquoi pas le Président de la République pendant que vous y êtes.....

Ah ! Ce n'est pas facile d'être en avance sur les autres. Et je sentais bien, quoi qu'il fut dit, qu'il faudrait un jour ou l'autre y arriver !

Seulement quand ? Combien de temps perdu et surtout de vies humaines ? Voyez-vous, ce temps perdu, je n'en ai pas la responsabilité. Elle se reporte sur tous ceux qui m'ont barré la route, ceux qui ont tout essayé pour m'arrêter (allez savoir pourquoi), ceux qui n'ont pas voulu comprendre et ceux qui n'ont rien dit du tout.

L'Avenir nous le dira, des vies seront épargnées grâce aux "5 Gestes qui Sauvent" sur la route et ailleurs.

220 Ceux qui m'ont cru, ceux qui ont Combattu pour cet Idéal et lui seul pourront en être fiers.

**Secrétariat Général :**

Immeuble "Le Carrousel"  
5, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16  
C.C.P. Marseille 3406-34

**ANUR**

**Association Nationale des Usagers de la Route**

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

adresse Région Nord

"5 Gestes qui Sauvent"  
59290 - WASQUEHAL

Toulon, le

POUR RECEVOIR LE LIVRET GRATUITEMENT  
PAR LA POSTE :

ADRESSER UNE ENVELOPPE DE FORMAT NORMAL  
AVEC NOM ET ADRESSE, TIMBREE A 0,85 Fr à

"5 GESTES QUI SAUVENT" 59290 WASQUEHAL.

**5** alerter  
baliser  
ranimer  
compresser  
sauvegarder

...gestes qui sauvent

# Sur la route des vacances, Si vous êtes témoin d'un accident : rappelez-vous les 5 gestes qui sauvent

Les grands départs en vacances ont déjà commencé et on signale déjà de graves accidents de la route. Vous, qui partirez ces prochains jours, serez peut-être témoin d'un accident et l'un des premiers sur place. Sachez que souvent, les blessés restent de nombreuses minutes sans secours et que certains meurent d'étouffement ou d'hémorragie. L'A.N.U.R. vous rappelle les 5 gestes qui sauvent.

Si vous arrivez sur les lieux d'un accident garer correctement votre véhicule afin qu'il ne gêne pas la circulation ou ne soit pas en position dangereuse. S'il y a des blessés il faut tout de suite penser à l'alerte qu'un autre témoin peut déclencher. Même s'il y a déjà du monde sur place inquiétez-vous que l'appel ait été donné ! Soyez conscient toute de suite des premiers dangers : autres véhicules pouvant percuter les voitures accidentées, alors, faites « baliser » dans les deux sens de l'accident en plaçant des triangles de présignalisation. Rappelez-vous, deux réactions immédiates :

● Alerter les secours (en ville sapeurs-pompiers ou police, sur la route toujours la gendarmerie, sur l'autoroute en utilisant toujours une borne d'appel).

Dire : quel accident, gravité, emplacement exact, nombre de blessés.

● Baliser les lieux (en ville 30 - 40 m avant l'accident, sur la route au moins 100 m, et faire des signaux de ralentissement, sur l'autoroute très loin avant, dans un seul sens évidemment (300 m), de nuit avec des lampes ou moyens fluorescents. Placer s'il le faut plusieurs triangles et les feux de détresse de véhicules arrêtés sur la bas côté. Si possible faire éclairer les lieux par des phares de voitures.

N'oubliez-pas de couper le contact, de ou de faire débrancher la batterie, d'interdire de fumer (souvent l'essence se répand sur le sol et les vapeurs peuvent s'enflammer très

rapidement). Si une voiture est en déséquilibre calez-la avec des pierres, cales, etc.

### IL Y A DES BLESSES :

Dans la voiture : laissez-les à leur place. Il est interdit de les sortir (sauf si le véhicule brûle, par imprudence des témoins le plus souvent). Il y a deux choses qui importent : s'ils saignent ou s'ils respirent :nal.

Abordez tout près, regardez-les bien (écoutez la respiration avec votre oreille près du nez et de la bouche, dégrafer le col et déserrer la ceinture), si la tête est penchée vers l'avant prenez-la doucement avec deux mains et mettez-la progressivement en arrière (ceci pour éviter l'obstruction de la bouche et l'arrière gorge par des mucosités) regardez-bien s'il n'y a pas d'hémorragie grave. Si oui, faites-vous aider, couper les vêtements, regarder d'où vient le sang, placer dessus un tampon de compresses et appuyer. Au bout de quelques minutes, tenez le tampon par une bande serrée suffisamment.

Un blessé est a terre : s'il est conscient, laissez-le sur le sol, voyez bien s'il ne risque aue aucun danger extérieur (feu, circulation), couvrez-le; restez près de lui, parlez-lui calmement. Une chose importante dans ce cas : l'hémorragie. Regardez-le bien de la tête aux pieds ! Le blessé est inconscient. Le danger est l'asphyxie ! Pour l'éviter le blessé doit être mis délicatement sur le côté (ce qui permet aux vomissements par exemple de s'écouler à l'extérieur).

Cinq gestes qui sauvent, un comportement simple, à la portée de tous, mais qu'il s'agit d'apprendre pratiquement car une attitude de secours ne se retient pas à la simple lecture.

Procurez-vous le livret «Cinq gestes qui sauvent» que l'A.N.U.R. met gratuitement à votre disposition en écrivant à «Cinq gestes qui sauvent» 59290 Wasquehal et mieux, quand vous aurez un peu de temps, apprenez-les !

**Secrétariat Général :**

Immeuble "Le Carrousel"  
5, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16  
C.C.P. Marseille 3406-34

# ANUR

## Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

+ livret + vivret I  
+ aut-RR

**Didier BURGGRAEVE**  
Parc d'Auteuil-B  
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Toulon, le 28 Juillet 1975.

R.D.S.

Monsieur Jean-Marie DAILLET  
Député de la Manche  
Résidence Torigny  
6 Square Victor Hugo  
50000 SAINT LO

**5** alerter  
baliser  
ranimer  
compresser  
sauvegarder

*...gestes qui sauvent*

Monsieur le Député,

J'ai relevé avec plaisir dans le journal "La Croix" de ce jour votre intervention auprès du Président de la République au sujet de la Sécurité Routière.

Je partage en effet votre point de vue pour dire que si la limitation de vitesse "contrôlée" et le port obligatoire de la ceinture et les campagnes d'information associées ont épargné 3000 personnes en 1974 par rapport à 1972 ce progrès ne saurait suffire.

Notre Association quant à elle a engagé depuis de nombreuses années une Campagne Nationale destinée à éduquer les automobilistes sur ce qu'il convient de faire en présence d'un accident et les premiers gestes permettant de Sauver les blessés graves dans les premiers instants.

Notre projet, après 8 ans de Combat à tous les niveaux a enfin été adopté mais nous semblons maintenant être coupés des milieux officiels.

Pour nous, il est important de savoir si l'épreuve obligatoire au permis de conduire à partir du 1er janvier 1976 sur les "gestes qui sauvent" sera théorique ou pratique, combien durera l'enseignement et par qui sera t'il dispensé ?

.../...

*Action d'intérêt public  
d'assistance de Secours  
aux Blessés de la Route*

.../...

Constatant l'intérêt que vous portez à ces problèmes je me permets donc de vous demander d'agir en tant que Parlementaire auprès de M. Christian GERONDEAU Directeur de la Sécurité Civile, responsable du Comité de la Sécurité Routière, 34 Avenue Marceau à PARIS.

Accepteriez-vous de vous faire mon interprète auprès de lui en lui posant ces trois questions ?

Je vous remercie par avance de ce que vous voudrez bien faire pour nous aider, notre action étant totalement bénévole.

Veillez croire, Monsieur le Député, en l'expression de mes sentiments très distingués.

Didier BURGGRAEVE

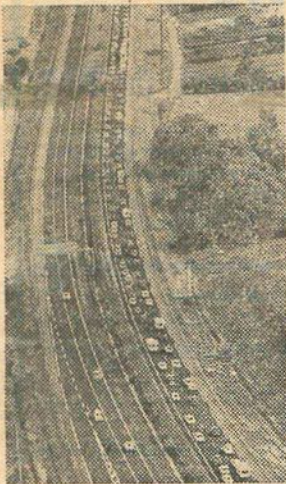
Vice-Président  
Prix de la Vocation



# Route : Vouloir « gagner » des vies

28 JUIL. 1975

par Gabriel DUPIRE



- Le grand chassé-croisé des vacances est plein de risques
- Après de spectaculaires progrès, la discipline des conducteurs se relâche
- Respecter de plein gré les mesures autoritaires

VOICI venue l'heure du grand chassé-croisé de l'été. Roulant dans des directions inverses, les « juilletistes » reposés vont se trouver en même temps que les « aoûtistes » fatigués sur les routes encombrées.

A considérer froidement les choses, toutes les conditions semblent réunies pour faire de cette période d'intense circulation un des sommets, sinon le sommet, de l'hécatombe routière. Toutes les conditions, sauf une : la sagesse des automobilistes.

Élément déterminant et irremplaçable, cette sagesse est « payante ». Constatant les incontestables progrès réalisés en ce domaine, M. Christian Gérondeau a pu dire des conducteurs français : « En moins de deux ans, leur comportement sur la route a profondément changé ; ils ont compris et accepté les mesures décidées par les pouvoirs publics ; dans l'ensemble, ils sont passés de l'âge adolescent à l'âge adulte. »

Effectivement, le bilan de l'année 1974 confirme et amplifie les bons résultats enregistrés durant le second semestre de l'année 1973, c'est-à-dire depuis l'entrée en vigueur des mesures limitant la vitesse en dehors des agglomérations. Désormais, les statisticiens parlent de « gains de vie ».

L'expression est exacte depuis que la courbe des accidents mortels s'est infléchie d'une manière spectaculaire, alors qu'on avait si longtemps accepté de la subir avec une sorte de fatalisme paralysant. Les récentes indications données par le ministre de l'Intérieur sont nettes : le nombre des tués est passé de 16 600 en 1972 à 15 600 l'année suivante et à 13 500 en 1974, soit une diminution de 20 % pour un trafic en augmentation d'environ 5 %.

Oui, des vies ont été « gagnées ». La tendance se maintient-elle ? Si, au cours du premier semestre de 1975, on a enregistré une diminution de 1,2 % du nombre des tués par rapport à la période correspondante de 1974, il semble que le comportement des conducteurs se dégrade actuellement.

A chacun de faire loyalement son examen de conscience car la meilleure réglementation ne peut remplacer la discipline de chaque conducteur, une discipline qui doit devenir un réflexe permanent avec ou sans la menace de la répression.

L'indéniable progrès réalisé ne saurait suffire à nous satisfaire. Un député, M. Daillet, l'a signalé au président de la République : « La limitation de vitesse a été incontestablement

une mesure efficace en épargnant en 1974 la vie de 3 000 personnes et les souffrances de 35 000 blessés, mais la route tue en France encore deux fois plus qu'en Grande-Bretagne et trois fois plus qu'aux Etats-Unis... »

D'autres mesures, on le sait, compléteront sous peu l'obligation du port de la ceinture de sécurité et le respect des limitations de vitesse. Il faut, notamment, gagner la bataille des « deux-roues » qui font tant de victimes chez les jeunes.

Au risque de paraître énoncer des évidences, répétons que la sécurité sur la route tient à quatre éléments : la route (son profil, sa signalisation, l'état de sa chaussée...), les conditions atmosphériques (saison, heure, visibilité...), le véhicule (charge, état mécanique, freins, pneus...), le conducteur (sa condition physique, ses réflexes, sa vue, son esprit de discipline...). Autrement dit, la route et ce qu'il y a dessus et autour ; le facteur humain étant le principal de ces éléments.

Dans quelques jours, nous saurons si la grande migration des vacances aura confirmé que les automobilistes français savent lutter contre l'absurde et veulent vraiment « gagner des vies ».

Il était important de tenter de rallier un parlementaire actif dans la lutte contre l'insécurité routière en attirant son attention sur les secours à apporter afin de sauver aussi, par ce moyen, de nombreuses vies.

Mais, à cette date, la « décision » du CISR était « en cours » d'application (c'est ce que je croyais). La mesure serait-elle appliquée en 1976 (alors qu'elle avait été prévue pour le courant de 1975) ?

Il restait des incertitudes. S'agirait-il vraiment d'une formation pratique ou à nouveau de notions théoriques ? A cette date, le projet définitif des « gestes de survie » n'avait pas été élaboré.

L'interlocuteur n'était plus « l'Équipement » mais directement **Christian GERONDEAU** délégué interministériel depuis juin 1972 et tout récemment également directeur de la sécurité civile (Direction de la sécurité civile qui remplaçait le SNPC).

Je posais les mêmes questions à **Paul BARBEROT** autre député actif dans ce domaine, le 6 septembre, car nous n'avions rien de précis pour la mise en application de la mesure, toujours fixée au 1<sup>er</sup> janvier 1976.

Je remettais au député de l'Ain la nouvelle brochure tirée à 400 000 exemplaires grâce au concours de la compagnie d'assurances AGF qui y incérera une « carte sanitaire d'urgence » à conserver sur soi et ses proches, à destination des équipes médicales en cas d'accident de la route.

Je profitais de la lettre pour revenir sur le fléau de l'alcool au volant, qui deviendra la seconde campagne nationale du CAPSU, car, en effet, beaucoup de sujets étaient traités par les pouvoirs publics et pratiquement rien face à ce risque et ses conséquences dramatiques.

**M. BARBEROT** était un député consciencieux. Il assumait sa mission de parlementaire comme on souhaiterait que tous les autres le fassent... Mais, à l'Assemblée, comme ailleurs, nous avons des députés actifs et d'autres qui ne faisaient pas grand-chose. Certains ne répondaient jamais, alors que les accidents de la route étaient une « grande cause nationale ».

Je reçus donc une réponse en date du 8 octobre. Je voulais, en le rappelant, rendre hommage à ce député.

Pour achever ce volume 2, comment ne pas publier intégralement le « tiré à part », la plaquette de 8 pages réalisée par le « Secours Routier Français », publiée dans « La Route », sa revue officielle, organisme créé en 1954 et sous tutelle notamment du ministère des transports !!!

Ce document contredit en totalité les assertions du ministère dit alors de l'Équipement, car, ces « quelques gestes qui sauvent » avec le « Protéger, Alerter, Secourir » et le « ABC » ? Il s'agissait tout simplement les 5 GESTES QUI SAUVENT.

Les quelques « irresponsables » qui se sont permis d'émettre des critiques sur la validité voire l'efficacité des 5 gestes, et plus précisément les 3 gestes d'intervention, auraient dû lire et relire ce document pour éviter de commettre une bévue !

Ces consignes datent du 4<sup>ème</sup> trimestre de l'année 1975. Ce sont elles que les pouvoirs publics devaient retenir, et uniquement elles – rien d'autre – pour l'obligation prévue pour le permis de conduire. De plus, le président de la Commission médicale du SRF était un certain **Professeur Marcel ARNAUD**. Quel gâchis !

**Secrétariat Général :**

Immeuble "Le Carrousel"  
5, Rue Picot  
83100 TOULON  
Tél. 93.14.16  
C.C.P. Marseille 3406-34

# ANUR

## Association Nationale des Usagers de la Route

B. P. 242 - 83053 TOULON CEDEX

Toulon, le 6 Septembre 1975.

**Didier BURGGRAEVE**

Parc d'Auteuil-B  
59390 LYS-LEZ-LANNOY

+ 1 livre 5 ct  
+ 1 cent. 1 ct

u.c

Monsieur Paul BARBEROT  
Député de l'Ain,  
6 rue du Docteur Nodet  
01000 BOURG EN BRESSE

**5** alerter  
baliser  
ranimer  
compresser  
sauvegarder

**...gestes qui sauvent**

Cher Monsieur le Député,

De 1969 à 1972, nous avons correspondu ensemble concernant les problèmes de Sécurité et notamment pour ce qui est du Secours aux blessés de la route.

Je mène depuis 8 années un Combat afin que les candidats au permis de conduire apprennent les "5 Gestes qui Sauvent" et l'A.N.U.R a développé cette action dans toute la France.

Je me souviens que vos interventions de l'époque ont été utiles pour notre action et je vous en remercie à nouveau.

Où en sommes nous ? Un premier point a été atteint puisqu'au 1er janvier 1976 cet enseignement deviendra obligatoire pour le permis de conduire.

Toutefois, il ne nous est pas possible, à nous ANUR, qui sommes pourtant en contact avec M. GERONDEAU et qui avons été les promoteurs de cette idée et de sa réalisation de savoir :

- si l'enseignement qui sera obligatoire le 1er janvier prochain sera théorique ou pratique ?
- quelle sera la durée de l'enseignement ?
- qui va enseigner et les moyens pédagogiques mis à leur disposition ?

enfin, ce qui est pour nous très important, sera t'il possible de conserver le titre "5 Gestes qui Sauvent" dans l'enseignement prévu par les services de la Sécurité Civile.

.../...

993 226

*Action d'intérêt public  
d'assistance de Secours  
aux Blessés de la Route*

.../...

Je sais que la Sécurité Routière est un domaine auquel vous êtes très attaché et c'est pourquoi je suis heureux de reprendre contact avec vous.

Voulez-vous poser ces questions à M. GERONDEAU. Nous attendons en effet ces réponses pour prendre une position officielle.

Je vous remets ci-inclus avec plaisir un exemplaire du livret "5 Gestes qui Sauvent" diffusé gratuitement et tiré à 400.000 exemplaires. Vous pourrez vous apercevoir du sérieux de notre travail désintéressé et bénévole.

Enfin, nous préparons à l'ANUR, à mon initiative, une action d'envergure contre l'alcool au volant.

Le conducteur qui tue en état d'ivresse devrait avoir son permis de conduire retiré à vie. Il s'agit d'une valeur d'exemple pour les autres mais aussi d'une sécurité car nous savons que ces gens là sont des récidivistes.

Pouvez-vous questionner le Gouvernement à ce sujet car nous nous étonnons que des mesures soient prises dans de nombreux domaines (vitesse, ceinture de sécurité, deux-roues, etc) et rien contre l'alcool au volant. Rappelez-vous le récent accident de Bourges (11 morts et de nombreux blessés graves) causé par un conducteur de poids lourd en état d'ivresse !

Espérant pouvoir toujours compter sur votre aide efficace, je vous prie de croire, Cher Monsieur le Député- en l'expression de mes sentiments très distingués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président  
Médaille d'Or de  
l'encouragement au dévouement

**PAUL BARBEROT**

DÉPUTÉ DE L'AIN  
CONSEILLER GÉNÉRAL  
MAIRE DE BOURG-EN-BRESSE  
6, RUE DOCTEUR-NODET  
01000 BOURG-EN-BRESSE  
(AIN)

PARIS, le 8 Octobre 1975

Monsieur Didier BURGGRAEVE

Parc d'Auteuil - B

59390 LYS-LEZ-LANNOY

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu en son temps votre lettre du 6 Septembre dernier, accompagnée de différents documents, et entre autres, du fascicule 5 et vous en remercie.

J'ai lu avec grand intérêt votre lettre et vous félicite pour l'action que vous continuez à mener dans le sens de la réduction des accidents de la route et également dans leurs conséquences.

Vous me posez certaines questions concernant l'enseignement obligatoire pour le permis de conduire ; si le titre donné à votre fascicule sera conservé ?

Je ne peux actuellement vous répondre, mais c'est très volontiers que je vais prendre des contacts pour essayer d'obtenir des précisions à vos demandes.

Dès que possible, je vous en ferai part et vous prie d'agréer, Cher Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.



Paul BARBEROT

## SI LE BLESSÉ A TOUTE SA CONNAISSANCE

Etendez-le sur le dos avec douceur et prudence (tête basse, pieds surélevés) sur une couverture que vous rabattrez sur lui.

## SI LE BLESSÉ EST MAL CONSCIENT ET, A FORTIORI, A PERDU CONNAISSANCE



Couchez-le sur le côté, la tête bien calée, un genou fléchi pour assurer sa stabilité. Laissé sur le dos il risquerait de s'étouffer par aspiration de sang et de régurgitation gastrique. Tenez-le au chaud sous une couverture.

### IL NE FAUT JAMAIS

donner à boire à un blessé de la route ayant ou non connaissance et, bien sûr, surtout pas d'alcool.



### IL NE FAUT JAMAIS

déplacer sans raison impérieuse ce blessé, ce qui provoquerait ou aggraverait l'état de choc.

### IL NE FAUT JAMAIS

dans le cas où le déplacement de ce blessé serait indispensable, le saisir par les membres supérieurs ou l'enserrer au niveau de la poitrine.

**NON!**



## "CES QUELQUES GESTES QUI SAUVENT"

## LE SECOURS ROUTIER FRANÇAIS

VOUS DIT

CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE

## EN PRÉSENCE D'UN ACCIDENT

# PROTEGER ALERTER SECOURIR

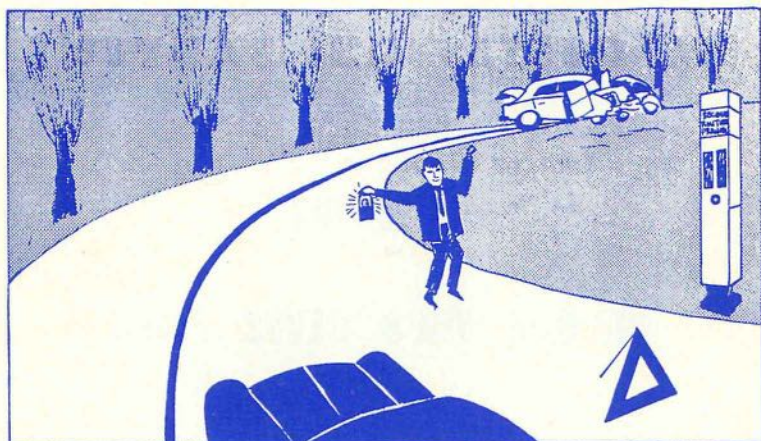
- A comme « Allongé sur le côté »
- B comme « Bouche à bouche »
- C comme « Compression »

COMITE NATIONAL



# PROTÉGER CONTRE

- LE FEU
- UN SUR-ACCIDENT
- LES INTEMPÉRIES
- D'ÉVENTUELS IGNORANTS



- Coupez le contact sur chaque véhicule accidenté, ou mieux, débranchez la batterie (pôle négatif)
- Immobilisez le véhicule sinistré (frein à main, cales)
- Postez à 100 mètres, dans les deux sens, une personne faisant des signaux de ralentissement (lumineux la nuit)
- Ou mieux encore, posez des triangles de sécurité. Vous devez toujours posséder au moins un de ces triangles à bord de votre voiture, en cas de crevaison la nuit, par exemple.

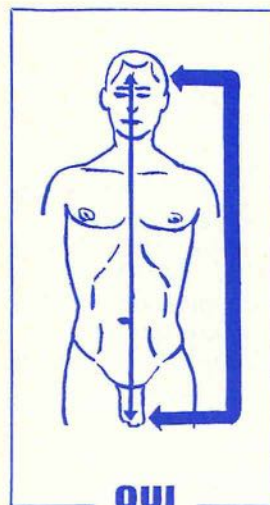


## IL NE FAUT JAMAIS

poser les triangles ou faire signe de ralentir à moins de 100 mètres du lieu de la collision, cela afin de permettre aux autres automobilistes de ralentir à temps et de s'arrêter avant les obstacles.

## CAS PARTICULIERS :

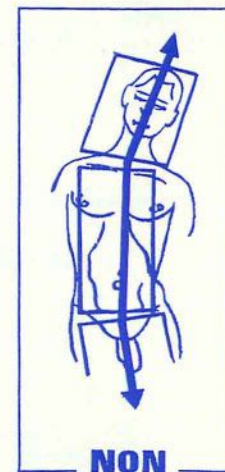
### SI LE BLESSÉ EST RESTÉ PRISONNIER DE LA VOITURE



- ET SI RIEN NE LE MENACE laissez-le où il est.

Sa désincarcération est l'affaire des sapeurs-pompiers qui disposent du matériel approprié ; mais apportez-lui là où il est les secours et les soins que réclame son état.

- MAIS SI VOUS DEVEZ LE SOUSTRAIRE A UN DANGER IMMINENT (incendie, éboulement),



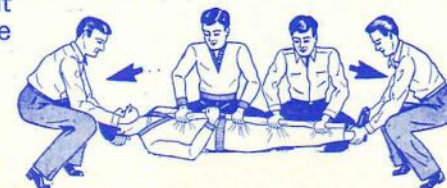
sortez-le progressivement, avec précaution, de telle manière que l'ensemble TÊTE-COU-TRONC fasse un tout rigide.

#### NE PLIEZ JAMAIS

- la tête sur le cou
- le cou sur le thorax
- le thorax sur le bassin

Déposez-le sur le sol, pour le reprendre aussitôt, mais à l'aide de quatre porteurs, cette fois

— le premier saisit la tête de la victime, une main sous le menton, l'autre sous la nuque. Il tire la tête et dans l'axe.  
— le second saisit les chevilles et exerce une traction en sens opposé à celle exercée sur la tête.  
— les deux derniers porteurs placent leurs avant-bras l'un sous les cuisses et les jambes, l'autre sous le tronc, — tout en maintenant la traction, les quatre porteurs lèvent le blessé en bloc, et à l'unisson.

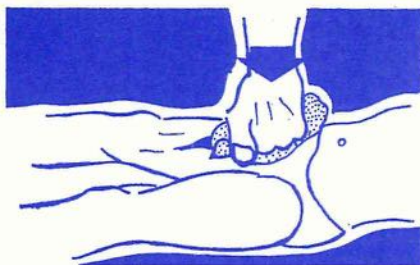


## SI LE BLESSÉ SAIGNE ABONDAMMENT :

### Il faut utiliser la COMPRESSION DIRECTE

- Découvrir la plaie si possible.
- Poser sur elle un gros pansement, un mouchoir ou, à défaut, le poing nu.

(le mieux est de poser sur la plaie un coussin hémostatique d'urgence).



Appuyer fortement  
au moins pendant 10 minutes.

Poser un second pansement  
sur le premier, si celui-ci  
ne suffit pas.

- Fixer le pansement avec une bande, ou à défaut, avec une cravate.

Serrer bien, mais sans excès.

- Surélevez le membre atteint.

Ce n'est que très exceptionnellement  
et en dernier ressort que vous  
pourrez placer un garrot

(méthode qui est désormais  
un procédé de grande exception).

## ALERTER

Le plus vite possible  
alerter les gendarmes  
par le moyen le plus rapide,  
(téléphone le plus proche,  
ou envoi d'un automobiliste  
à la gendarmerie).

Utiliser ces deux moyens  
simultanément ne nuit pas,  
afin d'être bien certain  
que l'alerte sera donnée.

Indiquer aux gendarmes  
l'essentiel :

le lieu exact,  
le nombre des victimes,  
la dimension et le nombre des véhicules  
ainsi que les facteurs aggravants  
(feu, blessé incarcéré, etc...).

La gendarmerie doit instantanément  
diffuser cette alerte aux services  
de secours existants dans son secteur.



### IL NE FAUT JAMAIS

évacuer à tout prix un grand blessé sans avoir  
préalablement secouru sa fragile survie et sans  
avoir correctement immobilisé les fracas osseux  
éventuels. Ce serait à coup sûr risquer d'aggra-  
ver son état (choc, suffocation, section de la  
moelle épinière).



# SECOURIR

Souvenez-vous qu'il n'y a en fait que deux cas d'extrême urgence :

- LES TROUBLES DE LA RESPIRATION
- L'HEMORRAGIE

pour lesquels il n'y a pas un instant à perdre.

## RESPIRATION ARTIFICIELLE

Les chances de réanimation, au cas où la respiration est arrêtée, sont en raison directe de la rapidité avec laquelle le sauveteur est capable d'intervenir.

Après six minutes, on ne peut plus rien espérer.

IL N'Y A DONC PAS UN INSTANT A PERDRE

...CHAQUE SECONDE COMPTE

AVANT TOUT, Donc

regardez si le blessé

- RESPIRE
- SAIGNE

MAIS ATTENTION

## IL NE FAUT JAMAIS

se désintéresser d'une victime en état de mort apparente (perte de connaissance, respiration nulle, absence de pouls, corps livide, lèvres et ongles bleutés, plaies ne saignant pas). Il s'agit avant tout d'un blessé qui manque d'oxygène mais qui est peut-être encore réanimable.

*REMARQUE : Il est bien évident que si vous êtes le seul témoin de l'accident, sur une route écartée et peu passante, la première action à entreprendre sera de secourir les blessés (respiration, contrôle d'une hémorragie). C'est seulement ensuite que vous alerterez la gendarmerie.*

## SI LE BLESSÉ NE RESPIRE PLUS OU TRÈS MAL :

● Il faut d'abord vider le fond de sa gorge et en retirer avec le doigt les corps étrangers (caillots, fragments d'os, dentier déplacé) qui l'obstrueraient.

● Il faut ensuite soulever la nuque et renverser la tête en arrière tout en tirant doucement sur elle.

Opérez lentement afin d'éviter d'aggraver une possible fracture des vertèbres du cou :

— une main appuie fortement sur le sommet de la tête ;

— l'autre soulève le menton dont la pointe doit être dirigée vers le haut.

● Effectuer ensuite « le bouche à bouche » si la respiration ne s'est pas rétablie.

Placez votre bouche largement ouverte sur celle de la victime en appuyant fortement afin d'éviter les fuites d'air. Pour la même raison, fermez ses narines en y appuyant la joue ou pincez-les avec la main qui maintient la tête renversée.

● Soufflez fort. La poitrine doit se soulever.

● Enlever votre bouche sans bouger les mains. La poitrine s'affaisse.

● Recommencez une quinzaine de fois par minute. Le mieux est de vous guider sur votre propre respiration.



## IL NE FAUT PLUS JAMAIS

appliquer aux blessés en mal de respiration les anciennes méthodes de respiration artificielle manuelle qui sont insuffisantes et aggravantes de lésions costales ou vertébrales toujours possibles.



## Conclusion

La conclusion de cette période 1971 – 1975 permet de mettre en évidence la nouvelle phase de l'action en faveur des « 5 gestes qui sauvent » qui, du plan local prendra un envol national avec le lancement de la campagne « nationale » à Nancy en septembre 1972.

Surtout, la sortie, enfin, d'une brochure de référence, même si la première édition pouvait être meilleure dans sa présentation, avec le soutien et l'agrément du **Professeur Marcel ARNAUD**, ce qui restera historiquement fondamental pour le projet lui-même. Difficile de critiquer le choix des gestes et leur description si ce qui est présenté a reçu l'aval du fondateur de la traumatologie routière et du secourisme routier !

L'aide de la **Fondation de la Vocation**, pour mes démarches et mes rencontres avec des hommes politiques ou hauts fonctionnaires n'était pas négligeable, loin de là.

La nomination enfin, en juin 1972, d'un délégué interministériel, était pleine d'espoir, pour améliorer – rapidement et durablement la sécurité routière – mais, je le croyais, également pour le projet des « 5 gestes ».

Enfin, on ne peut qu'être déconcerté de l'incohérence des positions, diverses et variées, contradictoires et très discutables, à la limite de l'incompétence et du n'importe quoi, des « pouvoirs publics », avec, dans l'ordre, les « objections » de l'Equipement, de l'Intérieur et de la Santé, malgré les trois lettres historiques qui disaient le contraire : 1968 du ministre de l'Intérieur, 1971 du ministre des Transports et 1973 du ministre (son directeur de cabinet) de la Santé !

Dans ces conditions, nous n'étions pas au bout de nos peines. Ce qui se passa confirma cette « prémonition ».

La période 1976 – 1981 à venir, jusqu'au changement de pouvoir et pas seulement de gouvernement, apportera encore son lot d'incohérences qui serait risible s'il ne s'agissait pas de la vie humaine !

**« Nos actes ne sont éphémères qu'en apparence.**

**Leurs répercussions se prolongent parfois  
pendant des siècles.**

**La vie du présent tisse celle de l'avenir. »**

**Gustave Le Bon**

J'espère que cette citation est valable pour l'œuvre du **Professeur Marcel ARNAUD** dont on parle heureusement encore et toujours aujourd'hui, plus de soixante ans après son « cri d'alarme » au congrès de chirurgie de 1957 et que ce sera le cas pour les « 5 gestes qui sauvent » et l'action du CAPSU contre le fléau du risque accidentel.

## DOCUMENTS

**Les documents en annexe qui accompagnent ce volume 2 apportent un complément indispensable à la compréhension de cette période. Avec leur présentation, on trouvera un commentaire en italique.**

**Monsieur Robert DEJOUR – La Revue « La Route » et le « Secours Routier Français :**

**Le 29 septembre 1971, j'écrivais à M. DEJOUR afin de recevoir la revue officielle du SRF « La Route ».**

*Tout est dit dans cette lettre. Je lui rappelais notre rencontre à Nanterre en 1968 (voir volume 1) et l'informe avoir revu le **Professeur ARNAUD** à Nainville quelques jours plus tôt lors d'un stage (Pédagogie du secourisme). Notre combat pour les « gestes qui sauvent » était le même. Où est aujourd'hui la « collection » de « La Route » évoquée par la secrétaire dans sa réponse du 12 octobre ? Avec la suppression du SRF – qui faisait de l'ombre à quelques fonctionnaires influents – tout a probablement disparu ! Mais le lien avec le SRF a continué (Cf. nouvelle lettre du 30 juin 1972) puis, après la mort de M. **DEJOUR** en 1981 et un peu de flottement, l'action reprendra avec M. **Serge ADAM** en 1983.*

**Le 23 octobre 1971, invité par l'ANUR à Toulon, je suis appelé à faire une intervention à la tribune – avant la projection d'un film « Une jolie petite route » qui précise le comportement des premiers témoins. Un tiré à part reprendra l'intégralité de mes propos et propositions :**

*Il peut y avoir une confusion entre l'ANUR et l'UNUR, deux associations qui se côtoyaient et je l'avais fait moi-même en 1971. En fait c'est bien l'ANUR (Association nationale des usagers de la route) qui agira en faveur des « 5 gestes qui sauvent », avec mon accord, durant plusieurs années (jusqu'en 1976).*

*Ce tirage de mon intervention fut joint à tous les courriers aux parlementaires.*

*On remarquera dans cette intervention de Toulon : le rappel de la remarque du **Professeur ARNAUD** « On relève un blessé, on transporte un agonisant, on hospitalise un mort » ; les 30% d'accidents mortels commis par des conducteurs en état d'ivresse ; le comportement des témoins (impuissants) en présence d'un accident de la route... Tout un programme pour la future délégation à la sécurité routière ?*

**Article de presse sur le programme d'action de l'ANUR :**

*Tout est dit sur les objectifs de l'association qui reprenait la plupart de mes propositions et c'était l'essentiel. On notera déjà notre souci d'initier les jeunes au secourisme, dès l'école... Ce qui est fait pourtant actuellement est toujours très insuffisant.*

**Présentation des « 5 gestes qui sauvent » dans une auto-école à Lille :**

*Ce fut la première expérience dans une auto-école, le 6 novembre 1971. L'initiative en revenait au directeur de cette auto-école qui m'avait contacté.*

*Le titre de l'article de « La Voix du Nord » pouvait prêter à confusion « Directeur national » pour les « 5 gestes qui sauvent », au sein de l'ANUR, certes, mais pas du secourisme... en France. Mais, en imaginant comment les choses auraient pu évoluer si effectivement j'étais devenu ce « responsable » au niveau national, il suffit de reprendre mes propositions de l'époque pour la diffusion du secourisme, des « 5 gestes » au permis de conduire à l'enseignement par l'Education nationale pour comprendre que nous n'en serions pas là aujourd'hui !*

**DIDIER BURGGRAEVE**

Lauréat de la  
Fondation de la  
Vocation

1<sup>er</sup> Décembre 1970

*" Quand la vie d'un  
homme est en danger,  
tout doit être fait pour  
tenter de la sauver "*

*Didier Burggraeve*

**Le 29 Septembre 1971.**

Monsieur Robert DEJOUR,  
Directeur de la revue  
' La Route '  
99, Bld Arago  
75 - PARIS XIVème

**Cher Monsieur,**

A l'occasion d'un récent stage à Nainville  
les Roches, j'ai pu obtenir un exemplaire de la  
revue 'La Route' éditée par le Secours Routier  
Français dont vous vous occupez avec tant de com-  
pétence depuis de nombreuses années.

J'ai l'ai trouvée excellente et c'est  
pourquoi je vous remets sous ce pli un virement  
postal de 20 Fr représentant mon abonnement.

Je suis en possession du n° 36; il me  
serait agréable de recevoir quelques anciens nu-  
méros s'il vous en reste en stock.

J'avais eu le plaisir de vous rencontrer  
lors d'une réunion avec Guy LUX à Nanterre en 1968 !  
J'étais alors à la Brigade de Sapeurs-Pompiers de  
PARIS. Depuis cette date, j'ai toujours poursuivi  
avec passion mon activité Secouriste, de Protection  
Civile et de Sécurité Routière aussi.

.../...

.../...

Vous savez d'ailleurs sur ce point particulier que je me bats pour faire agréer certaines propositions par le Gouvernement et je dois dire que c'est en bonne voie.

J'admire beaucoup, est-il besoin de vous le dire, le Professeur ARNAUD et croyez que pour un Jeune, c'est enthousiasmant de le voir poursuivre avec tant de foi, de courage, de force et de compétence cette activité originale et formidable.

Moniteur de Secours routier, formé par ses soins, je suis un actif propagandiste de ses idées et enseigne avec Honneur les excellentes méthodes qu'il diffuse.

J'ai eu la chance de pouvoir bavarder avec lui à Nainville la semaine dernière. Je me félicite de le connaître.

Sachez, Cher Monsieur, que je mets mes modestes moyens à votre disposition si je puis vous aider dans ce Combat qui est le nôtre.

Veillez croire, je vous prie, Cher Monsieur, en l'expression de mes meilleurs sentiments.

Didier BURGGRAEVE

DIDIER BURGGRAEVE

Le 30 Juin 1972.

+ int. Luvèille.

Monsieur Robert DEJOUR,  
Rédacteur en Chef de la revue  
LA ROUTE,  
99, Bld Arago  
75 - PARIS 14ème

Cher Monsieur,

Je reçois à l'instant votre excellente revue.

Je n'ai hélas jamais reçu les numéros 38 et 39.

Voudriez-vous avoir la gentillesse de me les faire adresser. Je vous remercie d'avance.

D'autre part, je pense que vous accepterez, à l'occasion d'insérer un petit article sur mon Action en faveur de la Sécurité Routière. Je lutte d'ailleurs à vos côtés depuis plusieurs années pour une large diffusion des Gestes qui Sauvent.

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Paris, le 12 Octobre 1971.

Monsieur Didier BURGGRAEVE  
5, rue Delerue  
  
59. WASQUEHAL

---

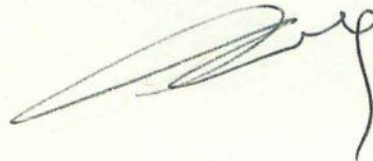
Monsieur,

Nous avons pris bonne note de votre demande d'abonnement à notre revue et vous remercions de votre virement postal de 20 F représentant le montant de cet abonnement à partir du 3ème trimestre 1971 soit le numéro 37. Celui-ci vous sera adressé sous quelques jours.

Malheureusement, il ne nous est pas possible de vous faire parvenir, comme vous nous le demandez, quelques numéros de notre revue parus antérieurement car nous n'en n'avons que quelques exemplaires de chaque que nous conservons, bien évidemment, pour notre collection.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

La secrétaire :



P.S. Ci-joint votre carte d'abonnement 1971 - 1972.

EN 1971,  
NOUS APPROCHERONS LES 20.000 MORTS SUR LES ROUTES,  
350.000 BLESSES DONT PLUS DE 80.000 RESTERONT INFIRMES A VIE,  
HANDICAPES OU PARALYSES !

NON, JE N'ACCEPTÉ PAS CELA COMME UNE RANCON  
NORMALE DU PROGRES !

Didier BURGGRAEVE - TOULON - 23 Octobre 1971.

---

INTERVENTION DE DIDIER BURGGRAEVE, LAUREAT 1970 DE LA FONDATION DE  
LA VOCATION, DIRECTEUR NATIONAL DE L'ENSEIGNEMENT A L'UNION NATIONALE  
DES USAGERS DE LA ROUTE - TOULON - 23 OCTOBRE 1971

---

L'accident, Mesdames et Messieurs, vous le savez, c'est toujours pour les autres et jamais pour soi. Pourtant, nous sommes tous vulnérables, personne ne se soustrait à la loi de l'automobile, à la loi de la route, à la loi de la vitesse.

Notre Pays paye durement ce phénomène que nous n'avons pu maîtriser. En fait de phénomène, nous sommes, nous, les hommes, assez coupables car, 9 fois sur 10 l'accident est dû à notre faute.

La route, pour certains est devenue un cauchemar, on n'y circule plus à l'aise, on ne sait pas si on en reviendra; chaque week-end doit être payé cher et l'opinion publique accepte aujourd'hui les hécatombes routières comme une rançon normale du progrès !

A quoi bon des chiffres, nous en sommes blasés ! Tout le monde sait maintenant que la route tue 50 Français chaque jour, qu'une voiture sur 1000 en tue 1 dans l'année.

Mais, beaucoup ignorent, par contre, que si l'on n'y prend garde, on va relever un blessé, transporter un agonisant et hospitaliser un mort. Nous sommes arrivés à un tournant décisif de la lutte contre cette mortalité excessive.

Il y a plus de 10 ans que des cris d'alarme ont été lancés ici et là ! C'est comme pour la pollution ! Il y a 10 ans que l'on aurait dû déjà y songer, y travailler, prendre des mesures ! NON, on a attendu la saturation. Eh bien, pour la voiture, pour la route, c'est la même chose, il est presque trop tard et nous tous, nous sommes impuissants !  
POURTANT, IL FAUT QUE CA CHANGE !

Demain, dans nos statistiques, nous ne voulons plus constater que 30 % des accidents soient causés par l'alcoolémie du conducteur !

Demain, dans nos statistiques, nous ne voulons plus voir 65 % des véhicules avec un mauvais éclairage, des freins défectueux ou des pneus lisses !

Demain, dans nos statistiques, nous ne voulons plus constater que 50 % des accidentés meurent avant leur admission à l'hôpital et 23 % au cours du premier jour d'hospitalisation !

Demain, et c'est à nous de faire en sorte qu'il en soit ainsi, conduire une voiture sera un acte mesuré, contrôlé et non du rodéo dans un engin de compétition, une machine à tuer !



Le conducteur doit être conscient de sa responsabilité, ne prendre le volant que s'il est en bonne santé, en possession de tous ses moyens, pourvu de bons réflexes car, on ne conduit pas une voiture, en 1971, comme un char à boeufs !

En France, parmi les tués, il y a une proportion égale d'automobilistes et de deux roues et piétons ! 50 % de tués en voitures, 50 % de deux roues et piétons ! Et, justement, parmi ces automobilistes, combien encore auraient pu être épargnés grâce à la ceinture de Sécurité ?

La ceinture augmente, et ce n'est pas Maurice TRINTIGNANT qui me contredira, de 30 à 60 % les chances de survie en cas d'accident tandis que l'éjection, sans ceinture tue dans 50 % des cas !

Alors, les Jeunes se sentent particulièrement visés dans cette affaire ! Nombreux sont ceux qui disparaissent sur nos routes ! C'est effrayant, sachez le !

Alors, les Jeunes, aussi, veulent faire quelque chose car c'est terminé le temps ou l'on décide sans les consulter ou en les mettant à l'écart. Faut plus les prendre pour des canards sauvages !

Nos efforts, nos solutions, nos suggestions, à nous, tous, porteront leurs fruits, j'en suis sûr car nous sommes tous concernés !

La route, ce ne doit plus être un lieu de passage tout court ! Les automobilistes doivent bien s'en imprégner. Ils doivent être solidaires et s'entr'aider en cas de besoin !

Mais, que se passe t'il, au contraire, actuellement, quand un accident s'est produit ? Les gens s'agglutinent autour des débris, des carcasses, des blessés ! Ça cause et ça cause bien, on regarde, on essaie de savoir qui est en tort, qui est en droit, les commentaires vont bon train mais personne n'intervient, personne ne porte secours aux blessés, aucun d'entre eux n'est capable d'apporter les tout premiers soins qui, dans les urgences secouristes permettraient de sauver de nombreuses vies humaines.

Pourquoi ne peuvent t'ils pas ? Parce qu'ils n'ont pas été éduqués, avertis, de la conduite à tenir en cas d'accident ! RIEN n'a été prévu pour les préparer à réagir sagement ! Alors, est-il possible, est-il possible qu'en 1971 nous en soyons toujours là ?

Les accidentés de la route requièrent des secours rapides car ils ne peuvent, souvent, attendre l'ambulance, il faut les sauver AVANT, c'est à dire au cours des premiers instants. 50 % des accidentés meurent, oui, avant d'arriver au service hospitalier où ils auront été transportés après un délai qui est hélas encore trop long ! Mais, si des soins, des gestes précis, appropriés, avaient été prodigués sur ces gens à l'agonie, sur ces femmes, ces enfants, ces hommes entre la vie et la mort, notre tristesse aujourd'hui serait un peu moindre car, vous le savez, nous pouvons sauver des centaines de vies humaines sur nos routes. Personne n'ignore plus que le manque de secours immédiats fait cruellement défaut et est à l'origine de ces statistiques épouvantables !

La France, a dit quelqu'un, est un Pays où hélas, la discipline et le sens civique ne sont pas des vertus dominantes !

EH BIEN, CA AUSSI, IL FAUT QUE CA CHANGE !

Très tôt, Mesdames et Messieurs, j'ai senti, j'ai ressenti cet Appel, cette Mission à accomplir ! J'ai donc travaillé, lutté, combattu; j'ai défendu et SEUL tout d'abord la solution aujourd'hui acceptée par tous, celle d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire un exercice pratique de Secourisme dont je vous parlerai ensuite, les 5 Gestes qui Sauvent.

Oh cela n'a pas été facile à un tout Jeune, inconnu, illuminé pour les uns, amusant pour les autres, mais, petit à petit, de plus en plus sûr de lui, de plus en plus écouté, convaincant, animé par la foi dans son Combat, le désir de vaincre, la rage d'y arriver !

Oui, si j'ai su parvenir, en 4 années de travail incessant, à émouvoir, sensibiliser, toucher l'opinion et surtout ceux qui ont la responsabilité des décisions, c'est grâce au Courage, ce Courage extraordinaire qui me venait comme un message de ces morts, de ces blessés, de ces handicapés, infirmes à vie !  
NON, je n'accepte pas cela comme une rançon normale du progrès !

Pour vous, pour nos enfants, pour les usagers de la route, pour cette vie qui est là, entre les mains des premiers arrivants, j'ai donné et je donnerai encore tout ce que j'ai, toute ma force, toute mon énergie !

Pour que la route ne soit plus un champ de bataille, pour que chaque automobiliste puisse Sauver au moins les siens, j'ai adressé des milliers de lettres, au Président de la République, au Premier Ministre, aux Ministres, de l'Intérieur, de l'Équipement, des Transports, de la Santé Publique, à tous les Députés de France aussi avec qui j'entends conserver le contact jusqu'à la décision finale.

Mais, la Foi d'un Jeune ne s'arrête pas là, elle est, je le dis, pour ceux qui ont mon âge et qui sont dans cette salle, inébranlable ! Je ne veux aucun remerciement, je ne demande rien si ce n'est que cette résolution soit prise le plus tôt possible par les Pouvoirs Publics car le temps presse, chaque jour perdu est lourd de conséquences !

Aujourd'hui, je vous demande votre aide car, j'ai besoin de votre soutien. Mais, en fin de compte, ce sera la victoire de la vie sur la mort et rien de plus ! Cette idée, je vous la livre, à tous, c'est la vôtre, c'est la nôtre et nous la défendrons partout !

Les Jeunes, à qui si souvent on reproche de ne rien faire ou de critiquer sans rien apporter ont lancé un défi, un défi de taille à la génération d'en face ! Mais, ils savent que pour le gagner, ils ne pourront y arriver seuls ! La bataille de la route est l'affaire de chacun de nous !

Alors, attablons-nous, attirons à nous tous ceux qui veulent apporter leur modeste mais combien utile et nécessaire contribution. NON, celui qui perd son sang, qui étouffe, ne mourra plus ou aura des chances de s'en tirer, demain, grâce à ces gestes sauveurs que chacun de nous est capable d'apprendre, de retenir et d'appliquer. Ne me parlez pas du sang qui fait évanouir ! On n'a pas le droit de s'évanouir quand on a un blessé en face de soi, on n'a pas le droit quand notre intervention peut faire basculer la balance du côté de la Vie !

La Vie, que c'est beau la Vie dit la chanson - N'oublions pas qu'elle est si fragile, qu'elle ne tient qu'à un fil.

Dans la voiture, installés confortablement, à l'aise, dans une ambiance agréable, on ne se soucie guère de ce qui peut advenir. Pourtant, nous ne devrions prendre le volant sans être capables de Secourir ceux qui souffrent, ceux qui sont en danger, ceux qui mourront sans nous !

Dans notre habitacle roulant, on ne pense qu'aux joies, qu'aux loisirs, qu'au soleil et, brusquement, c'est l'accident, imprévisible, inévitable, spectaculaire et meurtrier. Tous les passagers sont violemment catapultés vers l'avant de la voiture et s'ils ne sont pas attachés ils iront s'écraser contre cet environnement hostile, ces vitres, ces tôles, ce tableau de bord, ce volant, ce levier de vitesse, ce rétroviseur, ces sièges... Ici-là, dans les carcasses mêmes ou sur le bas côté gisent nos victimes, dans des états de souffrance divers. Que faut-il faire, que faut-il ne pas faire ? Voilà ce que tous les conducteurs sauront bientôt !

Nous ne ferons pas d'eux des Secouristes, pas du tout, mais des hommes et des femmes conscients de leur énorme responsabilité, animés d'un sentiment honnête de solidarité, du sens du Devoir, celui qui commande à quelqu'un de ne pouvoir s'empêcher de soulager celui qui souffre; des hommes et des femmes sachant faire, et bien, le geste utile et épargner les mouvements désordonnés, dangereux !

5 Gestes qui Sauvent, il n'en faut pas plus, mais il n'en faut pas moins; 5 Gestes qui Sauveront, qui vous sauveront, qui nous sauveront peut être un jour ?

Cet enseignement, gratuit, pourra être diffusé et assimilé en quelques heures, étant entendu que nous ferions appel à des moyens modernes d'enseignement. Pour apprendre des gestes, il faut les faire, les pratiquer, 10 fois, 20 fois, 100 fois s'il le faut. Ils ne souffrent pas l'à peu près, l'improvisation. On doit être sûr de soi, confiant, et cela s'acquiert, quand on le veut, quand on accepte de s'en donner la peine. Et il y a aussi tous ses conseils que l'on transmettra aux futurs conducteurs en éveillant leur attention, leur mémoire intellectuelle, auditive et aussi visuelle. Pour cela, je fais confiance à l'Union Nationale des Usagers de la route.

Appeler les secours, baliser la route, stopper une hémorragie, placer un blessé sans connaissance en bonne position ou pratiquer le bouche à bouche demandent un peu de présence d'esprit, un désir de se rendre utile mêlé à cette sûreté de jugement qui vous permettra facilement d'agir avec calme et sang froid !

Personne ne vous remerciera de ce que vous aurez fait, sachez-le, mais, nous, nous ne le faisons pas pour cela, nous le faisons, nous le ferons, parce que c'est notre Devoir, un Acte de Bravoure Civique, le plus bel qui puisse exister et qu'un être humain puisse accomplir ! Le Secourisme, Mesdames et Messieurs, essayez de vous le rappeler, c'est un état d'esprit, une discipline, dont doivent s'imprégner tous ceux qui ont accepté ou revendiqué l'Honneur de Secourir leurs semblables !

Enfin, restons guidés par cette volonté d'y arriver, coûte que coûte ! Comme il est réconfortant de vous voir aussi nombreux ce soir - vous voyez bien que nous allons gagner la bataille ! Oui, ne demandons pas à notre Pays ce qu'il peut faire pour nous mais ce que nous pouvons faire pour lui.

Quand la vie d'un homme est en danger, TOUT doit être fait pour tenter de la Sauver !

Pour moi, pour vous, peut-être, ce qui est important, c'est de lutter jusqu'au bout, même seul, de ne jamais dévier, de ne jamais désespérer. Je suis fort, je suis confiant, je me sens utile. Ce ne sont pas les vivants mais les morts qui me le rappellent !

-----

Cette intervention a été précédée d'un ensemble de conseils donnés par Maurice TRINTIGNANT, ancien coureur automobile, autour du livre 'Comment conduire sa voiture' et de la présentation par M. Georges PASCAL, Président de la Chambre Nationale des Experts en automobile et circulation routière du projet d'unification Européenne de Signalisation routière et de l'éclairage des véhicules.

Une motion a été adressée par le Président Robert ARDOINO à M. Jacques BAUMEL, Secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre afin d'appuyer les '5 Gestes qui Sauvent' qui ont reçu l'approbation de tous les Groupes Parlementaires à l'Assemblée Nationale. Ce projet est également soutenu par près de 200 Députés. M. Jean CHAMANT, Ministre des **Transports** est favorable à son application. M. Alain FOHER, Président du Sénat approuve pleinement cette initiative.

Didier BURGGRAEVE rencontrera début avril 1972, M. Raymond MARCELLIN, Ministre de l'Intérieur. Il lui apportera 10.000 signatures afin d'appuyer cette suggestion qui pourrait épargner, sur nos routes, chaque année, des centaines de vies humaines.

FAITES REMPLIR LES CIRCULAIRES DE 20 SIGNATURES OU FAITES ADRESSER A '5 GESTES QUI SAUVENT, 59 - WASQUEHAL' CARTES POSTALES OU DE VISITE AVEC SIGNATURES.

5 GESTES QUI SAUVENT

-----

- 1 - APPELER LES SECOURS (Pompiers, Police ou Gendarmerie)
- 2 - BALISER LA ROUTE (de chaque côté de l'accident pour prévenir les autres automobilistes)
- 3 - STOPPER LES HEMORRAGIES (Comprimer la plaie qui saigne, avec un mouchoir puis maintenez-le pour que le sang ne coule plus)
- 4 - DEGAGER D'URGENCE POSITION SECURITE (Si la voiture risque de brûler c'est le seul cas)
- 5 - BOUCHE A BOUCHE A faire si la victime ne respire plus. Dégager l'arrière-gorge auparavant.

" Nous ne pourrons être un Pays d'Avenir sans régler cette question au plus vite et un Pays Moderne sans que chaque citoyen ne puisse agir efficacement en cas d'accident"

Extrait lettre au Premier Ministre - Août 1971 -

Didier BURGGRAEVE.

## A L'ASSOCIATION NATIONALE DES USAGERS DE LA ROUTE programme d'action pour la rentrée

L'Association nationale des usagers de la route a tenu une réunion de travail à Lille lundi en présence du président national venu de Toulon, M. Robert Ardoino. Un programme d'action a été mis au point pour la rentrée. Le premier objectif est d'étoffer l'association en délégués départementaux.

La campagne « 5 gestes qui sauvent » prendra un nouvel essor. Des livrets d'enseignements seront imprimés. M. Didier Burggraeve représentera l'association de la Table ronde sur la Sécurité routière à Paris. Il sera demandé au gouvernement dans un premier temps de rendre obligatoire l'enseignement du secourisme (5 gestes qui sauvent) aux routiers en puissance (conducteurs de poids lourds, transports en commun...) afin d'arriver progressivement à tous les conducteurs. Mais la réalisation de ce projet devra être précédée par une grande campagne de presse, de radio et de télévision.

L'Association va engager des discussions avec le ministère de l'Education nationale afin de faire introduire l'initiation au secourisme dès l'école. Dès l'année prochaine elle demandera aux pays membres de la Communauté européenne d'adopter cette solution pour leur pays.

L'A.N.U.R. va prendre contact avec la Chambre des auto-écoles afin de demander que des recyclages gratuits sont proposés aux automobilistes. D'autre part, l'A.N.U.R. va attirer tout particulièrement l'attention du gouvernement sur la question du bonus et du malus. Les bons conducteurs ne sont pas assez récompensés. En fin de compte, avec l'augmentation régulière des primes d'assurances il n'y a aucune modification dans le sens souhaité. Elle propose d'augmenter

ce bonus, de le faire passer à 50 % si le conducteur n'est responsable d'aucun accident au bout de quatre ans.

Elle demande le triangle de présignalisation et les feux clignotants simultanés pour le balisage, une meilleure signalisation, un carnet d'entretien des organes principaux de la voiture (direction, suspension, freins...) complété par des annotations concernant les infractions graves du conducteur. Les personnes reconnues malades ou de plus de 65 ans devraient se soumettre obligatoirement à un examen médical régulier.

Enfin l'ANUR met sur pied sa seconde campagne nationale concernant l'alcool au volant. Elle demandera à tous les députés de soutenir un nouveau projet : taux unique d'alcoolémie à 0,80 gr ; retrait du permis de conduire de cinq ans si accident matériel en état d'ivresse, dix ans avec blessé, à vie si mort d'homme avec obligation de repasser le permis pour les deux premiers cas.

L'Association existe non pas pour « faire plaisir » mais pour qu'il y ait moins de tués sur les routes.

# Directeur national de l'enseignement du secourisme, M. Burggraeve évoque les "cinq gestes qui sauvent"

En présence de M. Louis Menu, président du syndicat des auto-écoles ; du capitaine Deprey, représentant le colonel des C.R.S. Silbereis ; de nombreux responsables de l'éducation routière et de plusieurs chauffeurs en puissance, une réunion d'information sur les premiers gestes à faire en cas d'accident, a eu lieu samedi après-midi à l'Auto-Ecole Segers, rue de Roubaix à Lille.

M. Didier Burggraeve, directeur national de l'enseignement du secourisme à l'Association des usagers de la route, était l'invité d'honneur de cette assemblée, la première du genre sur le territoire français.

En une première partie, M. Noël Segers parla du renforcement de l'éducation des conducteurs en matière de sécurité.

## Le Premier ministre est au courant

« Le service national des examens du permis de conduire, dit-il, a déjà revu le questionnaire du code de la route et y a inséré de nouvelles questions, entre autres, dans le chapitre « Le comportement du conducteur », celle qui concerne les premiè-

res personnes arrivées sur les lieux d'un accident corporel. Il prévoit, pour l'année 1972, d'y ajouter des questions sur le secourisme. Ce dossier se trouve déjà, pour être signé, sur le bureau du Premier ministre, M. Chaban-Delmas... ».

M. Segers ayant, bien entendu, remercié les personnes présentes, insista sur le rôle plus vaste qui incombe désormais aux moniteurs : enseigner la conduite, les notions essentielles du code de la route, créer les réflexes et l'automatisme, mais aussi, étant donné le nombre croissant de véhicules, renforcer l'éducation des conducteurs, tant pour la sécurité de tous que pour l'économie du pays.

## Des chiffres qui... renversent !

Par sa conférence appuyée de diapositives, M. Burggraeve mit l'accent sur certains détails assez extraordinaires que tout automobiliste aurait intérêt à retenir :

Lorsque le choc se produit à l'avant par une décélération brutale provoquant un arrêt, la tête vient heurter le haut du pare-brise et pendant la trajectoire de cette projection en avant, les vertèbres cervicales et la boîte crânienne subissent de graves dommages.

C'est ainsi que l'on a calculé qu'un homme de 70 kg animé d'une vitesse de 60 km/heure, stoppé d'un coup, développe une puissance de 9,500 t.

Sous le choc, les membres inférieurs seront certainement atteints. Il se produira vraisemblablement des fractures ou des lésions externes et des hémorragies. Un arrêt pile à 50 km/heure correspond à une chute libre de 9 m de haut ; à 75 km/heure, la chute libre égale 22 m de haut et à 100 km/heure, la chute comparée est de 39 m de hauteur.

Lors d'un choc frontal de la boîte crânienne, il faut noter que le cerveau, qui pèse généralement 1,500 kilos sous l'effet

du stop à 60 km/h, arrive à peser 25,330 kilos ; il va alors heurter l'intérieur du crâne et se détériorer.

Lors d'un autre point d'impact du corps du conducteur sur le volant ou la colonne de direction, le foie, par exemple, qui pèse généralement 1,700 kilo, sous l'effet du stop à 60 km/h, arrive à peser 28,750 kilos.

Il faut ajouter à cela la rupture ou le bris des vertèbres lombaires provoquant la paralysie partielle ou totale des membres inférieurs.

\*\*\*

Après son exposé, M. Didier Burggraeve présenta, commenta et démontra l'application des « cinq gestes qui sauvent » : appeler du secours, baliser la route, stopper les hémorragies, dégager pour sauver et placer en position de sauvegarde, ranimer.



Au premier rang de l'assistance, le capitaine Deprey et le président Menu.

(Ph. « La Voix du Nord »)

## **Après Toulon, l'intervention de Lunéville :**

*C'est à l'invitation de **Pierre BLAHA** que je me rendais à Lunéville, le 3 juin 1972, pour assurer la présentation et la promotion de la campagne. Après Toulon, je pouvais confirmer et préciser les actions en cours. Propos tenus quelques jours avant la création de la délégation interministérielle à la sécurité routière. Quant à ma participation à la « Table Ronde », ce ne fut qu'un accord « bidon » pour faire patienter. C'est une pratique « administrative » fréquente, hélas. **Pierre BLAHA** avait mis sur pied des ESPC (comme à Wasquehal). Il fut, dans sa ville, dans sa région et aux réunions parisiennes, un militant inconditionnel des « 5 gestes ».*

## **La fiche simplifiée du Secours Routier français :**

*La revue « La Route » du SRF, publiait une fiche simplifiée (une page) dans son numéro 40 du 2<sup>ème</sup> trimestre 1972 intitulée « Prompts secours aux blessés de la route **LES GESTES QUI SAUVENT** » où l'on retrouvait la terminologie habituelle du **Professeur ARNAUD** et 4 de nos 5 gestes : L'alerte (avec notamment la borne d'appel d'urgence), la protection des lieux pour éviter le suraccident et éviter le feu, le traitement des hémorragies et de l'état d'asphyxie. Seule manque la PLS (position latérale de sécurité), mais on la retrouvera plus tard.*

## **La presse et les accidents de la route :**

*La presse, à tous les niveaux, abordait quotidiennement le drame des accidents de la route. Ici, comment les Anglais (il y a 35 ans) faisaient déjà beaucoup mieux que nous, et le bilan « catastrophique » de l'année 1971.*

## **Le Secourisme :**

*Dans notre pays, la diffusion du secourisme, sa définition précise et le choix des méthodes et techniques, était le fait de deux personnalités. Le **Médecin Général Paul GENAUD\*** et, pour le secourisme routier, son concepteur, le **Professeur Marcel ARNAUD**. Ainsi, le « Manuel pratique de secourisme » écrit par le **Docteur GENAUD**, dont l'éditeur était France Sélection, au début des années 70 était l'ouvrage de référence.*

*Pour la cinquième édition (janvier 1972), preuve d'une bonne diffusion, on pouvait noter les remarques de l'auteur qui indiquait qu'il fallait aussi « expliquer le pourquoi et le comment de ces gestes ». Normal pour des secouristes avec une formation de longue durée. Et il reconnaissait que l'enseignement du secourisme était « nettement plus élevé à l'étranger ».*

\* J'ai eu deux occasions de discuter avec le **Docteur Paul GENAUD**. La première, en septembre 1971, à l'école nationale de la Protection Civile de Nainville les Roches au cours d'un stage de pédagogie du secourisme au cours duquel j'avais été désigné secrétaire du stage (car le plus jeune) ; lors de son passage parmi nous. Le **Médecin Général GENAUD** prit le repas du midi avec nous. Il était à ma gauche. Et le **Professeur ARNAUD** en face de nous, légèrement décalé d'une place à droite. Nous avions justement parlé de son ouvrage que j'avais lu plusieurs fois. **Marcel ARNAUD** m'écoutait parler avec vivacité, et je crois qu'il s'en amusait. Moi, le simple moniteur de secourisme face à des pionniers du secourisme, précurseurs chacun à leur niveau. La seconde fois, ce fut à l'issue de l'assemblée générale de l'UNPC qui se déroulait à l'Etat Major de la BSPP, à l'automne 1972, sauf erreur. Il avait apprécié mon intervention à propos du secourisme, du rôle des jeunes et des « 5 gestes ». Lors d'un de mes rendez-vous avec **Christian GERONDEAU** alors directeur de la sécurité civile, à Levallois à l'époque, le **Médecin Général GENAUD**, conseiller médical, fut appelé à son bureau pendant que j'attendais dans une salle voisine. Mais il devait passer devant moi pour accéder puis repartir du bureau de **Christian GERONDEAU**. Nos regards se sont alors croisés.

POUR NOUS, SAUVER SUR LA ROUTE, FREINER  
L'HECATOMBE ROUTIERE, C'EST UN COMBAT MAIS  
AUSSI UNE VOCATION ET UN DEVOIR.

Didier BURGGRAEVE

---

LUNEVILLE (MEURTHE ET MOSELLE)

3 JUIN 1972,

INTERVENTION DE DIDIER BURGGRAEVE

1962 : 10.000 TUES - 240.000 BLESSES

1972 : 20.000 TUES - 400.000 BLESSES sur nos routes,

Il faut que ça change !

Les Jeunes n'acceptent pas les accidents de la route comme une rançon normale du progrès.

J'ai dit à Paris, à Aumale, à Toulon, à Lille, et je le redis aujourd'hui devant vous, à Lunéville, que la solution à ce fléau auquel s'en ajoutent hélas bien d'autres est entre les mains de la Jeunesse, c'est à dire de vous-mêmes, qui êtes là, aujourd'hui.

Ensemble, nous préparerons l'An 2000, mais il nous faut prévoir, remédier, rechercher, améliorer, combattre toutes les lacunes de 1972, maîtrisables maintenant, insolubles plus tard !

Parmi ces lacunes du siècle, les accidents de la route. Pour gagner la bataille, il faut nous unir tous et toutes.

Seulement, en être conscient aujourd'hui et attendre éperdument le dernier moment pour faire quelque chose, c'est une incompétence dangereuse et un manque de lucidité manifeste.

La vie intense que nous menons amène à périodes régulières une cohorte d'automobilistes sur des routes souvent étouffées par ce flot incessant. Chaque jour, près de 50 Français y laissent leur vie !

Il n'est plus question de plaisanter devant pareil scandale car il s'agit bien d'un scandale. Scandale de l'imprévoyance, scandale d'une politique au coup par coup, au jour le jour. Mais, voilà pourtant le sursaut, on se réveille, car cela devient dramatique : Voici créée la Mission Interministérielle de Sécurité Routière. Deux années sont passées. Ou en sommes-nous ? Toujours au point mort !

Alors je dis non, nous ne sommes pas d'accord. On ne peut se dérober quand les solutions existent. Toutefois, il faut avoir le courage, le cran parfois de les prendre. J'en ai proposées beaucoup et je n'ai pas été le seul, loin de là. Parmi elles, les 5 Gestes qui Sauvent. Voilà 5 ans, mes jeunes amis, que je lutte pour faire accepter cette solution qui permettrait d'épargner plusieurs centaines de vies humaines chaque année.

J'ai employé les grands moyens : Président de la République, Premier Ministre, Ministères (Intérieur, Equipement, Transports, Santé), Assemblée Nationale, Sénat.

Aujourd'hui, j'approche du but.

J'ai appris par le Cabinet du Premier Ministre il y a quelques jours qu'il me sera possible de participer à la Table Ronde sur la Sécurité



Routière. Eh bien voilà notre première victoire, la victoire des Jeunes, c'est vous que je représenterai à Paris, c'est notre vie et celle de nos enfants qu'il nous faut pour ainsi dire Sauvegarder ! Je dirai, moi, seul pourtant voici 5 ans, avec des milliers de Français maintenant qui me soutiennent, que la solution réside dans l'éducation de la Jeunesse. Pour vaincre ce fléau, comme les autres, rappelez-vous, rappelez-vous en toujours, il faut éduquer. C'est une formule de longue haleine, 10 ou 20 ans de travail, formule à laquelle il s'agit d'ajouter des mesures immédiates pour parer à l'augmentation considérable des accidents, des morts et des blessés.

L'éducation doit se faire dès l'école primaire afin d'y former de futurs hommes responsables, de caractère, de dévouement, de volonté, de courage et de discipline.

Il faut leur inculquer un mode de pensée 'Sécurité' au moment où justement leur mentalité, leur conception des choses se dessinent.

Lorsque l'on sait que plus de la moitié des accidentés succombent faute de premiers secours, il y a de quoi rêver et rester indigné !

Alors, puisqu'il n'est pas possible d'éviter l'accident, essayons de Sauver ceux qui en sont les victimes parfois innocentes.

Chacun de nous ne devrait circuler sans savoir ce qu'il convient de faire en présence d'un blessé.

Non, nous ne voulons pas faire de tous les conducteurs des Secouristes, nous savons bien que c'est impossible.

Les 5 Gestes qui Sauvent, c'est surtout ce secours efficace à celui qui étouffe ou qui saigne abondamment et qui ne peut attendre !

Mais nous n'avons pas tous la même conception du secours ?

Je dis NON, à Monsieur CHALANDON quant il dit que nous devons multiplier les ambulances et médicaliser les secours. Pourquoi ? Car c'est aborder le problème par la fin; si elles arrivent 20 minutes après le drame (ce qui est le cas actuellement), il y a déjà longtemps que tout est fini.

Je dis NON, à Monsieur MARCELLIN, quant il dit que les Gestes qui Sauvent pourraient aggraver l'état des blessés ! Pourquoi ? Car ils ne sont destinés qu'à les Sauver d'une mort certaine !

Il n'y a que deux attitudes possibles : On essaie ou on n'essaie pas. Pour ma part, j'ai choisi depuis longtemps !

Je dis NON, à Monsieur BOULIN, quant il dit que cette mesure serait difficilement réalisable ! Pourquoi ? Parce qu'elle est appliquée ailleurs, un point, c'est tout !

Je dis NON, à Monsieur BAUMEL qui accepte de faire apprendre l'alerte et le balisage et non le reste ! Pourquoi ? Parce que cela n'a aucun sens et que rien ne serait résolu !

En fin de compte, il semble que chez nous on étudie beaucoup mais ça s'arrête là !

Ceux qui savent sont donc responsables !

Je sais, qu'être Jeune n'est pas commode, encore moins de nos jours où subsistent encore des tas de préjugés.

Pourtant, cette Jeunesse de qui on parle trop souvent à tort et à travers fait la démonstration, chaque jour, de sa compétence, de son courage et de sa ténacité. Les Equipes de Protection Civile de Meurthe et Moselle, créées par mon Ami Pierre BLAHA en sont un exemple, comme celles du Nord, de l'Isère. D'autres suivront soyez en sûrs !

Nous connaissons notre Combat, nous connaissons notre Vocation, la route pour nous est toute tracée, mais, je voudrais vous dire que les 5 Gestes qui Sauvent, ça n'est pas que le projet de Didier BURGGRAEVE, c'est le projet de tous les Jeunes, le vôtre et nous allons le réaliser ensemble, demain en FRANCE, après-demain en EUROPE !

248

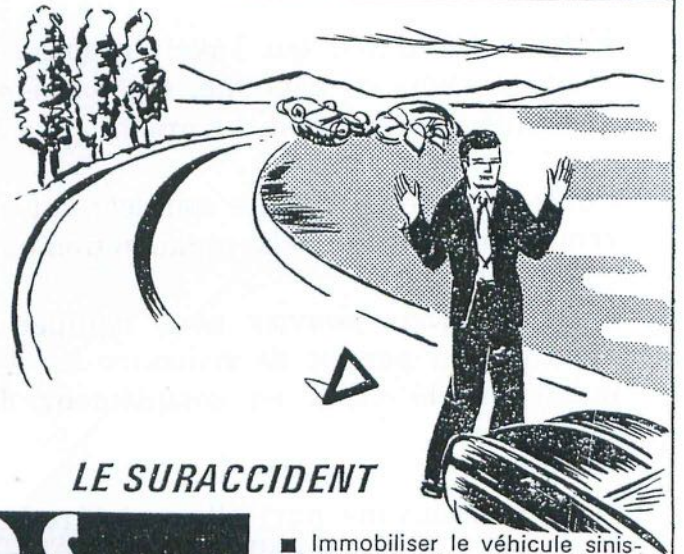
# Prompts secours aux blessés de la route

## LES GESTES QUI SAUVENT



### LE FEU

■ Couper le contact sur chaque véhicule accidenté ou mieux, débrancher la batterie.



### LE SURACCIDENT

■ Immobiliser le véhicule sinistré (frein à main, cales).  
 ■ Poster à 100 mètres, dans les deux sens, une personne faisant des signaux de ralentissement (lumineux la nuit).  
 Ou, mieux encore, poser des triangles de sécurité.

### LE SANG

Si le blessé saigne abondamment : sang rouge, saccadé, signe d'hémorragie artérielle, il faut toujours utiliser D'ABORD la COMPRESSION DIRECTE.

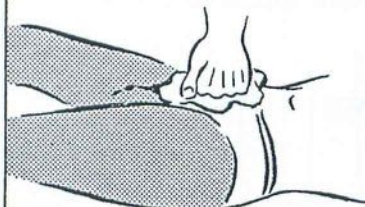
- Découvrir la plaie.
- Poser sur elle un gros pansement, un mouchoir ou, à défaut, le poing nu.
- Coussin hémostatique d'urgence.
- Appuyer fortement au moins 10 minutes.



### L'ASPHYXIE

Si le blessé ne respire plus :

- S'assurer de la liberté des voies respiratoires : gorge obstruée par un obstacle (dentier, gros bonbon, caillot de sang), gorge bloquée par la base de la langue.
- Pratiquer la respiration artificielle.
- Utiliser de préférence la respiration bouche à nez ou bouche à bouche.



ATTENDRE...



ATTENDRE  
les secours



# Un exemple : LA ROUTE ANGLAISE

*Elle tue  
deux fois  
moins  
que celle  
de  
France*

**L**A Grande-Bretagne se vante d'avoir l'un des taux d'accidents mortels de la route les plus bas d'Europe.

C'est là une prouesse d'autant plus méritoire si l'on considère que ce pays possède la plus grande densité de circulation routière du monde.

Encore mieux, il y a eu moins de morts sur les routes du Royaume Uni en 1971 (7.300 tués) qu'en 1934 (7.343) alors qu'il y a actuellement plus de quinze millions en circulation contre 2,3 millions il y a 37 ans.

Cela a été acquis, il est vrai, au prix d'un immense effort tant pour améliorer et développer le réseau routier que pour multiplier les mesures de sécurité diverses et calmer les « fous du volant » (ils existent aussi en Angleterre).

Comme dans la plupart des

autres pays, c'est à partir de 1945 que les véritables problèmes de la circulation ont vraiment commencé. Le nombre des véhicules privés et autres avait déjà doublé en 1950 pour doubler en 1960 et redoubler encore en 1970. En outre, le rail et la mer ont perdu bon nombre de voyageurs et de marchandises au profit de la route : dès 1968, soixante pour cent des marchandises étaient transportées par routes.

Le réseau routier : il comptait, au total, 340.000 kilomètres de routes au début de 1970, soit déjà 3.500 de plus que l'année précédente.

La Grande-Bretagne qui ne disposait d'aucune autoroute à la fin de la dernière guerre, en a maintenant plusieurs s'étendant sur 1.600 kilomètres. Elle en construit 200 nouveaux kilomè-

tres par an et pense aboutir aux objectifs du dernier plan, qui en prévoient 3.200, dès 1980.

Le réseau comprend également quelque 12.000 kilomètres de routes à quatre voies, « presque aussi bonnes que les autoroutes », 32.000 de routes « principales », le reste étant des routes secondaires dépendant des comtés.

Le ministère des Transports — qui fait maintenant partie du ministère de l'Environnement — dépense en moyenne 300 millions de livres par an à la construction et à l'aménagement des routes. Ce chiffre passera à 350 millions en 1972 et augmentera encore par la suite.

Paul RUTLER

(SUITE AVANT-DERNIÈRE)

Bref, dans l'ensemble, la densité du réseau et sa qualité sont fort honorables (quoique les panneaux indicateurs vous dirigent une fois sur deux dans la mauvaise direction) et l'automobiliste britannique, contrairement à son homologue de Londres, est dans l'ensemble content des progrès réalisés.

## Autant de voitures qu'en France

**L**e parc automobile : il dépasse 15 millions de véhicules dont 11 millions de voitures privées. Les dernières statistiques indiquent que 44 % des familles ont une voiture, et 7 % deux ou plus.

Ces véhicules circulent beaucoup : ils ont parcouru en 1969, 200 milliards de kilomètres contre 100 milliards en 1959.

Quant aux accidents de la route, s'ils ont fait moins de morts, ils n'ont pas fait moins de blessés. Au contraire : Le nombre de ces derniers est passé de 238.000 en 1934 à 352.900, en 1970, le record ayant été battu en 1965 avec 397.970 blessés.

Les accidents en soi se sont élevés à 260.000 en 1970 et ont coûté (traitements médicaux, funérailles, réparations et autres) 320 millions de livres.

Les mesures de sécurité : c'est justement pour diminuer le nombre des accidents de la route, que les autorités ont fait les plus grands efforts et cela n'a pas toujours été vu d'un bon œil par les automobilistes.

Les principales mesures — autant dire restrictions, car c'est bien de cela qu'il s'agit — avaient été prises par le gouvernement travailliste de M. Harold Wilson, c'est-à-dire par Mme Barbara Castle, à l'époque ministre des Transports.

Première grande « innovation » : limiter la vitesse (à titre d'essai d'abord, mais les résultats obtenus ayant été jugés satisfaisants, cela est resté).

Trois vitesses limites : 30 à 40 milles à l'heure (48 à 64 km/h) dans les villes et villages. 50 milles (80 km/h) sur certains tronçons de nationales et 70 milles sur le reste y compris les autoroutes ce qui n'est pas exactement une vitesse de « Grand Prix ».

Deuxième mesure prise par Mme Castle (en 1967), imposer les ceintures de sécurité dans les véhicules récents. (Actuellement, tout automobile construit après 1966 doit en avoir au moins deux). Troisième commandement : « Avec mauvais pneus ne rouleras point » : tout pneu doit avoir des rayures assez profondes pour cacher le rebord d'une pièce d'un penny (soit deux millimètres). Quatrième commandement : « Quand alcool tu auras bu, point ne conduiras ». C'était la mesure la plus impopulaire et une véritable guerre s'était déclenchée entre

l'automobiliste et le gouvernement. Plusieurs (malins) avaient rapidement mis au point des positions ou « purées » qui, à coup sûr, disaient-ils, allaient « feinter » l'alcootest maudit. Mais l'alcootest, suivi de prises de sang, a largement gagné la guerre, donne de bons résultats sur l'incidence des accidents, et occupe nombre de juges qui retirent pour « conduite en état d'ivresse » les permis de conduire pour de longues durées.

## Une éducation spéciale

**D'**AUTRE part, tous les véhicules sont tenus de passer un « test » annuel auprès d'un garage accrédité par l'Etat, test qui consiste à vérifier le bon fonctionnement de tout organe motorisé (cela ne coûte que trois livres et l'automobiliste doit obligatoirement le présenter avec sa carte grise et autres à tout contrôle).

Les autorités britanniques se sont d'autre part assurées que tout enfant, tout piéton, tout cycliste et tout automobiliste, reçoivent une « éducation spéciale » sur les différents problèmes de la circulation.

Les enfants d'abord (car ils sont les cyclistes de demain et les automobilistes d'après-demain). Les autorités locales ont dépensé au total, l'an dernier, plus d'un million de livres pour leur apprendre, soit à l'école, soit dans des centres spéciaux, toutes les réglementations en vigueur. C'est à cause des enfants, aussi, que les Anglais ont renoncé à l'heure européenne et sont revenus à l'heure GMT en hiver : il faisait encore nuit le matin lorsqu'ils se rendaient à l'école et ils couraient plus de risques de se faire écraser.

Les adultes ne sont pas oubliés et sont également invités à suivre des cours dans différents centres, le tout accompagné de vastes campagnes publicitaires contre ce qu'il « ne faut pas faire sur les routes ».

Les autres mesures de sécurité comprennent encore l'établissement de critères de plus en plus stricts pour les constructeurs d'automobiles.

Ceux-ci, d'ailleurs, comme leurs concurrents d'autres pays ont fait un effort particulier en ce domaine, ainsi que dans celui de la pollution.

Car les Anglais et notamment les citadins, qui ont vécu pendant un siècle dans le « smog », (la fameuse purée de pois totalement disparue depuis le décret anti-pollution de 1956) sont devenus particulièrement exigeants en ce qui concerne la pureté de « leur » atmosphère. Aussi, la plupart des constructeurs automobiles cherchent-ils — et cela depuis près de 10 ans — à mettre au point des véhicules électriques (notamment) ou du moins à trouver de nouveaux systèmes d'échappement réduisant la pollution. Une grande fir-

me britannique vient de lancer en janvier, (mais seulement à titre expérimental) une ambulance électrique. Mais ils se heurtent encore dans le domaine des voitures électriques, comme tous les autres constructeurs du monde, à de nombreux problèmes, dont celui du poids des batteries. Mais ils ne désespèrent pas: « Avec notre technologie, nous serons les premiers dans ce domaine », affirment-ils.

# Le bilan navrant de la route en 1971 : 16 200 morts et 354 000 blessés

L'accusé n° 1 : la vitesse, estiment les compagnies d'assurances

27 JAN. 1972

## Le bilan navrant de la route en 1971 : 16 200 morts, 354 000 blessés

Pour les compagnies d'assurances, l'ennemi n° 1 est la vitesse

Seize mille deux cents tués et 354.000 blessés graves sur les routes françaises l'an dernier : c'est la population d'une grande ville comme Nice décimée ou mutilée en une seule année. Ce lourd bilan marque la plus forte augmentation du nombre des morts sur la route — 1.125 — jamais enregistrée en un an et la plus forte croissance relative — 7,45 % — depuis 1965.

Au total on a compté 249.828 accidents (13.719 de plus qu'en 1970 et en rase campagne le nombre des morts s'est accru de 606, alors que dans les villes il a augmenté de 519.

### Trois fois plus de victimes qu'aux Etats-Unis

Ainsi les Français n'ont pas réussi jusqu'ici à stabiliser, tout au moins en pourcentage, la croissance du nombre des victimes de la route, comme les Italiens et les Allemands paraissent l'avoir fait. Et en tenant compte du trafic et des distances parcourues, le chiffre des morts dans les accidents de la route en France est le triple de celui des Etats-Unis. Il dépasse de moitié celui de la Grande-Bretagne.

C'est à partir de ce bilan, dont on peut imaginer l'avalanche de drames humains qu'il représente, et la charge énorme qu'il impose à la collectivité nationale, que M. Jacques Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, doit faire le point la semaine prochaine des mesures prises depuis environ dix-huit mois pour améliorer la sécurité routière. Il est donc à prévoir que ces mesures seront renforcées.

### Les différentes causes d'accidents

Les sociétés d'assurances, directement intéressées, ont recherché les différentes causes d'accidents, en épluchant une série impressionnante de statistiques dont elles publient les résumés dans une importante brochure.

La lecture de ce document amène les remarques suivantes :

- Les véhicules les plus puissants et les plus rapides sont ceux qui causent le plus d'accidents et qui sont responsables des accidents corporels les plus coûteux.
- Les progrès réalisés d'année en année pour rendre les automobiles et les routes plus sûres sont réduits à néant parce qu'ils incitent les automobilistes à rouler plus vite et à prendre plus de risques.
- Les voitures techniquement les plus sûres ne sont pas nécessairement celles qui ont le

moins d'accidents car avec elles « on se méfie moins ».

● La montée rapide du risque pour les motocyclistes va obliger les assurances à prendre des « mesures d'assainissement ».

● Le « lien indiscutable » établi par les assureurs entre les performances des véhicules et la gravité du risque confirme la nécessité de limiter la vitesse.

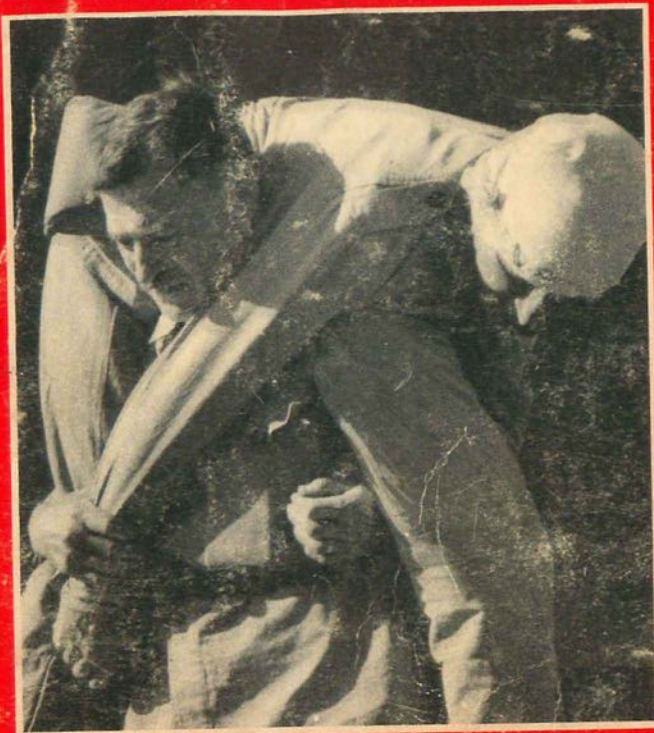
● Les célibataires du sexe masculin de moins de 25 ans représentent pour les assurances les risques les plus lourds.

La nécessité d'accentuer la lutte contre l'alcoolisme, maintes fois soulignée, est également mise en évidence par les statistiques.

### Le « coût de la mort »

Les assureurs expliquent aussi, bien entendu, pourquoi les primes d'assurance augmentent rapidement, en montrant en particulier que le « coût de la mort » s'accroît beaucoup plus vite que le coût de la vie, puisque les victimes sont indemnisées en fonction de leur « standing » qui s'élève sans cesse en

MEDECIN GENERAL GENAUD



# MANUEL PRATIQUE DE SECOURISME



OUVRAGE AGRÉÉ  
PAR LE MINISTÈRE  
DE L'INTÉRIEUR  
ET LE MINISTÈRE DE  
LA SANTÉ PUBLIQUE  
ET DE  
LA SÉCURITÉ SOCIALE

*La présente édition du « Manuel pratique de secourisme » répond à un triple objectif :*

*1° Concrétiser l'accord réalisé sur les points litigieux de l'enseignement du secourisme entre les conseillers médicaux des ministères de l'Intérieur et de la Santé publique et ceux des Sociétés de secours.*

*Cette unité de vue répond ainsi au vœu si souvent exprimé tant par les candidats eux-mêmes que par les membres des jurys appelés à les examiner.*

*2° Donner à l'élève les raisons des gestes qu'il apprend.*

*En effet, tout chapitre de secourisme bien conçu doit expliquer le pourquoi et le comment de ces gestes.*

*Or, il faut bien reconnaître que jusqu'ici, c'est avant tout sur la façon de les exécuter que l'accent a été mis.*

*Il était donc normal que l'élève en sache les raisons, de façon à ne pas se comporter en simple robot.*

*3° Elever le niveau des connaissances du candidat sans sortir du domaine du strict secourisme et sans empiéter sur celui du médecin.*

*Cette conception se justifie en outre par le degré d'enseignement du secourisme nettement plus élevé à l'étranger et devrait ainsi permettre de se rapprocher d'une certaine uniformisation sur le plan international.*



*Pour tenir compte de l'évolution constante du secourisme, quelques changements et compléments ont été apportés au manuel depuis la première édition.*

En effet, l'évolution en France était très lente et dans cette cinquième édition on y trouvait :

- Un développement sur la transfusion sanguine
- Les méthodes « manuelles » de ventilation artificielle et notamment encore la méthode « Nielsen » (La méthode « Schaefer » avait été retirée du programme, puis la méthode « Sylvester »).
- La méthode de relevage dite « à la cuiller » avec déplacement de la victime ( ?)
- Différentes méthodes de transport « des blessés » à bras ( ?)
- Une annexe sur les injections médicamenteuses ( ?)
- Une proposition de « nécessaire de secours » (plus proche de l'armoire à pharmacie que de la trousse de secours d'urgence)...

Mais cet ouvrage date de 1972 (Voir les pages 31 à 34 ci-après). On retiendra les « trois gestes qui sauvent » ce qui, avec l'alerte et le balisage faisaient nos « 5 gestes » de 1967 ! (La référence nationale pour le secourisme qu'était **le Médecin Général GENAUD** à l'époque donnait ainsi un crédit supplémentaire à notre proposition de ne retenir uniquement que 5 gestes – pour le grand public).

Ce « manuel pratique » reflétait à l'époque le programme officiel dit BNS (Brevet national de secourisme), donc pour des secouristes. Tandis que les « 5 gestes », c'était une diffusion de masse, de l'essentiel, pour former uniquement des « secoureurs ».

La première édition de la brochure « 5 gestes qui sauvent », justement en cette année 1972, ne concernait que la conduite à tenir face à un accident de la route. Rien à voir avec une formation au secourisme comme le BNS.

Les méthodes dites « manuelles » pour les blessés en arrêt ventilatoire étaient exclues. D'ailleurs impossible à réaliser, même si on le voulait, dans un véhicule ! Mais, du fait du contexte particulier du blessé – polytraumatisé, seule la ventilation orale pouvait convenir, plus efficace que toutes les méthodes manuelles antérieurement préconisées.

#### **Le Journal « SURVIVRE à l'accident » de l'ANUR (1974) :**

Un 4 pages grand format était tiré en grande quantité. Ce « journal » présentait les « 5 gestes qui sauvent », dans le détail. On reprenait le terme de « survie ». L'implication de son président fondateur **Robert ARDOINO** était sincère, mais l'expérience ne durera que quelques années.

#### **Plaquette « La route et ses dangers QUE FAIRE ? » (Flammarion 1974) :**

Réalisée par des médecins de la Croix Rouge ou toujours en contact avec elle (voir page 36), le petit ouvrage très coloré était « conforme aux recommandations de la délégation à la sécurité routière ».

Mais, ici aussi, il abordait quasiment tout, ce qui brouillait le message.

Si l'alerte, le balisage, le dégagement d'urgence d'une route, étaient bien expliqués, on entrait dans le détail à nouveau avec le pouls, l'état de choc, les fractures, les brûlures ainsi que les incidents de voyage (coup de chaleur, corps étranger de l'œil...), jusqu'à la ceinture de sécurité, l'alcool, les distances de freinage... Donc, un fascicule de 36 pages.

Mais, il est vrai, à part la brochure « 5 gestes » de 1972, puisque la campagne des « 4 gestes pour une vie » de la CRF avait été abandonnée progressivement, il n'existait rien d'autre à destination de la masse des usagers de la route.

(Quelques extraits de la plaquette). Mes annotations datent de l'époque (il y a plus de 30 ans).

## CHAPITRE II

### PRINCIPES GENERAUX DU SECOURISME

Le secourisme consiste à donner les premiers soins à un accidenté en l'absence d'un médecin.

La vie ou la mort, une guérison rapide ou une longue hospitalisation, une indisponibilité temporaire ou une infirmité définitive, dépendront souvent de la façon dont seront donnés ces premiers soins. Quel que soit le cas, un secours intelligent diminuera la souffrance et facilitera l'intervention du chirurgien.

C'est donc un rôle capital que le secouriste aura à jouer.

Mais il a ses limites :

La première consiste pour le secouriste à se borner strictement à donner les premiers soins et à ne jamais empiéter sur des domaines qui ne lui appartiennent pas, tout geste plus ambitieux pouvant être préjudiciable à la victime.

La seconde consiste à provoquer le plus rapidement possible l'intervention du médecin pour se mettre aussitôt à sa disposition.

Bien que toujours essentiel et souvent providentiel pour la victime, le rôle du secouriste doit cependant être empreint de modestie, voire d'humilité.

Dix commandements le définissent.

#### LES DIX COMMANDEMENTS DU SECOURISTE

##### 1° APPELEZ LES SECOURS.

Tantôt ce sera la gendarmerie ou la police si l'accident est grave, tantôt ce sera un médecin, une ambulance, un centre de secours.

## 2° AGISSEZ RAPIDEMENT ET DANS LE CALME.

Une attitude déterminée, nette et précise donnera confiance à la victime et à l'entourage. Elle empêchera aussi les initiatives dangereuses ou maladroites des témoins.

Ils verront en vous un homme capable, un chef; ils vous obéiront et vous aideront.

## 3° ANALYSEZ LA SITUATION.

Dénombrez les blessés. Recherchez, surtout la nuit, ceux qui pourraient être dissimulés dans un fourré, coincés sous une voiture...

Ne vous attardez pas nécessairement à ceux qui crient le plus fort. Voyez s'il n'y en a pas qui sont sans connaissance, ce sont parfois les plus gravement atteints.

Recherchez s'il n'y a pas d'autres risques possibles : explosions, incendie, éboulements...

## 4° COUCHEZ LE BLESSE :

- sur le dos, s'il est conscient;
- sur le côté, s'il est inconscient (position de sécurité).

## 5° NE LE DEPLACEZ PAS INUTILEMENT.

Et jamais sans vous être assuré de son état et — sauf péril imminent — sans lui avoir donné les premiers soins.

## 6° OBSERVEZ ATTENTIVEMENT VOTRE ACCIDENTÉ.

Respire-t-il ? Saigne-t-il ? Est-il conscient ? A-t-il une fracture ? etc.

Souvenez-vous que, pratiquement, il n'y a que deux urgences, mais pour lesquelles il n'y a pas une seconde à perdre :

- l'hémorragie abondante;
- et
- l'arrêt de la respiration.

Donc, la première chose à faire est de regarder si la victime :

- saigne;
- et
- respire.

## 7° NE JOUEZ PAS AU MEDECIN.

Ne faites que l'indispensable pour préserver la vie, calmer la douleur et assurer un transport convenable.



### 8° TENEZ LE BLESSE AU CHAUD.

Mais sans le réchauffer; le mieux est de l'enrouler dans une couverture (1).

### 9° NE LE FAITES PAS BOIRE.

S'il est sans connaissance, il risquerait de s'étouffer.

S'il faut l'opérer, l'estomac doit être vide.

### 10° RASSUREZ-LE.

Une parole au bon moment, parfois une cigarette, vous y aideront. Cachez-lui ses blessures.

Rappelez-vous enfin que les connaissances ne suffisent pas. Il faut aussi et toujours du *bon sens*.



## L'AGONIE ET LA MORT

*Il peut vous arriver de vous trouver en présence d'une personne qui va mourir à la suite d'un accident.*

Voici quelle devra être votre conduite :

- gardez à la mort toute sa dignité. Imposez le calme et le respect;
- assistez le mourant avec beaucoup de bonté. Tenez-lui la main; continuez les soins pouvant diminuer sa souffrance;
- humectez les lèvres avec un tampon imbibé d'eau. Rafraîchissez-lui le visage;
- soulevez la tête pour faciliter la respiration;
- habituellement, une période de coma ou de demi-coma précède la mort, mais il faut informer les personnes présentes que, bien que l'agonisant soit incapable de répondre aux questions posées, il est à même d'entendre et de comprendre ce qui se passe autour de lui. L'ouïe disparaît en dernier lieu et rien ne doit être dit qui puisse l'effrayer;
- rassurez la famille en l'informant que la mort est, en général, douce et que l'être cher ne souffre plus;
- fermez-lui enfin les yeux.

---

(1) Un blessé grave ne doit pas être réchauffé pour la raison suivante : Ayant, en général, beaucoup saigné, soit extérieurement, soit intérieurement, le sang qui reste doit surtout être réservé aux organes vitaux (cerveau, cœur...).

Le réchauffement, en attirant le sang vers la peau, ne peut avoir qu'un effet nocif (fig. 70).

## CLASSIFICATION DES URGENCES

S'il y a des blessés dont l'évacuation n'est pas urgente, il en est d'autres pour lesquels aucun retard ne doit être toléré : c'est alors une question de vie ou de mort.

On a été ainsi amené à classer les blessés en quatre catégories.

*Extrême urgence* (à évacuer le plus vite possible).

Les fonctions vitales (respiration, circulation) sont gravement perturbées, mettant la vie du blessé en danger immédiat :

- les grands choqués;
- les blessés thoraciques asphyxiques;
- les hémorragiques importants non garrottés : hémorragie interne ou hémorragie artérielle mal stoppée par la compression (cou, aisselle, aine).

*Première urgence* (à évacuer dans l'heure qui suit).

Les fonctions vitales ne sont pas immédiatement atteintes mais peuvent le devenir secondairement :

- garrots;
- membres écrasés;
- plaies abdominales.

*Deuxième urgence* (à évacuer dans les trois heures qui suivent).

- Les fonctions vitales ne sont troublées que tardivement :
- fractures du crâne, du bassin, de la colonne vertébrale;
  - fractures ouvertes des membres.

*Sans urgence* (à évacuer en dernier lieu) :

- fractures fermées des membres;
- plaies peu importantes.

### TROIS GESTES QUI SAUVENT

1. - En cas d'hémorragie : *la compression.*
2. - En cas d'asphyxie : *la respiration artificielle.*
3. - En cas de perte de connaissance : *la position de sécurité.*

# LES RAISONS DE SURVIVRE

par Robert ARDOINO, Président national.

L'Association Nationale des Usagers de la Route a été créée, en octobre 1970, par des usagers au profit de tous les usagers, sans discrimination raciale, politique, philosophique et religieuse.

Elle a pour objectif essentiel, entre autres, de développer au maximum l'assistance de secours aux blessés de la route, soit par des actions éducatives et sociales, soit en dotant en matériel les organismes publics et privés, qui ont la charge de veiller sur la protection et la sécurité de chacun.

Les articles qui composent notre journal de liaison consistent, avant tout, à expliquer certains mécanismes des lésions, de démontrer l'action agissante d'une mort rapide qui menace les victimes.

Notre action a pour objectif principal de préparer la jeunesse à son rôle d'utilisateur à part entière, comme il est préparé favorablement à celui de prévention des accidents.

C'est pour cela que nous réalisons des actions éducatives dans les établissements scolaires secondaires, en collaboration avec les Associations départementales de Secourisme et du corps des sapeurs-pompiers, pour donner aux jeunes à partir de 14 ans, les notions fondamentales d'application des gestes de survie.

L'intérêt particulier que les jeunes, dans leur majorité, témoignent à cet enseignement démontre que ce

problème les intéresse et les concerne, à l'instar de certains de leur aînés, qui persistent à croire que l'accident n'arrive qu'aux autres.

Quant à nous, nous estimons que le droit à la vie de chacun dépend parfois d'un geste fraternel, d'un geste secourant et que ce geste, à la portée de n'importe qui, peut être fait aussi bien à un inconnu qu'à quelqu'un qui nous est cher.

C'est cet état d'esprit qui nous autorise à croire à toutes les raisons de...SURVIVRE.

**SURVIVRE**  
EST  
DIFFUSÉ  
A  
10.000  
exemplaires

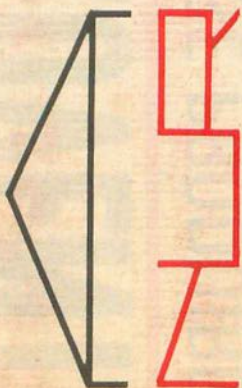
Puisque nous savons statistiquement que la route tue quotidiennement près de 50 personnes, qu'elle en blesse 1.000, dont environ 250 resteront marqués pour la vie,

Puisque nous voyons quotidiennement des hommes, des femmes, des enfants, tués, blessés, mutilés par ce drame,

Puisque nous constatons que personne n'est à l'abri de ce fléau et que l'accident frappe à tout âge, n'importe qui, n'importe quand, n'importe où, alors une question directe et brutale, se pose :



# SURVIVRE



ORGANE D'INFORMATION D'INTÉRÊT PUBLIC  
ÉDITÉ PAR L'ASSOCIATION NATIONALE  
DES USAGERS DE LA ROUTE.

## à l'accident

**DEVONS-NOUS  
ATTENDRE ET SUBIR  
OU DEVONS-NOUS  
NOUS ORGANISER  
ET LUTTER ?**

Certes, direz-vous, il faut lutter !

Mais il faut surtout organiser une action à la mesure de l'ampleur de ce fléau et cette action doit être collective et constante.

### **LES 5 GESTES QUI SAUVENT**

Pour être utile, la bonne volonté ne suffit pas ; une action désordonnée, un comportement excessif peuvent gravement compromettre l'avenir d'un blessé ; mais en connais-

sant l'application des gestes qui sauvent, les blessés devront la vie à une intervention pratiquée dans la minute même.

L'apprentissage des 5 gestes qui sauvent s'apprend et se retient aisément, toute personne valide devrait les connaître.

Leur enseignement au niveau du grand public, y compris les jeunes à partir de 14 ans, est le thème principal de la campagne entreprise par l'A.N.U.R. pour donner à chacun les moyens rationnels de lutte efficace contre la mort rapide — entre 5 et 10 minutes consécutives à l'accident —

qui menace réellement les victimes frappées par l'asphyxie ou l'hémorragie, représentant 50 % des tués actuels.

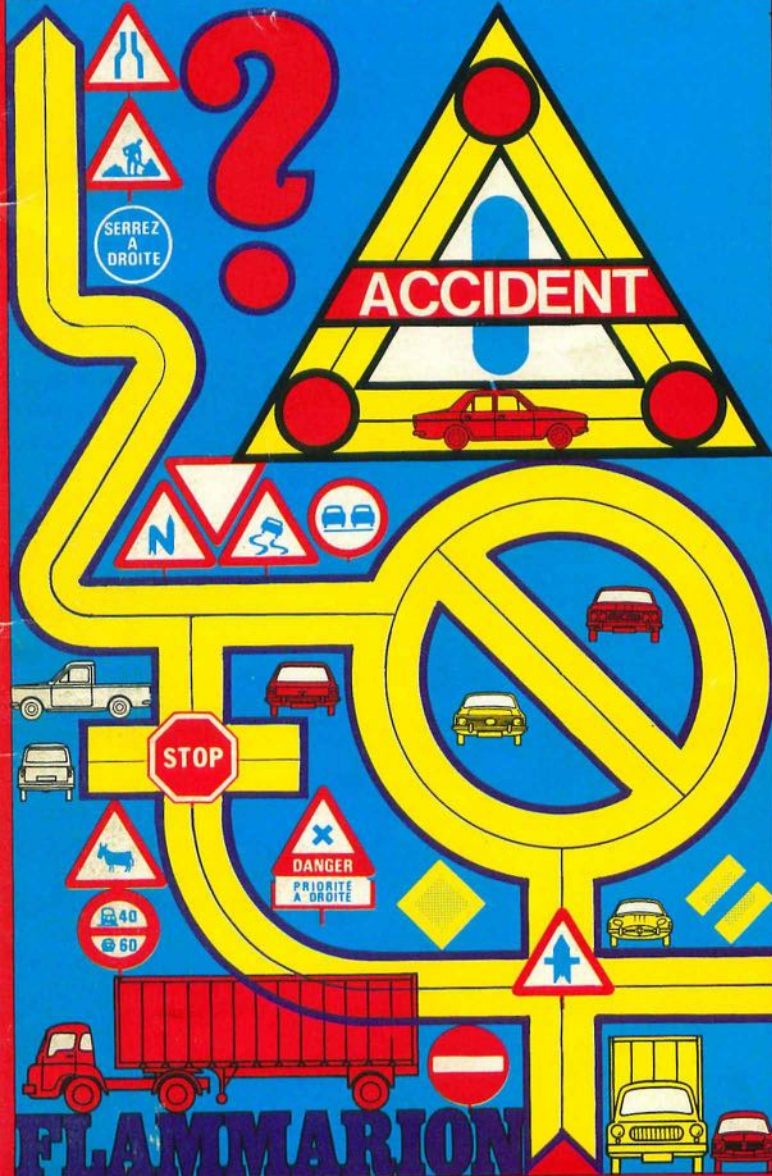
Donc le plus urgent est d'apprendre aux usagers à maintenir en survie le blessé de la route menacé de mort rapide, jusqu'à l'arrivée des secours publics.

**Seriez-vous excusable, si à défaut de ces connaissances vitales, vous assistiez impuissants à l'agonie rapide de l'un des vôtres ?**

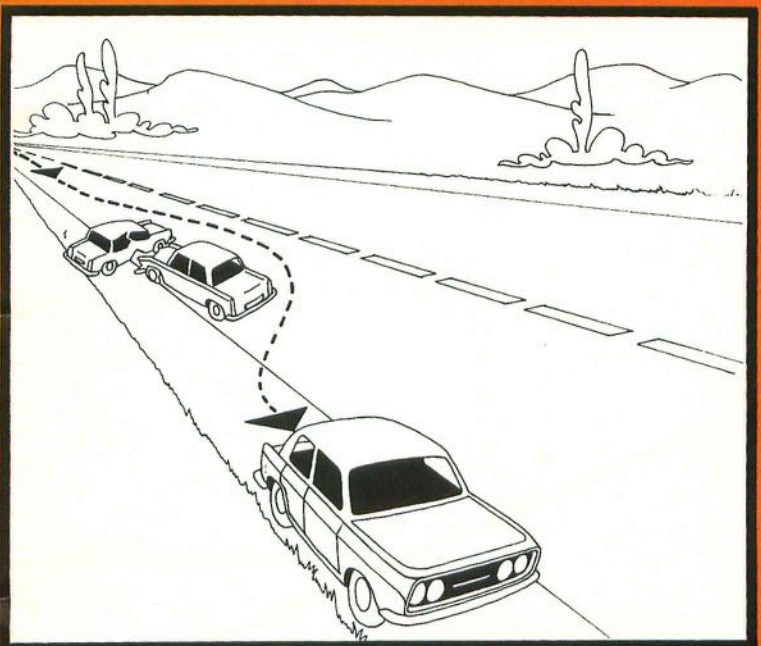
Nous tenons à votre disposition tous les moyens d'information et d'éducation nécessaires à cette initiation. Des moniteurs nationaux de secourisme, des associations départementales et des corps des sapeurs pompiers assureront votre enseignement théorique et pratique au cours d'un stage accéléré de 4 heures, entièrement gratuit.

LA ROUTE  
ET SES DANGERS

# QUE FAIRE



# S'ARRETER COMMENT?



- En respectant le code de la route.
- En effectuant les manœuvres et les signaux réglementaires :  
contrôle de la circulation par le rétroviseur,  
freinage prudent par appuis successifs  
sur la pédale de frein,  
signalement de manœuvre  
par des clignotants.
- En arrêtant son moteur  
(couper le contact).  
Serrer le frein à main.  
Caler le véhicule (si besoin). *temps?*
- Actionner les signaux de détresse  
ou de nuit laisser les feux de position.  
Sortir du véhicule du côté opposé au trafic.  
Laisser les personnes émotives et les  
enfants dans la voiture, sous surveillance.
- En prenant avec soi :  
trousse de secours  
extincteur  
triangle réflectorisé  
lampe (de nuit). *il faut les  
prendre!*
- En progressant face au sens  
de circulation (même consigne  
que pour les piétons).

**PRUDENCE**

# EVITER L'AGGRAVATION

## SE PROTEGER

par un arrêt correct des véhicules  
en marchant face à la circulation (face au danger) pour gagner  
le lieu de l'accident  
en restant toujours visible (de nuit avec si possible un brassard  
réflectorisé ou au moins une lampe)  
en signalant son véhicule

## PROTEGER LES AUTRES USAGERS

**de jour :**

**signaler (baliser)**

l'accident, dans les deux sens si possible, sinon  
uniquement avant l'accident dans le sens du trafic  
à l'aide de triangles réflectorisés placés à 100 m environ de l'accident,  
au bord de la chaussée et non sur le bas-côté, jamais dans un virage.

**de nuit :**

**éclairer**

les lieux avec les feux de croisement d'un véhicule  
placé si possible sur le bas-côté, perpendiculairement au sinistre  
signaler le danger avec une lampe électrique, un ruban réfléchissant.

## PROTEGER LES VICTIMES

Il faut :

**soustraire le blessé à un danger immédiat :**

dû à sa position  
dû à l'asphyxie menaçante chez un blessé inconscient tête fléchie  
(voir pages 12-13)

**éviter l'incendie**

ne pas fumer

couper le contact et débrancher la batterie  
recouvrir de terre les traînées d'essence.

Si l'incendie est déclaré il faut le combattre efficacement en utilisant  
un extincteur. Celui-ci doit toujours être accessible.

# QUE DIRE?



Ici le...  
Numéro du poste d'appel



## LIEU DE L'ACCIDENT

- sur route, numéro de la route, croisement, distance d'une ville, lieu-dit...
- en ville : numéro et nom de la rue, carrefour, repère précis
- sur autoroute : sens de circulation, le témoin peut appeler sur la voie opposée.

## TYPE ET NATURE DE L'ACCIDENT

nombre de voitures, piétons, deux roues, véhicules spéciaux (cars, camions-cabines, engins divers)

## ENCOMBREMENT DE LA CHAUSSEE :

sur route une ou deux voies encombrées, interruption totale

sur autoroute : voie rapide, voie de droite, bande d'arrêt d'urgence.

## RISQUES PARTICULIERS :

Produits transportés (carburants, bétail, toxiques...)  
Position des véhicules (passage à niveau, en déséquilibre sur un pont...)  
Pylônes électriques, (haute tension...).

## NOMBRE DE BLESSES :

grâce à cette indication la Gendarmerie alerte le nombre de véhicules de secours nécessaires.

## CONDITIONS SPECIALES :

risque d'incendie, blessés coincés, submersion...

alors il faut  
traverser et  
c'est très  
dangereux!



# LE BLESSE EST

La mort est souvent la conséquence d'une asphyxie progressive que les premiers témoins n'ont pas su prévenir.

## EVITER L'ASPHYXIE

### VERIFIER

L'ETAT DE LA CONSCIENCE :

la victime :

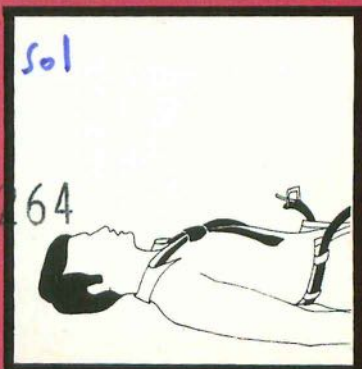
- ne répond pas aux questions
- ne soulève pas les paupières lorsqu'on lui demande d'ouvrir les yeux
- ne serre pas la main quand on la lui saisit

LA RESPIRATION :

le thorax et l'abdomen se soulèvent régulièrement mais les mouvements peuvent s'arrêter, il faut donc surveiller et agir.

### AGIR

- permettre à l'air de pénétrer sans gêne jusqu'aux poumons. Pour cela il faut dégager tout ce qui peut gêner (col, cravate, ceinture)
- ouvrir et nettoyer la bouche avec deux doigts en crochet protégés d'un linge renverser doucement la tête en arrière



- S'il est sur le sol*
- puis tourner prudemment la victime sur le côté en position latérale de sécurité.

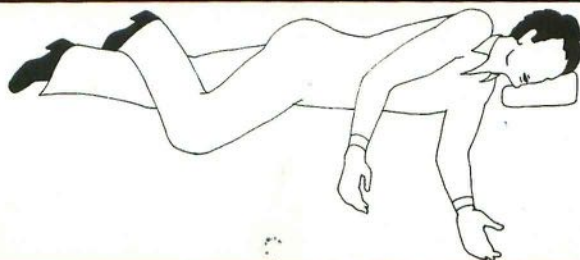
# INCONSCIENT MAIS RESPIRE

L'alerte donnée, il faut, sans aggraver l'état du blessé, faciliter sa respiration et le mettre dans une position de sauvegarde : la position latérale de sécurité.



Pas toucher aux membres ?

- COMMENT INSTALLER UN BLESSÉ EN POSITION LATÉRALE?  
en respectant l'axe tête-cou-tronc à l'aide d'un petit coussinet de la moitié de la largeur d'une épaule (veste pliée) *ou ?*
- de préférence deux personnes interviennent :  
l'une accroupie sur le côté,  
place correctement le coussinet le long de la joue du blessé,  
étend le bras du blessé du même côté, perpendiculairement au corps  
saisit le blessé au pli du coude et au creux du genou,  
pendant que l'autre personne maintient la tête dans l'axe du corps  
avec ses deux mains plaquées contre les joues
- le blessé est alors pivoté en bloc,  
en respectant l'axe tête-cou-tronc,  
la tête est prudemment basculée en arrière, bouche entrouverte



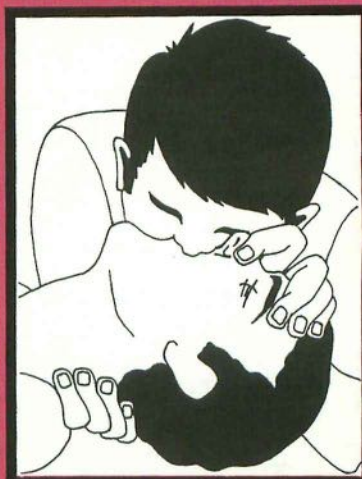
- couvrir et surveiller le blessé en attendant l'évacuation par un véhicule adapté.

# LE BLESSE EST

**Il faut d'urgence :  
éliminer la cause de  
l'asphyxie, faire donner  
l'alerte, assurer la liberté  
des voies aériennes**

## BOUCHE A BOUCHE

La tête de la victime est basculée en arrière, une main sous la nuque la soulève légèrement, l'autre sur le front obstrue le nez en le pinçant entre le pouce et l'index. Bouche largement ouverte, plaquée autour de celle de l'asphyxié le sauveteur souffle (insufflation).



## BOUCHE A NEZ

Le sauveteur est dans la même position, une main saisit le menton, le tire vers le ciel, le pouce appuie sur les lèvres pour obstruer la bouche. Les lèvres plaquées autour du nez de l'asphyxié, le sauveteur souffle (insufflation).



**C'EST UNE QUESTION  
266  
DE SECONDES**

### En attendant l'ambulance :

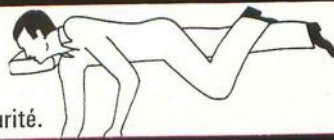
le blessé est :

- rassuré
- surveillé (pouls, respiration, conscience)

- les soins d'urgence sont pratiqués et la victime attend (recouverte si besoin)



si elle est consciente, allongée à plat sur le dos



si elle est inconsciente,  
allongée en position latérale de sécurité.

23

Cet ouvrage est conforme aux recommandations de la Délégation à la Sécurité Routière dont il a reçu l'agrément.

Ces gestes ne devraient pas être improvisés.

Ils sont d'autant plus efficaces qu'ils auront été appris et répétés.



M. CHASSAIGNE,  
médecin conseiller national à la Croix-Rouge Française.  
C. DEBRAS,  
médecin instructeur national à la Croix-Rouge Française.  
M. THEVENET,  
directeur national adjoint du secourisme à la C.R.F.,  
auteurs de cette plaquette tiennent à remercier  
M. ARNAUD dont le nom est attaché au Secours sur Route,  
N. VIEUX, J. JACQUET, P. JOLIS,  
novateurs en ce domaine à la C.R.F.,  
Y. RAYNAUD, leur maquettiste,  
et toute l'équipe FLAMMARION.

36

## **Les conseils dans la presse pour la conduite à tenir en cas d'accident de la route :**

*La presse publiait de plus en plus des conseils et consignes à destination du public. Ainsi, la revue « Trafic », les numéros 9 et 10, en mai et juin 1975, apportait-elle, par des articles détaillés, ce qu'elle estimait devoir transmettre aux usagers de la route.*

*C'est le Docteur **Jean de KEARNEY**, par ailleurs organisateur des assises sur les accidents du trafic qui avait été interrogé à ce sujet.*

*Dans le premier texte, « Que faire ? », il met bien en évidence la « demi-heure qui compte », c'est-à-dire le moment crucial avant l'arrivée des secours spécialisés sur place. « Signaler l'accident » est bien mis en évidence ainsi que l'alerte précise. Le texte est complété de croquis (page 24) qui permettent de visualiser donc de retenir les bons réflexes.*

*Dans le n° 10 de « Trafic », ce médecin aborde « les gestes qui sauvent ». Mais il va beaucoup trop loin pour le public car il propose un « examen des pupilles », un « contrôle du pouls », et l'état de choc ?*

*Les croquis, page 28, aide le profane à mémoriser son rôle, mais la sortie du véhicule ne correspond pas aux commentaires sur .... le pouls ! C'est une méthode qui avait été préconisée uniquement si le véhicule dégage de la fumée et risque de prendre feu, donc d'extrême urgence pour assurer le sauvetage d'un blessé.*

*La PLS est très mal présentée pour un accidenté de la route, mais, hélas, de la PLS pour un blessé de la route, à plusieurs personnes, on en était arrivé à une PLS effectuée seul ! Voir les textes sur la PLS du CAPSU > Tomes sur le **Professeur ARNAUD** et les bulletins du CAPSU.*

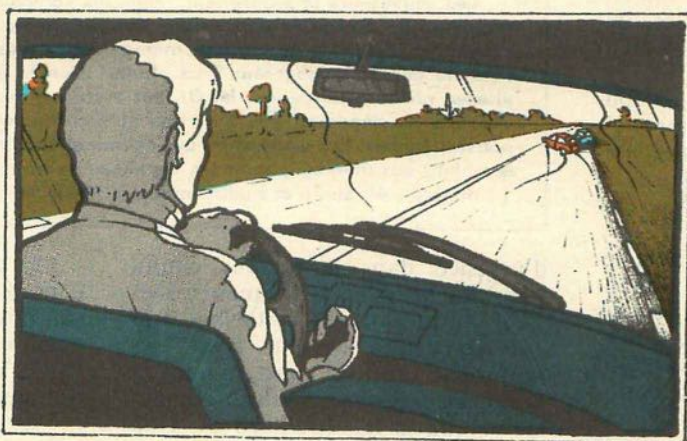
*Au-delà de la détresse ventilatoire, du risque hémorragique et de l'état d'inconscience, il était inutile d'aborder d'autres aspects des blessés de la route. Les fractures par exemple ne sont pas une urgence et le plus souvent indétectables par un usager non formé, d'autant plus sur une personne dans le coma qui ne réagit pas ou plus à la douleur.*

*Tout n'était pas encore très clair puisque un officier de la BSPP indiquait à la journaliste « Ne pas toucher au blessé ». C'était faux, on ne pouvait pas le laisser mourir (avant l'arrivée des secours) par arrêt de la ventilation, des saignements externes ou l'inondation de ses poumons par des vomissements ou du sang provenant de blessures à la face !*

*Le médecin avait été beaucoup trop loin. Il ne fallait divulguer à tous que les « 4 gestes » de la Croix Rouge ou nos « 5 gestes », pas plus !*

*L'article de juin 1975 comportait toutefois la mention de la campagne de l'ANUR, en rappelant la décision du CISR pour un enseignement au permis de conduire (et notre demande au sein des établissements scolaires).*

*Je récupérais un autre texte relatif à la conduite à tenir en cas d'hémorragie. On voit bien que ces conseils ou rappels ne concernaient que le secouriste formé, et non le public qui ne le sera jamais. Les points de compression ne sont pas des « gestes élémentaires ».*



## QUE FAIRE ?

Si vous arrivez le premier sur les lieux d'un accident, vous devez respecter certaines règles de prudence et accomplir quelques gestes simples que rappelle le docteur Jean de Kearney

La mode revenue du cinéma à grand spectacle familiarise, depuis quelque temps, le spectateur avec les grandes catastrophes : tremblement de terre, incendie gigantesque, navires en détresse, etc. Il s'agit là de catastrophes exceptionnelles dans lesquelles se révèlent quelques âmes exceptionnelles (on aura pu remarquer au passage que ces hommes-là sont des hommes de courage et d'honneur habitués au commandement et à la discipline et qui ne se révèlent exceptionnels que parce qu'ils étaient déjà porteurs et gardiens des vertus essentielles). Mais ces hommes-là ne sont, comme leur nom l'indique que des exceptions, et en fait, la lutte contre les catastrophes ne peut être que le fait d'organismes de secours spécialisés, comme les pompiers, la police ou les services médicaux, machines bien huilées qui se mettent en marche dès que l'alerte est déclenchée.

Il en est tout autrement de l'accident, péril quotidien et si quotidien qu'il en devient presque banal. Ce

type d'accident — et surtout celui qui nous préoccupe aujourd'hui, l'accident de la route — à défaut d'en être victime, tout le monde en a été, est, ou en sera un jour le témoin et peut-être même le premier témoin, voire le seul témoin sur les lieux de l'accident. Situation dramatique qui requiert d'accomplir immédiatement et presque en même temps un certain nombre de gestes et de tâches qui, pour être efficaces et non dangereux, doivent revêtir une sorte d'automatisme, celui que l'on acquiert par la connaissance à défaut de l'expérience vécue.

### La demi-heure qui compte

Le drame qu'est un accident de la route se joue en plusieurs actes. Le premier, celui qui va nous préoccuper aujourd'hui, précède l'arrivée des secours et du personnel qualifié. C'est un temps que l'on pourrait appeler de pré-secours. Les délais

d'arrivée des secours organisés sont variables, de 30 à 45 mm et parfois plus. En face de ce « temps perdu », à partir de l'alerte, la nature qui fait bien les choses offre en gros 30 mm de sursis au blessé. En effet, à l'exception des lésions gravissimes dont nous reparlerons et qui exigent une intervention immédiate sous peine de sanctions mortelles, on peut dire que dans la majorité des cas, le choc est compensé, les lésions sont réversibles pendant une demi-heure. Au bout de ce temps, les réactions de l'organisme sont épuisées et il est nécessaire d'y suppléer par des techniques appropriées.

Donc, pendant cette demi-heure de sursis, les premiers témoins, les premiers sauveteurs devront veiller à l'environnement du blessé et accomplir les premiers gestes de secours d'urgence.

Avant d'examiner les tout premiers gestes, nous aurions presque tendance à nous excuser auprès du lecteur. Nous allons écrire en effet

quelques solides banalités, quelques consignes si évidentes que certains penseront que nous les prenons pour des enfants et qu'ils ont depuis longtemps passé l'âge qu'on leur tienne la main pour traverser la rue. Et, pourtant, l'expérience prouve que ces gestes simples, évidents, banaux trop souvent sont oubliés autour de l'accident et viennent le compliquer en créant les conditions idéales pour d'autres accidents.

Car l'obsession des sauveteurs doit être non seulement de tirer les blessés d'affaire mais aussi de tout faire pour éviter de créer les conditions d'un second accident.

## Le premier geste savoir s'arrêter

Bien entendu, le premier geste à faire, quand on voit un accident, c'est de s'arrêter pour porter secours. C'est le type même de la question piège aux examens, au même titre que, dans les secours au pendu, le premier geste consiste à couper la corde.

Mais il faut savoir s'arrêter sans céder à la panique ou à des réflexes intempestifs. Il ne faut pas arrêter la voiture en double file à côté de l'accident, laisser le moteur en marche, sauter de la voiture en laissant les portes ouvertes, traverser la route au pas de course sans regarder ce qui vient de chaque côté, etc.

S'arrêter c'est :

— Ne pas manœuvrer brutalement sans contrôler ce qui vient derrière soi : deux rétroviseurs sont prévus à cet effet.

— Signaler correctement sa manœuvre en n'hésitant pas à doubler les feux clignotants par des gestes du bras (on connaît en effet le peu de cas que font les automobilistes des feux clignotants de la voiture qui les précède).

— Se ranger sur le bas-côté de la route à distance de l'accident, à un endroit visible et où le stationnement n'est pas dangereux.

— Couper le contact, serrer les freins, enclencher une vitesse.

— Mettre éventuellement (la nuit ou par temps de brouillard) les feux de position.

— Si l'on a des enfants, ou des passagers émotifs, il est préférable de les laisser dans la voiture — en se souvenant de ne pas laisser les enfants sans surveillance.

## Organiser le périmètre

Les deux impératifs sont là encore de ne pas créer les conditions d'un accident supplémentaire et, surtout, d'éviter tout ce qui peut aggraver l'accident existant. Trois précautions essentielles seront à prendre :

### 1. — Attention au feu

Il faut tout de suite couper le contact de la voiture accidentée. Il faut interdire de fumer. De l'essence a été répandue, des vapeurs d'essence se dégagent, la moindre étincelle peut déclencher l'incendie. Si y a début d'incendie, utiliser un extincteur (sauf sur le blessé), du sable, de la terre, jamais d'eau. Si l'essence est répandue sur le sol, de la même façon on jettera dessus du sable ou de la terre qui l'absorberont et en éviteront la diffusion au contraire de ce que ferait l'eau.

### 2. — Attention au déplacement

On devra bloquer le véhicule accidenté s'il est susceptible de se déplacer : le frein à main sera serré, une vitesse enclenchée et des cales ou des pierres mises sous les roues. On accordera une surveillance toute particulière à un véhicule en équilibre instable (bord de fossé, de cours d'eau, de précipice) ou accidenté sur des accotements non stabilisés qui risquent de s'effondrer ou encore accidenté sur un sol boueux ou glissant.

### 3. — Attention à la circulation

Avant l'arrivée des services\* de sécurité qui régleront la circulation, les premiers sauveteurs doivent prendre un certain nombre de mesures de protection.

## Le rassemblement des badauds

Il faut d'abord éviter le rassemblement des badauds. En effet, on ne le répétera jamais assez, un accident n'est pas un spectacle. Malheureusement, on sait trop bien que, par une espèce d'attrance morbide dès que le public aperçoit un accident, les voitures s'arrêtent dans tous les sens et les automobilistes se précipitent non pas tant pour rendre service que pour voir ce qui se passe.

Cela crée des chicanes, voire des embouteillages qui gênent les sauveteurs, empêchent l'arrivée des véhicules de secours. Cependant, qu'autour du blessé s'installe, à l'imitation du chœur antique, la redoutable secte des commentateurs, la tribu

des « y'a qu'à » et la tribu des « qu'est-ce qu'on attend ». Ces gens-là vont semer la panique, mettre le désordre dans la tentative d'organisation des premiers secours, fumer la cigarette qui répandra l'incendie, s'appuyer sur la voiture accidentée qui glissera dans le fossé et, en tout état de cause, selon la locution populaire qui prend ici toute sa valeur « pomper l'air du blessé ».

Il faut absolument que l'un des sauveteurs, celui qui a le plus d'autorité fasse disperser le troupeau des curieux, oblige les automobilistes à ranger convenablement leur voiture, en somme, fasse le chemin des véhicules de secours et dégage le périmètre autour du blessé.

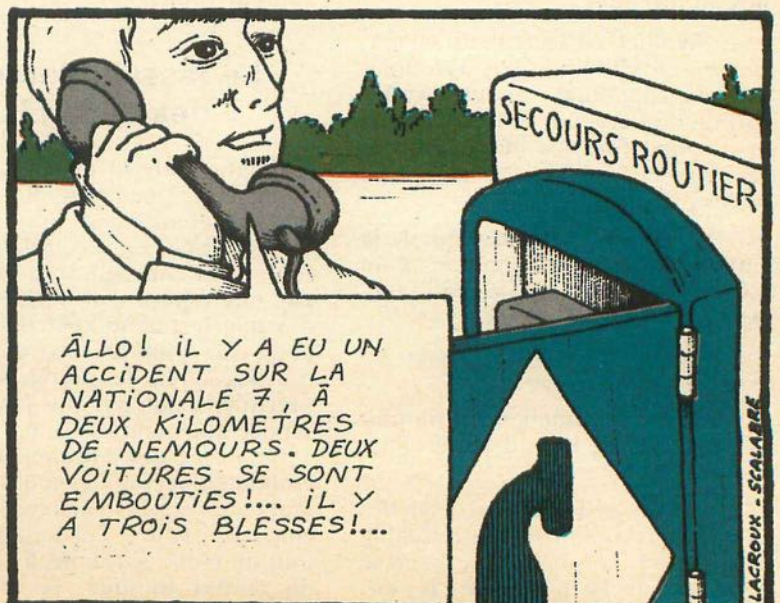
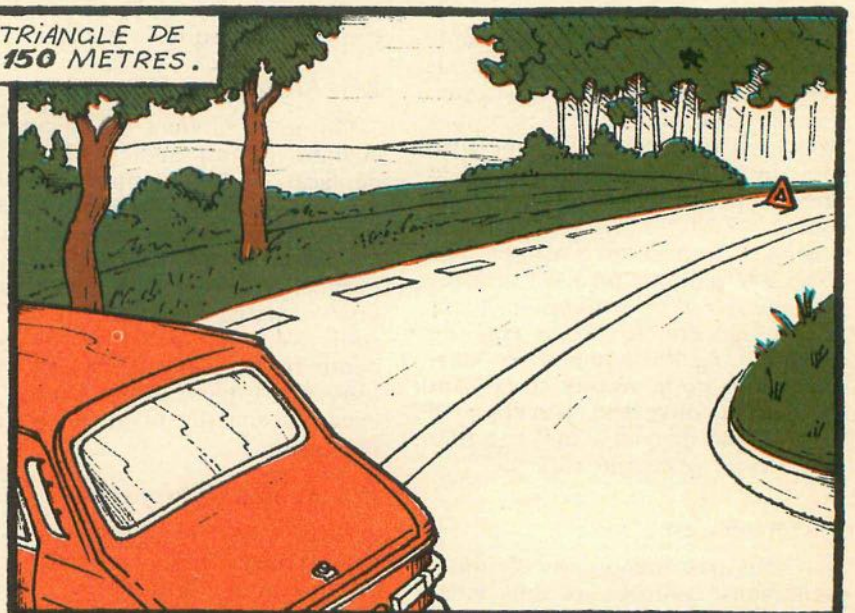
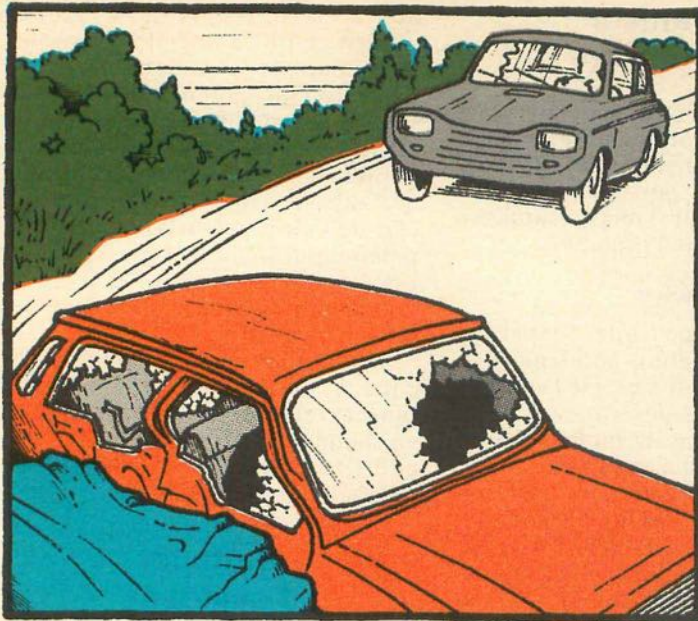
## Signaler l'accident

Ce point acquis, il faut signaler l'accident. Ce geste va prendre toute son importance, en particulier, la nuit. Le balisage doit s'effectuer de chaque côté, il n'y a qu'un seul triangle par véhicule. Il faudra donc attendre un second sauveteur pour établir un balisage correct.

Une erreur fréquente est de placer ces triangles à courte distance du véhicule accidenté. Il faut, au contraire, prévenir largement à l'avance les automobilistes de manière à leur permettre de ralentir et de s'arrêter à temps. Les triangles doivent être placés au minimum à 100 mètres, mieux à 150 mètres du lieu de l'accident, ceci étant apprécié en fonction du profil de la route.

Toutefois, il faut tenir compte que la nuit ce triangle phosphorescent placé à ras du sol, éventuellement dans une zone de brouillard, le plus souvent sali de graisse ou de boue risque de mal recevoir la lumière des phares et de ne pas être interprété comme il convient par l'automobiliste qui arrive dessus. Une lanterne clignotante serait préférable mais on ne peut pas demander aux automobilistes, déjà écrasés de taxes, d'amendes et d'obligations diverses, d'encombrer leur voiture de matériel de plus en plus sophistiqué. Par contre, chacun possède une lampe électrique, qui est finalement le meilleur moyen de balisage (encore faut-il être suffisamment nombreux) effectué par un sauveteur qui, avec sa lampe électrique, fait des signaux de ralentissement, c'est-à-dire agite sa lampe à bout de bras.

A défaut de ces dispositifs, on a suggéré de baliser en posant des chiffons ou des papiers de couleur claire : c'est vraiment un leurre car





ces signaux sont à la merci de moindre coup de vent et surtout presque jamais considérés par un automobiliste comme des signaux de ralentissement.

Une très bonne formule, utile non seulement pour la signalisation mais pour faciliter les secours et les recherches, est l'éclairage latéral. On l'obtient en aluminant les phares d'une voiture placée sur le bas côté de la route, voire en feux croisés avec une seconde voiture placée de l'autre côté de la route.

## Repérer les blessés

Ce temps de secours doit être très rapide. Il s'agit simplement de compter les blessés et, éventuellement, si l'on a quelques connaissances médicales, de faire un bilan approximatif des lésions de façon à renseigner les services de secours. On peut aisément remarquer qu'un accidenté a perdu connaissance, respire mal, est blessé à la tête, aux membres, saigne abondamment, etc.

Le repérage des blessés, surtout la nuit devra être aussi complet que possible. Il n'est pas rare, en effet, qu'à l'occasion d'un accident, un blessé éjecté soit dissimulé dans un fossé ou dans un fourré, échappe à l'attention des sauveteurs et ne soit retrouvé que le lendemain. Un sauveteur devra donc être délégué pour explorer le périmètre, largement au-delà du lieu de l'accident.

Le repérage devra aussi tenir compte des objets éventuellement dispersés appartenant aux blessés tels que sac à main, porte-document eux aussi facilement éjectés. Ces objets seront signalés aux services de police dès leur arrivée sur les lieux.

## Organiser l'alerte

L'alerte est le temps capital dans ces premières minutes où de bons samaritains, c'est-à-dire les sauveteurs bien intentionnés mais parfois incompetents volent au secours des blessés. C'est un temps capital, car de la rapidité de l'alerte dépend la rapidité de l'arrivée des secours spécialisés, d'une alerte bien donnée dépend une meilleure efficacité de ces secours.

L'article 63 du Code pénal a empoisonné et empoisonne encore les premières minutes de secours. En effet, en faisant obligation de porter assistance à personne en danger, donc à un accidenté de la route, le Code pénal a introduit une certaine confusion dans l'esprit du public. Trop de gens de bonne volonté ou

d'anxieux terrorisés par le spectre du tribunal s'imaginent que porter assistance c'est se livrer à des manœuvres de secours dont la plupart du temps ils n'ont qu'un vague souvenir ou de vagues notions et qui, à coup sûr, seront désastreuses car toutes les chances sont réunies pour qu'ils aggravent les blessures existantes.

Le public doit savoir qu'en **avertissant les services responsables**, il sera en règle avec la loi, qu'il aura rendu le meilleur service aux blessés. **Décrocher le téléphone, c'est porter assistance.**

## Qui faut-il alerter ?

En zone rurale : la gendarmerie. La France est quadrillée en brigades de gendarmerie qui assurent 24 heures sur 24 une permanence, qui connaissent parfaitement leur secteur et savent quels sont les secours médicaux les plus qualifiés. Officiers de police judiciaire, les gendarmes sont également habilités pour toutes les constatations d'usage. C'est le gendarme qui, à réception de l'alerte, alertera à son tour le service d'ambulance figurant au plan de secours routier et l'hôpital d'accueil pour les blessés.

Alerter une autre organisation — par exemple un hospice proche et non équipé ou une autre personne — par exemple un médecin d'un village voisin dépourvu de moyens de secours aux blessés — risquerait d'entraîner une perte de temps préjudiciable aux blessés.

En zone urbaine, on appellera **Police-Secours ou les pompiers** grâce aux bornes d'appel réservées à cet effet.

Le téléphone est évidemment le meilleur moyen. Encore, faut-il avoir la chance d'en trouver un à proximité. Sur les grands axes routiers, on commence à voir des postes téléphoniques de bord de route reliés directement aux gendarmeries mais cet équipement est bien encore insuffisant. Il faut donc se rabattre sur les postes téléphoniques des stations-service, les postes privés et parfois, surtout la nuit, on peut être amené à errer longtemps à la recherche d'un téléphone. Or, répétons-le, c'est ce temps, entre le moment de l'accident et l'alerte qui est toujours trop long et qu'il importe de réduire absolument.

Il est donc parfois plus rapide d'envisager de faire donner l'alerte par un automobiliste de bonne volonté qui gagnera la gendarmerie la plus proche. Encore, faut-il être sûr

que celui-là accomplira bien sa tâche et ne renoncera pas en cours de route pour des raisons personnelles \*. Dans ces conditions, il ne sera pas inutile d'être assuré que l'alerte a bien été donnée et, au besoin, de dépêcher un second messenger.

## Quelles indications donner ?

Ce point là aussi est très important. Trop de témoins d'accident décrochant le téléphone, cèdent à la panique et bafouillent n'importe quoi à toute vitesse de façon incompréhensible. Le gendarme apprend ainsi tout au plus qu'un accident a eu lieu, il ne sait pas où, il ne sait pas combien de victimes. Ainsi, un temps précieux est-il perdu, des patrouilles alertées inutilement ou parfois pour un accident minime, du matériel et du personnel dérangés de façon injustifié. Il est très important pour celui qui téléphone de se discipliner et de s'exprimer lentement et calmement.

Il devra donner :

— le lieu de l'accident le plus précisément possible c'est-à-dire l'indication de la route ou le numéro, si on le connaît ou bien l'indication de route de telle ville à telle autre ville et surtout la distance par rapport à un point de repère facile à identifier.

— le nombre de véhicules accidentés, le nombre des victimes et si possible, comme on l'a déjà dit, une indication même sommaire des lésions et de leur gravité.

— éventuellement des informations complémentaires : incendie, blessé incarcéré dans son véhicule.

Les sauveteurs pourront être appelés comme témoins, ils ont tout intérêt à noter de leur côté les détails techniques utiles pour l'enquête, (heure, état du sol, etc.).

Dans la mesure du possible, les sauveteurs ne devront pas toucher au véhicule accidenté en attendant l'arrivée des secours.

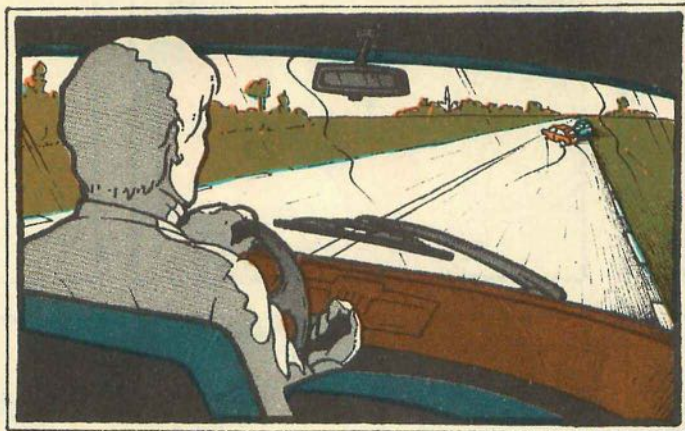
Si l'état d'un blessé exige son déplacement ou le déplacement d'un véhicule, la trace de l'emplacement devra être conservée par un tracé à la craie ou avec des petits cailloux.

Tels sont les gestes finalement simples et de bon sens que les premiers témoins d'un accident doivent accomplir.

Notre prochain article examinera les gestes d'urgence concernant le blessé lui-même. ■

Dr Jean de KEARNEY.

# QUE FAIRE ?



## 2. Les gestes qui sauvent

Si vous arrivez le premier sur les lieux d'un accident, vous devez respecter certaines règles de prudence que nous avons exposées dans le numéro 9 de *Trafic*. Le Dr Jean de Kearney décrit aujourd'hui les gestes simples qui peuvent permettre de sauver la vie du blessé

On conçoit bien qu'il s'agit là d'un bilan sommaire, les premiers témoins, même s'ils sont un peu secouristes n'étant pas médecins. Néanmoins, ils peuvent facilement constater un certain nombre d'anomalies qui les guideront dans leurs premiers gestes. Ces anomalies seront précieusement notées car, entre les premières constatations et l'arrivée des sauveteurs qualifiés, bien des modifications peuvent se produire.

### Le blessé a-t-il encore sa conscience ?

Si le blessé est encore conscient, la constatation en est évidente. On en profitera pour lui poser rapidement et succinctement quelques questions pour préciser : le siège de la douleur ; si le blessé suit un traitement pour une maladie quelconque (maladie de cœur, diabète, etc.) ; s'il prend régulièrement des médicaments (anticoagulants, tranquillisants) ; s'il est allergique.

Le blessé paraît inconscient. Mais

ce peut être une demi-inconscience. En lui posant une ou deux questions, en particulier « où a-t-il mal ? », on vérifiera le degré d'inconscience. Le blessé peut avoir gardé suffisamment de conscience pour répondre d'un simple geste de la main et donner ainsi un renseignement utile.

L'absence de réponse confirme l'état d'inconscience totale. Il sera alors utile d'évaluer approximativement la gravité des lésions en pratiquant un examen des pupilles et en notant le résultat. Il suffit de soulever les deux paupières et, si le visage de la victime n'est pas ensanglanté, s'il n'y a pas de plaie dans la région orbitaire, on constatera sans difficulté si les pupilles sont normales ou non. Si elles ne le sont pas, elles peuvent être exagérément dilatées, sans réaction à la lumière : cela signifie que le cerveau manque d'oxygène, soit du fait de l'asphyxie, soit du fait d'un problème circulatoire. Une pupille peut être normale, l'autre dilatée : cela signifie une lésion neurologique.

Attention ! Même apparemment sans réaction ou avec des réactions faibles, le blessé peut encore distin-

guer les paroles prononcées autour de lui. Les sauveteurs devront éviter à tout prix les commentaires péjoratifs qui, s'ils sont perçus par le blessé, risqueront d'aggraver son angoisse et de perturber un équilibre fragile.

### Y a-t-il des signes d'hémorragie ?

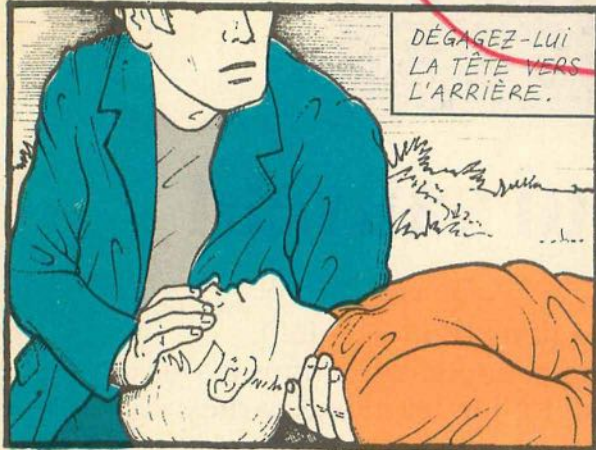
Les vêtements souillés de sang attirent immédiatement l'attention. Toutefois, on se méfiera : le sang est un liquide et donc il coule. Du sang au niveau du poignet et de la main peut provenir de plus haut et s'écouler sous la manche. Un écoulement de sang par le nez ou par une oreille traduit généralement une fracture du crâne. La pâleur du visage, la décoloration des oreilles et du nez signifient qu'il y a un saignement quelque part, qui peut être une hémorragie interne. On en profitera pour contrôler le pouls et on le contrôlera souvent. Son rythme normal est de 70 pulsations par minute et il doit être bien frappé. Des pulsations diminuant de vigueur, d'amplitude et de nombre signifient que le choc s'aggrave.



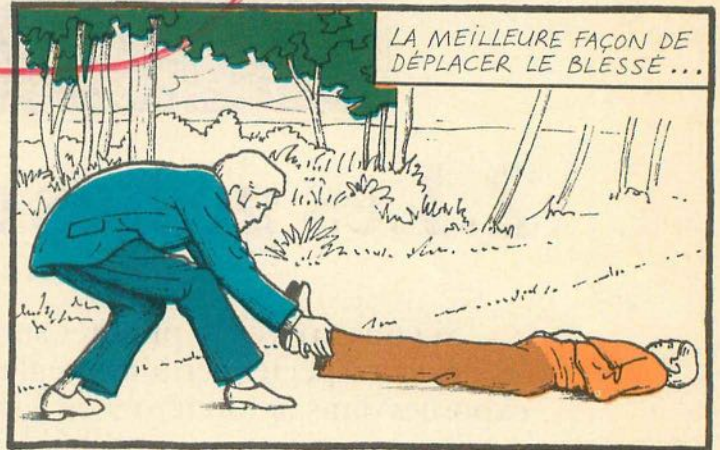
PRENEZ LE POULS ET SOULEVEZ LES PAUPIÈRES, SOUTENEZ-LE DE CETTE FAÇON POUR LE SORTIR DE LA VOITURE...



... DÉGAGEZ SA CRAVATE ET SON COL...



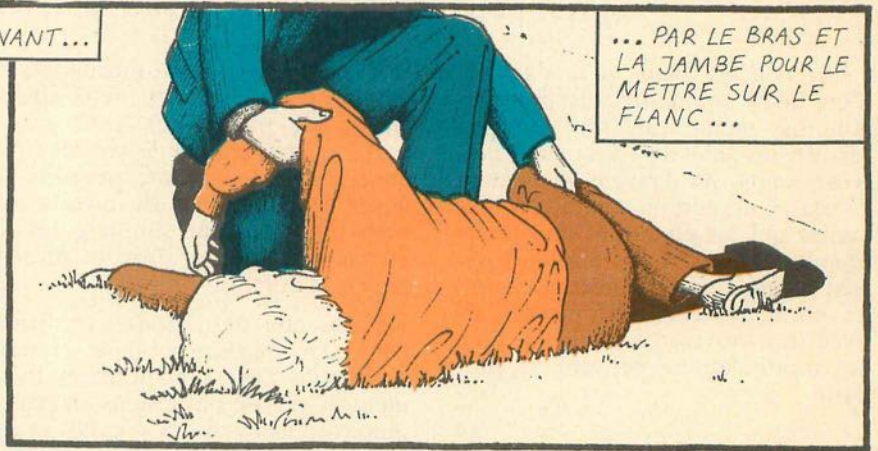
DÉGAGEZ-LUI LA TÊTE VERS L'ARRIÈRE.



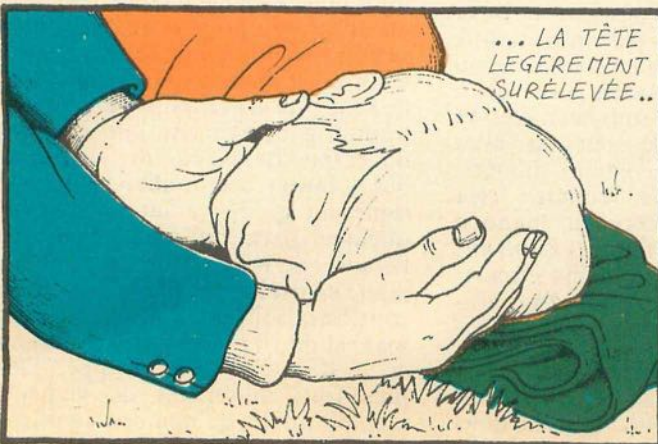
LA MEILLEURE FAÇON DE DÉPLACER LE BLESSÉ...



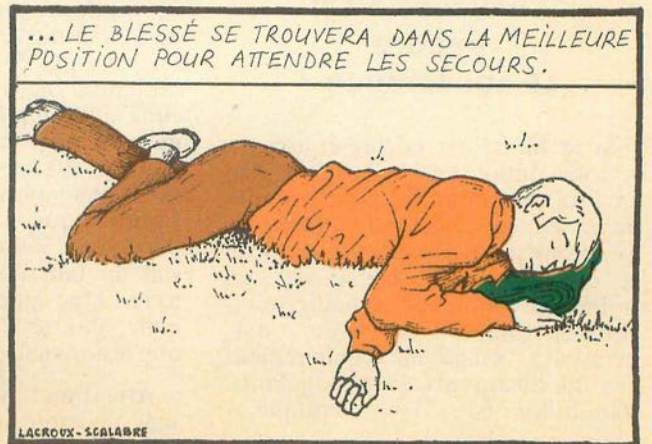
EN LE RETOURNANT...



... PAR LE BRAS ET LA JAMBE POUR LE METTRE SUR LE FLANC...



... LA TÊTE LÈGEREMENT SURÉLEVÉE...



... LE BLESSÉ SE TROUVERA DANS LA MEILLEURE POSITION POUR ATTENDRE LES SECOURS.

LACROUX - SCALABRE

## La respiration est-elle normale ?

Il s'agit là de la grande urgence, du problème vital. Un blessé qui ne respire plus, un blessé en détresse respiratoire, risque de mourir en quelques minutes. Et pourtant, grâce à quelques gestes de secours simples, que l'on verra plus loin, le blessé peut être facilement sauvé.

Il faut très vite apprécier la situation en regardant et en écoutant la respiration. Une respiration anormale peut être silencieuse ou imperceptible ; rauque ; coupée par des soubres ; remplacée par des gargouillements avec souvent émission de mousse, crevée par des bulles au niveau de la bouche : courte, rapide ou encore superficielle.

L'examen des mouvements du thorax complètera l'appréciation. Si ces mouvements sont absents, la respiration est arrêtée. Irréguliers, hachés, ils vont précéder l'arrêt de la respiration. S'ils sont trop lents ou trop rapides, la respiration est inefficace.

On remarquera également des signes complémentaires au niveau de la face : une coloration bleuâtre, très sensible au niveau des lèvres et des oreilles, signifie que le blessé souffre d'un manque d'oxygène ; le battement des ailes du nez est un symptôme défavorable de grande détresse ; l'apparition de sueur traduit l'excès de gaz carbonique dans le sang.

Ce que l'on appelle l'état de choc traduit généralement une détresse circulatoire, le plus souvent une hémorragie interne, d'autant plus grave que le choc est plus accentué. L'appréciation en est délicate pour un témoin non informé. Toutefois, son attention sera attirée par quelques signes qu'il pourra noter. Le blessé est angoissé, il a froid, il a soif, il tremble. On a déjà parlé de la pâleur du visage, des lèvres et des oreilles. Ajoutons encore les sueurs froides, une respiration superficielle, un pouls rapide battant au-delà de 110 pulsations par minute.

## Le blessé présente-t-il d'autres signes anormaux ?

Il s'agit là essentiellement de déformations des membres. Elles indiquent sans doute qu'il y a une fracture à l'endroit de la déformation. La présence de sang, une plaie apparente font suspecter que la frac-

ture est ouverte. On peut même voir pointer un morceau d'os à travers la plaie. Un sauveteur non qualifié n'a pas le droit de manipuler inconsiderément ces membres déformés. Il aggraverait avec certitude une fracture peut-être banale et qui, en tout cas, sans ces gestes intempestifs, aurait sans doute guéri sans complications. Bien entendu, il est également interdit aux sauveteurs non qualifiés de toucher aux plaies qu'ils ne feraient qu'infecter.

Le blessé peut être porteur de brûlures apparentes auxquelles là non plus on ne touchera pas. Ses vêtements peuvent être brûlés, il y a peut-être des brûlures sous les vêtements. On ne cherchera pas à enlever les vêtements brûlés, ce qui risquerait d'aggraver les lésions.

Des sensations anormales peuvent être signalées par le blessé, il s'agit par exemple de fourmillement, d'engourdissement, de sensations de chaud et de froid au niveau des membres. Ces sensations sont très importantes, elles doivent faire suspecter une lésion de la colonne vertébrale, même en l'absence de douleur locale. Le déplacement du blessé devra donc s'accomplir avec la plus grande prudence et ces sensations anormales signalées à l'équipe médicale ou à l'équipe de sauveteurs qualifiés dès son arrivée.

De même, si le blessé se plaint de vertiges, de troubles visuels — même en l'absence de blessure au niveau de la tête, on doit suspecter une lésion du crâne et en avertir les sauveteurs.

## Toutes les minutes comptent

L'état du blessé, rappelons-le, se modifie d'un instant à l'autre. Ce qu'il pourra signaler dans les premières minutes est toujours très important. Il sera peut-être incapable plus tard de le signaler à l'équipe médicale car, à ce moment-là, il aura peut-être perdu conscience. Mieux vaut risquer de répéter trois fois la même chose que de pécher par omission.

A l'inverse de ces explications détaillées qui sont évidemment un peu longues, le premier bilan approximatif doit être fait très rapidement. En un coup d'œil, on a englobé le blessé et relevé les anomalies. En quelques secondes, on a soulevé les paupières et pris le pouls. Il n'en faut pas plus pour poser les 3 ou 4 questions clé. En une minute, le bilan est fait.

Il s'agit maintenant, si l'on peut dire, d'assurer le confort du blessé.

c'est-à-dire de lui permettre de respirer et de veiller à ce que rien ne vienne, en attendant les secours, entraver sa respiration, et d'autre part de le placer en bonne position.

## Permettre au blessé de respirer

En termes plus sophistiqués, on dit assurer la liberté des voies aériennes, c'est-à-dire assurer la liberté des mouvements respiratoires et assurer le libre passage de l'air jusqu'aux poumons.

Le premier geste sera donc de desserrer les vêtements qui entravent la respiration : ouvrir le col, dégager cravate et foulard, dégrafer soutien-gorge et gaine, déboucler la ceinture du pantalon, voire les premiers boutons.

Il faut ensuite supprimer les causes d'étouffement.

Le plus souvent le blessé étouffe parce qu'il y a obstruction au niveau de ce que l'on appelle les voies aériennes supérieures, c'est-à-dire la bouche et la gorge. Cette obstruction peut être le fait de corps étrangers. Il s'agira, par exemple, d'un ou plusieurs gros caillots de sang provenant d'une blessure de la bouche, d'une morsure de la langue. Ce peut être de la terre, du sable, des débris divers, introduits dans la bouche au moment de l'éjection et du choc sur le sol. Ce sont encore des dents, un appareil dentaire, des morceaux d'os. Ou bien des mucosités, des vomissements, des débris alimentaires. Et ce sera surtout très souvent la chose la plus simple et apparemment la plus bête qui va étouffer le malade inconscient : la chute de la langue en arrière. En effet, à l'état normal la langue est maintenue par un certain tonus musculaire lorsque l'on est allongé, par exemple lorsque l'on dort. Chez le blessé ou le malade inconscient, la langue perd son tonus, se relâche et tombe naturellement en arrière dans le fond de la gorge, bouchant l'ouverture de la trachée. L'air ne passe plus, le blessé s'asphyxie.

Le premier geste est donc de pratiquer le nettoyage. Pour cela, on ouvre la bouche et on introduit le plus loin possible les doigts en crochet (recouverts si l'on peut d'un linge ou d'une compresse). En allant jusqu'à la base de la langue, on dégage ainsi facilement les caillots, les corps étrangers, les débris alimentaires, les prothèses, etc.

Ensuite, on prévient la chute de la langue et la fermeture de la glotte par un geste d'une grande simplicité : il suffit de renverser la tête en ▶

→ arrière en effectuant une légère traction. Le renversement de la tête fait remonter la langue et libère le passage pour l'air, la légère traction préserve le cou au cas où il y aurait une lésion de la colonne vertébrale à ce niveau. Pour obtenir ce résultat, on place une main sous la nuque, l'autre sur le front. La première soulève, la seconde tire, le mouvement doit se faire lentement et avec douceur. Ce geste est très spectaculaire et il suffit le plus souvent pour que le blessé retrouve sa respiration.

Evidemment, ces gestes simples, à la portée du premier témoin, ne suffisent pas toujours à compenser les autres causes d'asphyxie : inondation des poumons par sang prove-

nant d'une blessure à la tête, inhalation des vomissements, lésions thoraciques, lésions cérébrales, etc.

Les gestes qui viennent d'être indiqués préparent seulement les étapes suivantes : la mise en place d'une canule et d'une aspiration pour dégager les sources d'obstruction plus profondes, ce qui est du domaine des sauveteurs qualifiés ; la ventilation artificielle, en particulier par le bouche à bouche, qui peut être appliquée par le premier témoin et dont on reparlera dans un autre article.

Il faudra vérifier que les causes d'obstruction ne se renouvellent pas : si le blessé continue à saigner ou si de nouveaux vomissements se

produisent, il est nécessaire bien entendu de recommencer le nettoyage.

## Mettre le blessé en bonne position

Une image doit être formellement rayée du souvenir : celle du chevalier Bayard recevant des soins adossé à un arbre. Dans cette position, on est absolument certain d'achever le blessé dans les meilleurs délais. En effet, chez un blessé assis et inconscient, la tête tombe en avant, la glotte se ferme, l'asphyxie s'installe. Ou bien le blessé vomit et inhale ses vomissements.

Il faut donc adopter une position permettant de lutter contre une mauvaise ventilation, contre l'inconscience, contre la disparition des réflexes de toux et de déglutition, contre l'inhalation du sang, des vomissements ou des mucosités.

Cette bonne position est dite position latérale de sécurité.

Le blessé sera allongé de façon à être couché sur le côté. La tête devra être légèrement surélevée par un coussin, une couverture roulée, un vêtement roulé de façon qu'il n'y ait pas de torsion et que la tête, le cou et le tronc soient bien dans le même axe. Bien entendu, on maintiendra la position de la tête en hyperextension, c'est-à-dire défléchie en arrière de manière à bien libérer l'ouverture des voies respiratoires. Enfin, pour empêcher le blessé de basculer, la jambe inférieure sera maintenue droite, la jambe supérieure sera fléchie au-dessus du genou formant ainsi butée contre le sol.

Dans cette position, le blessé respire parfaitement et s'il vomit, ses vomissements sont naturellement évacués sans qu'il risque d'encombrer sa gorge.

Deux précisions :

— si le blessé est atteint à un membre, ce membre blessé doit se trouver en haut ;

— si le blessé est atteint d'un côté du thorax par exemple par une fracture de côté (on aura noté au cours de l'interrogatoire du bilan qu'il se plaignait de ce côté-là), il devra être couché sur le côté blessé, afin de faciliter la respiration du côté sain.

Ces précautions prises, il ne reste plus, en attendant l'arrivée des sauveteurs, qu'à surveiller attentivement le blessé, à moins qu'une urgence impérieuse impose des gestes secouristes que nous verrons dans le prochain article. ■

Dr Jean de KEARNEY

TRAFIC No 10 — JUIN 1975

## DES AMBULANCES MIEUX ÉQUIPÉES QUE CERTAINS HOPITAUX

Nous avons interrogé un officier de l'état-major des sapeurs-pompiers de Paris pour connaître l'attitude à observer en face d'un accident à Paris. C'est valable aussi pour d'autres villes. Premier conseil : Ne pas toucher au blessé, ne rien lui faire absorber. Appeler les pompiers au numéro indiqué sur le cadran du téléphone le plus proche. Expliquer calmement à l'état-major le lieu, les conditions de l'accident et l'état des blessés.

Une équipe de secouristes se rend immédiatement sur les lieux et donne les premiers soins. Dans le même temps, le message est transmis au centre de contrôle des opérations où un régulateur médical, médecin de service spécialisé en anesthésie-réanimation, reçoit les appels en permanence.

Il entre directement en contact radio avec l'équipe de secours et donne aux sapeurs-pompiers les conseils médicaux d'urgence. Alerté sur l'état grave d'une victime, il fait immédiatement partir une ambulance de réanimation. Selon la situation géographique de l'accident, l'évacuation peut être assurée par une ambulance de réanimation de la brigade ou d'un SAMU (service d'assistance médicale d'urgence).

Aujourd'hui les secours sont organisés sur la base d'une réanimation préhospitalière. Le traitement est instauré sur les lieux mêmes de l'accident, tout déplacement représentant une source d'aggravation supplémentaire de l'état du blessé. Les victimes ne sont transportées qu'après les premiers soins d'urgence et, pendant leur évacuation vers un lieu strictement adapté à leur état, restent sous surveillance médicale permanente.

Les ambulances de réanimation sont de véritables hôpitaux ambulants et sont parfois même mieux équipées qu'un hôpital non spécialisé où vous auriez pu croire bon, pour gagner du temps, d'évacuer directement le blessé en raison de sa proximité.

Danièle VAUDREY

→ L'Association nationale des usagers de la route se préoccupe activement du secours aux blessés de la route. Elle vient d'obtenir que les « gestes de survie » soient enseignés obligatoirement lors du permis de conduire en attendant d'y être dans les établissements scolaires. Cette association met gratuitement à la disposition des lecteurs de Trafic un livret sur les « 5 gestes qui sauvent ». Écrivez à « 5 gestes qui sauvent », 59290 WASQUEHAL, en joignant à votre demande une enveloppe timbrée à 0,85 F à vos nom et adresse.

# QUE FAIRE ?

## IV. L'hémorragie

### ATTENTION AU GARROT QUI PEUT TUER

Si vous arrivez le premier sur les lieux d'un accident, vous devez respecter certaines règles de prudence que nous avons exposées dans le numéro de « Trafic ». Dans le numéro 10, nous avons décrit les gestes simples qui permettent d'installer le blessé dans une bonne position. Dans le numéro 12, le docteur Jean de Kearney a expliqué comment pratiquer le bouche à bouche. Aujourd'hui, il indique la conduite à tenir devant une hémorragie.

Au même titre que l'asphyxie, l'hémorragie est une très grande urgence. Elle peut tuer un blessé en quelques minutes. Elle contribue à la détresse respiratoire en diminuant l'apport de l'oxygène. Elle peut toujours par manque d'oxygène, créer des désordres irréversibles. L'hémorragie se reconnaît facilement : il y a écoulement de sang. Mais le point de départ de cet écoulement n'est pas toujours immédiatement décelable : le sang est un liquide qui coule. Ainsi, le sang d'une plaie du bras apparaîtra à l'extrémité de la manche. D'autre part, une hémorragie peut en masquer une autre, parfois plus grave : une plaie du cuir chevelu qui saigne beaucoup, inondant le visage, va masquer un saignement par l'oreille qui traduit une grave fracture du crâne.

### Artère ou veine

En principe, on distingue plusieurs types d'hémorragie. Si une grosse artère est atteinte, au bras ou à la jambe par exemple, un sang rouge et vif jaillit de la plaie par grands jets saccadés. Si le sang est rouge foncé et s'écoule en nappe, il s'agit d'une plaie veineuse. Mais dans la pratique, la démarcation entre sang rouge et sang foncé, surtout quand il y a appauvrissement du sang en oxygène, est bien difficile à faire. Les capillaires et les petites artères donnent aussi un écoulement en nappe. Le petit jet saccadé d'une artère, au fond d'une plaie, passe facilement inaperçu. Quant au gros jet, il sera plus ou moins dissimulé par les vêtements.

La subtile distinction entre hémorragie artérielle et hémorragie veineuse, surtout dans le contexte angoissant et agité d'un accident de la route, apparaît donc souvent bien difficile à faire pour un sauveteur plus ou moins expérimenté. Cette

distinction avait son intérêt, à l'époque où le garrot était l'inévitable panacée contre l'hémorragie, et qu'il fallait placer le garrot en amont ou en aval de la plaie selon qu'il s'agissait d'une artère ou d'une veine. On voit bien qu'il y avait là une source fatale de confusion. Combien de blessés sont morts ou ont failli mourir d'un garrot mal placé ?

### Garrot interdit

Comme pour l'asphyxie, avec les méthodes périmées de respiration artificielle, nous allons retrouver, dans l'hémorragie, une interdiction majeure : celle d'employer le garrot. Le garrot est une arme qui tue. On a pendant trop longtemps inculqué à trop de futurs sauveteurs que le garrot était le seul moyen d'arrêter une hémorragie. On a ainsi pu voir, outre les inconvénients signalés plus haut, des garrots fabriqués avec du matériel invraisemblable (fil de fer et même fil de fer barbelé !) soigneusement serrés, laissés plusieurs heures sans signe distinctif. Avec un garrot, on a toutes les chances, surtout chez l'enfant, de compromettre définitivement la vascularisation d'un membre. Pour peu que l'on y ajoute un serrage brutal, avec le redoutable tourniquet, le tableau des dégâts sera complet pouvant atteindre jusqu'aux nerfs avec danger de paralysie. La première règle impérative pour le sauveteur devant une hémorragie est donc : ne pas utiliser de garrot.

### Trois cas d'exception

Toutefois cette règle, comme toutes les autres, a des exceptions. Il existe quelques cas — très rares — où le sauveteur a le droit d'utiliser un garrot. Ces cas limités sont les suivants :

Le sauveteur se trouve devant une plaie du bras ou de la cuisse avec une grosse artère sectionnée, il est tout seul, il doit aller chercher du secours ou pratiquer d'autres gestes plus urgents (lutter contre l'asphyxie par exemple).

Le sauveteur se trouve devant un membre totalement arraché ou sectionné : il a le droit de poser un garrot au-dessus du moignon.

Un troisième et dernier cas bien particulier : un membre est resté écrasé (nous disons bien écrasé et non coincé) un certain temps sous une charge (véhicule, objet, caisse, gravats etc.). Il faudra alors poser un garrot, entre la plaie et le cœur, avant de dégager le membre écrasé.

Répetons-le dans tous les autres cas, le garrot est rigoureusement proscrit.

### La pose du garrot

Dans les cas autorisés, la pose du garrot obéit à des règles rigoureuses.

On ne pose pas, en effet, un garrot n'importe comment. Un garrot est déjà suffisamment dangereux sans encore utiliser un bout de ficelle fermé par nœud bien serré. Il est nécessaire d'avoir un lien solide, suffisamment large, non élastique.

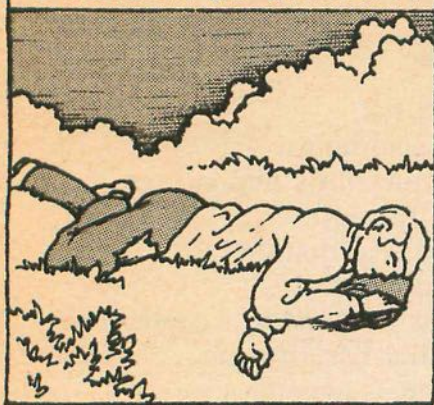
Le type en est celui de la cravate à l'ancienne mode. On plie ce lien en deux, on entoure le membre et on fait passer les deux extrémités dans la boucle. On tire ses deux extrémités en sens contraire et on les solidarise par un nœud plat. Ce garrot ayant été exceptionnellement posé, doit encore être entouré de précautions

Il doit toujours rester visible : en aucun cas des pansements ou une couverture ne doivent le masquer.

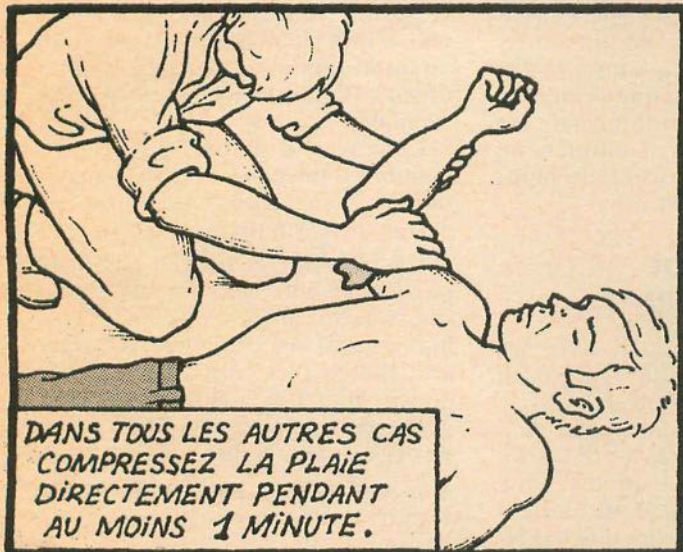
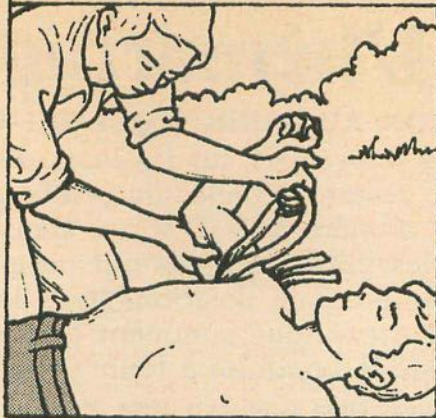
Une pancarte doit être épinglée au vêtement, indiquant, outre, le nom du blessé, l'heure et la minute de pose du garrot.

Il est recommandé de doubler cet- ▶

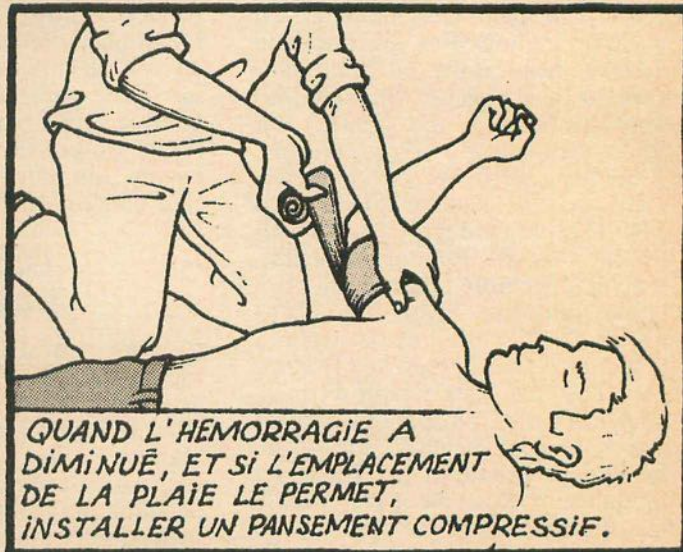
**EN CAS  
D'HEMORRAGIE  
NE JAMAIS  
UTILISER LE GARROT.**



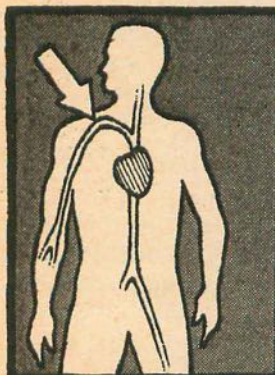
**DANS LES TROIS CAS EXCEPTIONNELS OÙ LE GARROT EST  
NECESSAIRE (VOIR NOTRE ARTICLE) RESPECTER RIGOREUSEMENT  
LA TECHNIQUE SUIVANTE :**



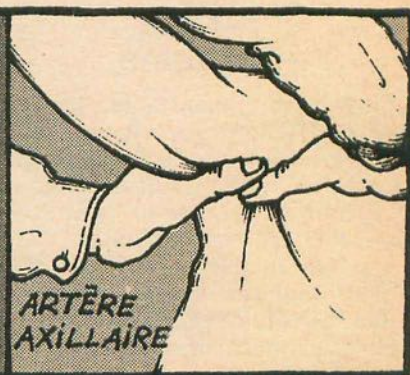
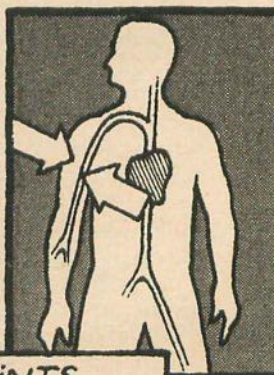
**DANS TOUS LES AUTRES CAS  
COMPRESSEZ LA PLAÏE  
DIRECTEMENT PENDANT  
AU MOINS 1 MINUTE.**



**QUAND L'HEMORRAGIE A  
DIMINUË, ET SI L'EMPLACEMENT  
DE LA PLAÏE LE PERMET,  
INSTALLER UN PANSEMENT COMPRESSIF.**

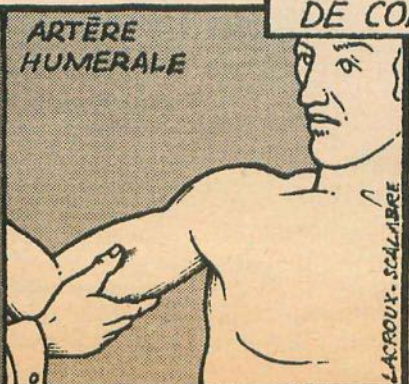
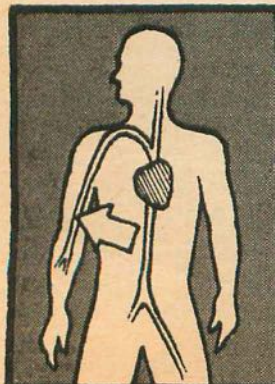


**ARTÈRE SOUS-CLAVIÈRE**



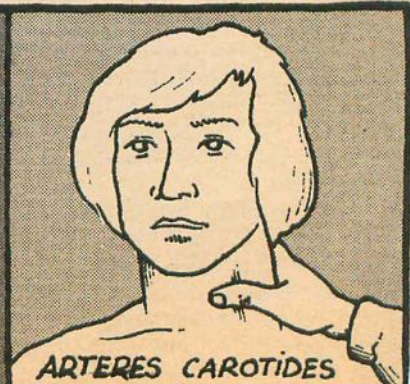
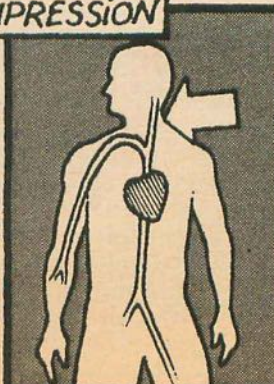
**ARTÈRE  
AXILLAIRE**

**LES POINTS  
DE COMPRESSION**



**ARTÈRE  
HUMERALE**

LACROUX - SCALABRE



**ARTÈRES CAROTIDES**

te précaution en inscrivant directement sur le front du blessé le mot garrot ou simplement la lettre G avec un crayon feutre, du mercurochrome, voire du rouge à lèvres.

Enfin et surtout, le garrot doit être desserré seulement par un médecin, en milieu médical, car la levée du garrot s'accompagne toujours d'une aggravation de l'état de choc.

## Ce qu'il faut faire

Puisque le garrot est interdit, quelle est donc la conduite à tenir devant une plaie qui saigne ?

C'est d'abord immédiatement la compression directe, manuelle. Au bout d'une minute environ, si l'hémorragie cesse ou diminue, on assure le relais par un pansement compressif. Si l'hémorragie persiste, il faut alors comprimer l'artère en certains points, judicieusement choisis, et qu'il importe de connaître.

□ **La compression directe.** Le blessé étant convenablement allongé, on appliquera fortement sur la plaie un pansement stérile ou, parce que l'on a rarement ce matériel sous la main, un linge propre. Un automobiliste peut toujours se trouver témoin d'un accident : il devrait donc avoir dans sa boîte à gant ce type de pansements stériles que l'on trouve à bon marché dans toutes les pharmacies. La main appuie sur le pansement et maintient la compression avec la même force pendant au moins une minute.

□ **Le pansement compressif.** Au bout d'une minute ou plus, on constate que l'hémorragie a cessé ou qu'elle a nettement diminué. On installera, alors très rapidement, un pansement compressif. Il est inutile de chercher à désinfecter la plaie avec des poudres ou des liquides, il est inutile de chercher à la débarrasser des corps étrangers éventuels. Cela est du domaine médical et sera fait à l'arrivée à l'hôpital.

## Comment faire

Utiliser des compresses, si possible stériles, sur une épaisseur d'au moins deux centimètres, ou un linge propre plié, maintenu par une bande ou à défaut par un foulard, une cravate ou encore du rouleau adhésif.

Ou encore mieux, utiliser un pansement individuel, stérile présenté sous emballage hermétique du type du pansement du soldat. Ces pansements pourront être encore renforcés avec du coton.

Pour que ce soit parfait, utiliser un coussin hémostatique. Ce pansement

simple et précieux que l'on trouve en pharmacie, est constitué de deux plaques superposées en mousse de latex, qui assurent l'hémostase, et sont maintenues en place par une bande élastique. Ce matériel ingénieux équilibre, en absorbant le sang, les pressions à l'intérieur et à l'extérieur du vaisseau lésé.

Une recommandation importante : il ne faut pas trop serrer la bande qui maintient le pansement compressif... sous peine de la voir se transformer en garrot !

Le pansement compressif installé, si le membre blessé ne présente aucun signe de lésion osseuse, on aura avantage à le surélever avec un coussin, une couverture, ou un vêtement plié.

## Les points de compression

La compression directe, manuelle ou le pansement compressif n'ont pas réussi à arrêter l'hémorragie. C'est que la plaie intéresse un gros vaisseau. Souvent dans ces cas là, la pose d'un garrot — qui malgré les interdictions pourrait être d'un certain secours — s'avère impossible parce que l'on est au niveau du cou ou au niveau de la racine d'un membre. Le seul recours est alors d'établir une compression puissante et prolongée de l'artère sur les plans durs sous-jacents. Ces points de compression sont très précis. La technique de la compression, tout en étant relativement simple, est cependant rigoureuse. Le sauveteur aura intérêt à s'être entraîné préalablement, sur lui-même ou sur une autre personne, en se repérant aux battements artériels, à trouver sans tâtonner ces points essentiels que nous allons énumérer maintenant.

□ **Artères carotides.** Ces artères montent de chaque côté du cou pour irriguer le cerveau. Dans ce cas particulier, la compression devant toujours s'effectuer entre la plaie et le cœur, il faut bien entendu effectuer la compression au dessous de la plaie. Cette compression se fait en s'appuyant d'avant en arrière le pouce sur la partie antérieure du cou cependant que les autres doigts empaument le cou en arrière. Bien entendu, c'est le pouce droit qui agit sur la carotide gauche et inversement. C'est la position de l'étrangleur et le sauveteur doit prendre garde de bien comprimer latéralement, c'est-à-dire en dehors de la trachée.

□ **Artère sous-clavière.** Cette artère qui émerge du thorax entre la clavicle et la première côte va donner naissance aux vaisseaux artériels du

membre supérieur. C'est là qu'il faudra effectuer la compression, en cas de plaie de l'aisselle ou d'arrachement du bras. On enfonce le pouce dans la « salière », de haut en bas, cependant que les autres doigts empaument la masse musculaire postéro-supérieure de l'épaule.

□ **Artère axillaire.** C'est l'artère du creux de l'aisselle. On utilisera ici les deux mains, en enfonçant les deux pouces dans l'aisselle et en saisissant à pleine main le moignon de l'épaule.

□ **Artère humérale.** On applique le pouce au tiers moyen du bras en dedans du biceps, les autres doigts prenant le bras en arrière.

□ **Artère fémorale.** Cette très grosse artère a un débit important et une plaie y réalise une hémorragie gravissime en quelques minutes. On peut la comprimer, soit au niveau du pli de l'aîne, en y appliquant le poing fermé, le bras étant tendu à la verticale ; soit au niveau de la cuisse : celle-ci étant fléchie et tirée en dehors, on utilisera la même méthode bras tendu, poing fermé.

Ces hémorragies graves, nécessitant des moyens héroïques de compression, et peut-être, plus tard, à l'hôpital, une ligature du vaisseau, imposent une évacuation d'urgence.

Attention ! le sauveteur doit se souvenir qu'une fois commencée, la compression doit être maintenue jusqu'au bout, c'est-à-dire jusqu'au moment où l'hémorragie sera arrêtée avec certitude et surtout que le blessé sera remis entre des mains médicales qui pourront poursuivre et compléter les gestes secouristes d'urgence. Maintenir la compression impose une fatigue musculaire intense et qui peut durer plus longtemps qu'on ne l'avait prévu tout d'abord. Celui qui assurera la compression devra donc avoir une certaine résistance musculaire. Même avec cette résistance, il n'est pas inutile de prévoir un autre sauveteur pour le relayer afin de ne pas mettre le blessé en situation dangereuse. ■

Jean de KEARNEY

L'Association nationale des usagers de la route se préoccupe activement du secours aux blessés de la route. Elle vient d'obtenir que les « gestes de survie » soient enseignés obligatoirement lors du permis de conduire en attendant d'y être dans les établissements scolaires. Cette association met gratuitement à la disposition des lecteurs de Trafic un livret sur les « 5 gestes qui sauvent ». Ecrivez à « 5 gestes qui sauvent », 59290 WASSQUEHAL, en joignant à votre demande une enveloppe timbrée à 0,85 F à vos nom et adresse.



## **Pense-précis de secourisme Comment sauver des vies ? (1975) de M. ROBINE :**

Monsieur **Léon ROBINE** était chargé de l'enseignement du secourisme au SNPC, devenu ensuite en 1975 la Direction de la sécurité civile. Il m'avait reçu à plusieurs reprises à son bureau de Levallois. Il a été le fondateur de la première ADPC (Association départementale de Protection Civile), celle des Côtes du Nord (Côtes d'Armor aujourd'hui) et à l'origine de la FNPC (Fédération nationale de Protection Civile).

De ce fait, impliqué dans la diffusion du secourisme, il fit sortir cette brochure de 35 pages qui allait elle aussi bien au-delà des « gestes », du secourisme, puisque l'on y abordait la prévention des accidents domestiques, du travail, des loisirs et, enfin, les accidents de la route.

Si nous nous bornons à ne retenir que ce qui est dit sur la conduite à tenir face à un accident de la route, il faut reconnaître que nous n'avions pas évolué. Comme il était difficile de s'en tenir à l'essentiel, soit des gestes « de survie » (Ventilation et hémorragies) ?

La préface du directeur du SNPC, le préfet **Jean-Pierre FOULQUIE** (qui avait bien réceptionné la brochure en 1972 en approuvant l'initiative), rappelait la mort annuelle de 40 000 Français « par accident » et, au-delà du BNS qui ne touchait qu'une petite fraction de la population, il était nécessaire, pour tous les autres, de connaître « certains gestes d'urgence ». C'était tout à fait reconnaître la nécessité et l'utilité d'une formation courte comme les « 5 gestes ».

Mais, le programme dit des « GES » (Gestes élémentaires de survie) qui ne sortira que par un arrêté, en 1978, ne pourra pas se réduire à l'essentiel, d'où son échec pour une formation généralisée, de masse, obligatoire pour obtenir un permis de conduire.

### **« SOINS » D'URGENCE dans les accidents de la route. Brochure « Laerdal » de 1975 :**

Très bien réalisée, cette brochure (diffusée gratuitement) reprenait le mot « soins » que le **Professeur ARNAUD** nous avait demandé (à nous moniteurs de secourisme routier), d'éviter d'utiliser et de lui préférer « secours » adapté au grand public. Mais dans les années 70 toutes les publications parlaient encore et toujours de « soins ».

Dans cette brochure axée sur l'accident de la route, ou la LVA était très bien expliquée avec un système pour basculer la tête en arrière (page 13) et un autre, page 15, pour la mise en position latérale (la PLS de **Marcel ARNAUD**) on se limitait à ce que tout témoin devait savoir. Ce fut l'une des plus belles brochures de l'époque.

Mais nous savions déjà qu'en Norvège, ce sont les enfants qui étaient initiés et formés au secourisme, tandis qu'en France, on butait sur « l'opportunité » de former les adultes !

Les « six mesures efficaces et simples » de la société Leardal, qui fabriquait et diffusait des matériels de secourisme, mannequins d'apprentissage, etc. (page 7), de 1975, étaient bien les « 5 gestes », si on reprend également la protection du lieu de l'accident (page 11) et bien évidemment l'alerte des secours, pages 28.

# pense-precis de secourisme

COMMENT SAUVER DES VIES?

*Offert et Diffusé par la*

**MAIRIE**

281

MINISTÈRE  
DE L'INTÉRIEUR  
Service national  
de la Protection civile

REPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DIRECTEUR



## PREFACE

Plus de 40 000 Français périssent chaque année accidentellement.

Chacun de nous peut se trouver un jour en présence de « Vies en péril », alors que les secondes comptent et que les secours officiels ne pourront intervenir à temps, que dans la mesure où le patient sera correctement assisté.

Certes, un Brevet national de secourisme a été institué sous les auspices du ministère de l'Intérieur et de la Commission nationale du secourisme qu'il anime depuis 1960. Et, déjà, plus de 1 200 000 Françaises et Français ont été préparés à cet examen avec le concours d'associations philanthropiques. Croix-rouge française, Fédération nationale de sapeurs-pompiers, Fédération nationale de protection civile, Fédération française de secours et de sauvetage, groupements locaux, etc.

Il importe toutefois que le premier témoin d'un accident grave puisse - sinon se substituer au médecin ou au secouriste - mais tout au moins signaler, baliser, alerter les secours, accomplir certains gestes d'urgence, fondés surtout sur le bon sens et sur une information précise.

Que peut-il faire et surtout à qui doit-il impérativement se limiter ?


Le préciser en termes clairs et sans ambiguïté, c'est l'une des ambitions de cette brochure, préparée par le Service national de la protection civile au ministère de l'Intérieur (MM. ROBINE et TORRO) et éditée par les Editions BRES.

Agir efficacement en présence d'un être humain qu'une mort imminente menace, ce n'est là pourtant que l'un des aspects du problème.

Mieux connaître les dangers qui nous entourent, savoir les discerner et les prévenir, constitue sans nul doute un autre devoir, complémentaire, moins exaltant peut-être et cependant primordial.

Dans chacune de ses rubriques, ce petit ouvrage nous incite tout d'abord à « situer » ces dangers, à les limiter, à les éviter.

Je souhaite qu'après avoir tout d'abord parcouru ces pages, les lecteurs veillent bien les relire avec attention et que beaucoup, conscients de l'importance des problèmes exposés, acceptent de dépasser le niveau de la simple formation et deviennent de véritables secouristes.

  
Jean-Pierre FOULQUIE,  
directeur du Service national  
de la Protection civile.

# les accidents de la route

Lorsque vous vous trouvez en présence d'un blessé « banal » (victime d'une fracture, d'une coupure, etc.) l'aspect de sa blessure et les explications de l'intéressé, ou des témoins, permettront au spécialiste de formuler une appréciation rapide et précise de sa gravité.

Il n'en est pas du tout de même, lorsqu'il s'agit d'un blessé de la route. Bien souvent le témoin non averti, le secouriste peu entraîné, ne remarqueront que les lésions externes. Ils oublieront que le véritable drame est souvent interne. Il convient tout d'abord d'en saisir les causes.

## 1° - LA VITESSE LA DECELERATION LE CHOC

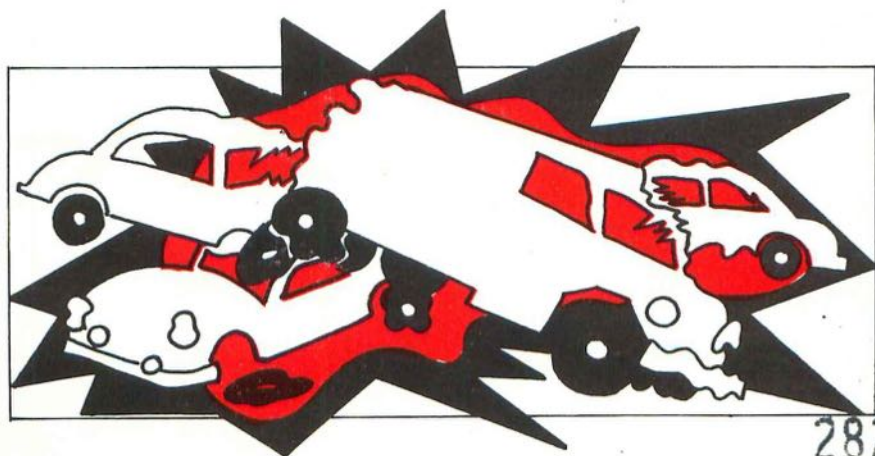
Une voiture, lancée à une certaine vitesse, peut être comparée à un projectile, porteur d'une certaine force, dite « énergie cinétique ».

Cette « énergie cinétique » est directement proportionnelle à la **masse**, multipliée par le **carré** de la **vitesse**. C'est dire que la gravité d'un choc dépendra de la vitesse, beaucoup plus que du poids du véhicule. Si la **décélération** est quasi instantanée (heurte), il en résulte une augmentation du **poids apparent** du véhicule et de ses occupants.

C'est ainsi qu'un passager, roulant à 100 km/h, possède une énergie cinétique égale à celle d'une balle de fusil animée d'une vitesse de 1 600 mètres à la seconde.

Stoppé brusquement, le « poids » de son foie passe à 50 kilos, celui de son cerveau à 40 kilos, celui du corps à deux tonnes. Ce même arrêt brusque équivaut donc à une chute libre de 40 mètres.

Ceci permet de comprendre l'extrême gravité des accidents de la circulation routière, même à des vitesses qui, de prime abord, ne nous semblent pas excessives.



N'oublions pas non plus que, lorsque deux véhicules se heurtent de plein fouet, les énergies cinétiques se contrarient certes, mais « durcissent le choc ».

Dans un accident de la route, les passagers se trouvent donc projetés, généralement dans le sens de la marche. Les plus exposés sont ceux de l'avant : le conducteur et son voisin (ex-place « du mort », qui vont heurter le volant, le tableau de bord et le pare-brise.

Aux effets directs du choc, s'ajoutent ses effets indirects. Le corps se trouve brusquement, et dans un deuxième temps, rejeté en arrière. Le dos seul est protégé dans une certaine mesure par les sièges. Au contraire, la tête et le cou sont rapidement projetés : c'est le « coup du lapin » qui provoque souvent la rupture des vertèbres cervicales.

Nous reviendrons sur les diverses catégories d'atteintes, internes ou externes.

Notons cependant, et tout d'abord, que le blessé de la route est rarement victime d'une lésion unique, mais doit être considéré comme un **polytraumatisé** présumé.

Aux Etats-Unis, les études du « Cornell institute » concluent que parmi 100 blessés de la route :

- 35 % portent une lésion unique
- 34 % deux lésions
- 21 % trois lésions
- 10 % quatre ou plus de quatre lésions.

La première conclusion sera : ne nous laissons pas égarer par les apparences.

Notons encore que parmi les blessés automobilistes, 58 % sont atteints dans les régions axiales : tête (40 %), thorax, rachis, bassin, abdomen.

Chez les motocyclistes, la tête est atteinte dans 70 % des cas.

Les « atteintes » subies par les piétons sont généralement multiples.



## 2° - LES « ATTEINTES »

Nous saisissons mieux, maintenant, la complexité du secourisme routier et nous allons examiner les diverses « atteintes » dont les usagers de la route peuvent être victimes.

Certaines de ces atteintes sont localisées, ce sont les plaies et les fractures.

D'autres intéressent les grandes fonctions vitales, notamment la respiration et c'est l'asphyxie, la circulation et c'est l'hémorragie.

Qu'il s'agisse d'automobilistes, de conducteurs de « deux roues » ou de piétons, ces deux catégories d'atteintes se retrouvent chez de nombreux sujets.

### a) Les plaies

Chez les blessés de la route, les plaies apparaissent, souvent, larges et profondes. La blessure au ventre, l'une des plus graves, est généralement évidente. Celle de la poitrine s'avère également très sérieuse : le blessé respire très difficilement. Il est en péril. En cas de blessure profonde à la tête, le patient peut étouffer, s'il a perdu connaissance et si le sang pénètre dans l'arrière gorge.

### b) Les fractures

Celles du blessé de la route sont souvent apparentes. Il est toujours aisé de déceler les « fractures ouvertes » : lorsque la peau est elle-même blessée et que l'os apparaît.

Il est plus difficile de déceler les « fractures fermées » : on les présume à certains signes :

- impossibilité de remuer ou graves difficultés de mouvement ;
- douleurs vives, très locales — sensibilité extrême au toucher ;
- enflure progressive du membre et déformation anormale.

Certaines fractures affectent une gravité toute particulière :

— celle de la colonne vertébrale : risque de lésion de la moelle épinière. Seul un spécialiste peut alors déplacer le patient ;

— toute fracture dite « compliquée », lorsque les segments d'os ont lésé un organe essentiel : poumons, système nerveux, artères.

Rappelons que les plaies, mêmes simples, peuvent entraîner :

- l'hémorragie
- l'infection
- l'état de « shock »

Que les fractures peuvent provoquer :

- l'hémorragie
- l'état de « shock »

### c) Les hémorragies

Elles peuvent être veineuses ou artérielles. Les artérielles sont les plus graves, elles se reconnaissent à l'émission saccadée d'un jet de sang rouge. Néanmoins aucune hémorragie ne doit être négligée.

Seule une personne avertie pourra déceler l'existence d'une hémorragie interne. Elle doit cependant être suspectée lorsque le sujet est « coincé » ou « compressé », en cas de pâleur accentuée, d'accélération du pouls et d'état de « shock ».

### d) L'asphyxie

Dans le cas précis des accidentés de la route, l'asphyxie est une menace permanente. Elle peut résulter d'un ébranlement du cerveau, de fracas de côtes, d'une compression de la poitrine. Souvent encore, elle constituera la manifestation secondaire d'une autre « atteinte ». Les voies respiratoires seront obstruées par le sang ou par des matières vomies et aspirées par les poumons. Souvent, les voies aériennes sont lentement et clandestinement noyées par des écoulements de sang ou de liquide gastrique inhalés par les poumons.

Tout blessé de la route, surtout s'il se trouve en état de « shock » est un asphyxié en puissance, c'est un « noyé du bord de route ».

Le premier sauveteur devra toujours s'assurer que le patient respire normalement (ventilation efficace)

## e) L'état de « shock »

Il est dû à une défaillance de la circulation et peut se produire après toute blessure grave. La douleur, la fatigue, l'usage de produits médicamenteux, d'alcool ou de drogue, prédisposent à l'état de « shock ».

C'est afin d'éviter toute confusion que le terme anglo-saxon « shock » a été préféré au français « choc », trop vague et trop imprécis.

Il convient de ne pas confondre le « shock » avec la simple perte de connaissance :

— avec la syncope (la circulation s'arrête, la conscience disparaît momentanément et tout rentre dans l'ordre spontanément) ;

— avec le coma : perte de conscience plus ou moins prolongée, mais avec circulation et respiration normales ou quasi-normales.

## 3° - LA PREVENTION

Chacun de nous a la possibilité de prévenir dans une large mesure les accidents de la route. Certaines précautions sont « affaire de bon sens », encore faut-il y penser. D'autres nécessitent un peu plus d'attention, parfois une petite dépense préalable.

Ces précautions intéressent votre véhicule, votre matériel de secours et vous-même.

### a) Votre véhicule

— Faites-le réviser périodiquement, en tenant rigoureusement compte des instructions élaborées par son constructeur. Surveillez particulièrement les freins, l'éclairage, les pneus. Procédez régulièrement aux graissages.

— Faites vérifier votre voiture, au moins une fois l'an, par l'une des stations de contrôle que gèrent les grandes associations de tourisme, en accord avec la police et la gendarmerie.

— Usagers des motocyclettes et mobyettes : n'oubliez jamais votre casque, même pour un court trajet.

— Automobilistes, faites installer des ceintures, même si votre véhicule n'a pas été primitivement équipé et utilisez-les. N'oubliez pas que l'effet négatif de la ceinture peut être d'aggraver le « coup du lapin ». Pour éviter ce risque, faites installer un appuie-tête.

### b) Votre matériel de premier secours

Il n'est pas possible de vous encombrer d'un matériel lourd, volumineux ou trop coûteux. Vous pouvez néanmoins, sans grande dépense, et sans gêne particulière, conserver dans votre voiture :

— un extincteur, placé près du conducteur (attention : le bromure d'éthyle est désormais interdit) ;

— une petite trousse de secours, que vous pouvez vous procurer dans une pharmacie ou par l'intermédiaire d'un groupement de secourisme ;

— 2 triangles de signalisation ;

— 1 couverture et, si possible, quelques planchettes de 35 à 45 cm de longueur, 5 cm de largeur et 4 mm d'épaisseur, quelques bandes confectionnées avec des lambeaux d'étoffe (vieux draps).

### c) Vous-même

— Est-il besoin de rappeler la première, la plus élémentaire des recommandations : bien connaître le Code de la route : non pas d'une façon purement livresque, mais d'une façon pratique. Etes-vous bien sûr de le connaître ? Avez-vous « actualisé » des notions déjà anciennes ? Etes-vous au courant des dernières modifications ?

— Il n'est pas suffisant de connaître le Code. Encore faut-il l'observer : pas seulement à portée du gendarme ou du policier, mais aussi lorsque vous ne vous croyez pas observé.

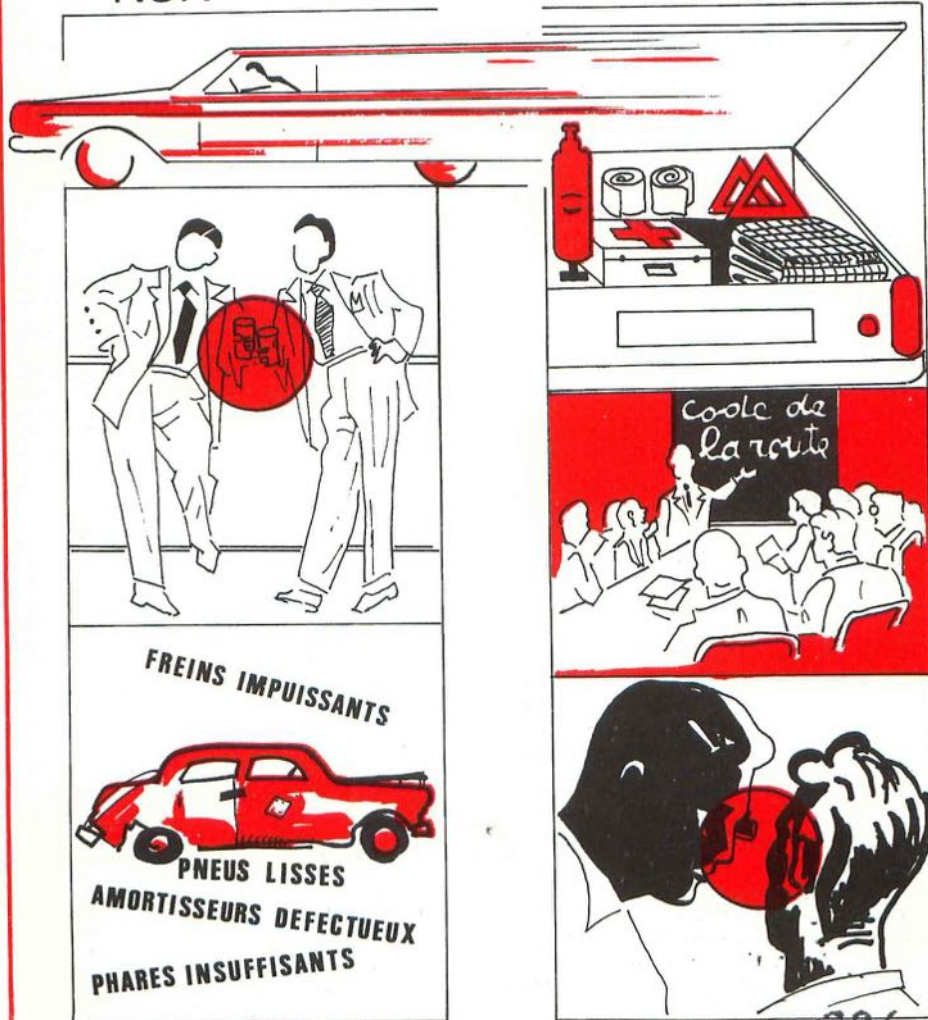
— L'alcool diminue votre temps de réaction et annihile vos « réflexes ». Abstenez-vous lorsque vous devez prendre le volant. N'oubliez pas que certains médicaments provoquent des perturbations analogues : en cas de doute, demandez conseil à votre

médecin ou à votre pharmacien.  
— Faites contrôler périodiquement votre acuité visuelle. Demandez à votre oculiste s'il n'existe pas de contre-indications : conduite de nuit, nécessité de porter des lunettes teintées.

— Certains « régimes » ne semblent pas compatibles avec la conduite automobile, lorsqu'ils ont pour résultat de vous affaiblir exagérément ou de priver votre organisme d'éléments essentiels (hypoglycémie).

NON

OUI



— Ayez toujours, à l'endroit où les sauveteurs vont les rechercher (portefeuille ou boîte à gants) : votre carte d'identité, votre carte de groupe sanguin et des vaccinations reçues, éventuellement une fiche médicale précisant la maladie pour laquelle vous êtes actuellement traité, les maladies chroniques, les contre-indications médicales.

— Contractez une **assurance sérieuse** et ne vous bornez pas à satisfaire aux obligations légales. Si l'assurance ne peut rendre la vie, elle permet souvent de parachever le traitement médical par une longue et coûteuse rééducation.

Une assurance-vie permettrait éventuellement aux vôtres une vie décente.

#### 4° - LA PROTECTION ET L'ALERTE

La **règle d'or du secourisme** tient en trois mots :

- protéger
- alerter
- secourir

Le concours de plusieurs autres personnes (passagers de votre propre voiture, piétons, autres usagers de la route) vous permettra de mener simultanément ces trois actions.

Si vous êtes seul, parfois, il faudra tout d'abord **protéger** (cas d'un accident survenu dans un virage ou un endroit dépourvu de visibilité).

Dans certains cas, vous ne serez pas en mesure de **secourir** personnellement, parce que le cas sera trop complexe ou que vous ne disposerez pas des moyens nécessaires (matériel de désincarcération).

En revanche, vous **pouvez toujours, et vous devez toujours protéger et alerter.**

**Pour protéger :**

- garer votre voiture hors de la chaussée (berme, accotements) ;
- coupez le courant sur chaque véhicule accidenté. Si vous pouvez atteindre la batterie, débranchez-la ;
- ne fumez pas, empêchez de fumer ;
- balisez la route, à 100 mètres au moins de l'accident (si possible à l'aide de triangles de sécurité, lumineux la nuit).

Si vous ne disposez pas de ces matériels, demandez à deux témoins de se placer à 100 mètres, au moins, du lieu de l'accident et de prévenir les usagers de la route par des gestes non équivoques (de jour : bras croisés au-dessus de la tête, de nuit : lampe électrique déplacée latéralement, à hauteur de la tête, à la cadence de 3 secondes de droite à gauche et 3 secondes de gauche à droite).

**Pour alerter :**

- en ville : prévenir la police ;
- en campagne : la gendarmerie (soit par téléphone s'il en existe à proximité), soit par estafette : le premier automobiliste qui passera acceptera volontiers de se rendre à la brigade ;
- sur les autoroutes : utiliser les bornes d'appel.

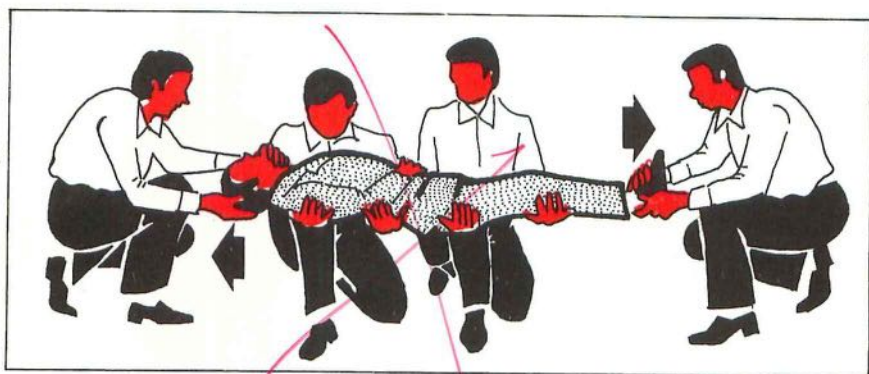
#### 5° - LES PREMIERS SECOURS

En présence d'un blessé de la route, le secouriste (ou le témoin informé) doit d'abord se demander immédiatement :

- s'il saigne,
- s'il respire.

L'intervenant ne devra entreprendre que l'**indispensable** sachant que d'autres secours vont arriver.





### b) Ranimer l'asphyxié

Nous avons vu que l'asphyxie menace très souvent le blessé de la route. Il importe donc de le ventiler après avoir vidé sa gorge.

Pratiquez le bouche à bouche (voir chapitre II « A la maison »).

Si le blessé est à l'intérieur d'un véhicule, efforcez-vous de pratiquer le « bouche à bouche » où il se trouve, sans le déplacer.

N'employer **jamais** une méthode manuelle de respiration artificielle sur un blessé de la route, toujours suspect de polytraumatismes.

l'artère principale : humérale, carotide, sous-clavière, fémorale. La compression manuelle s'effectue en effet sur un point particulier et qu'il faut bien connaître, entre la blessure et le cœur, au voisinage d'un os dont la résistance facilitera la pression manuelle.

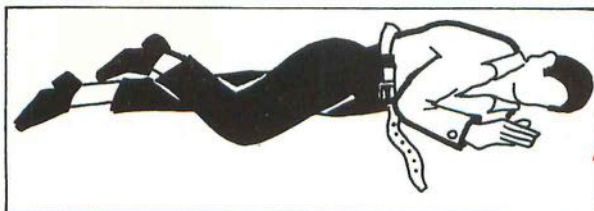
— Dans la plupart des cas, un **pansement compressif** suffira. La méthode est simple :

- découvrez la plaie ;
- posez sur elle un gros pansement ou un mouchoir plié (très propre et fraîchement repassé) ;
- appuyez fortement, au moins 10 minutes ;
- posez, si nécessaire, un second

### c) Stopper l'hémorragie

L'hémorragie favorise l'état de « shock » et peut, très rapidement, priver le patient du minimum sanguin indispensable à sa survie.

— En cas d'hémorragie grave (artérielle), le secouriste très averti pratiquera la **compression manuelle** de



*Pas possible de  
traction dans le sens de l'impulsion.*

### a) Désincarcérer le blessé

Ce n'est pas la tâche des « secours spontanés ». Toutefois, le premier intervenant peut y être conduit en cas d'extrême urgence (incendie du véhicule) et dans la mesure où toutes les issues ne sont pas bloquées.

Si vous vous trouvez dans l'obligation absolue d'extraire le blessé du véhicule, respectez strictement ces consignes élémentaires :

— Sortez le blessé lentement, et progressivement, en maintenant l'ensemble « tête-tronc » absolument solidaire, **comme s'il formait un tout**.

— Ne pliez jamais :

la tête sur le cou,  
le cou sur le thorax,  
le thorax sur le bassin.

— Déposez-le sur le sol, pour le reprendre ensuite. Quatre porteurs seront nécessaires : le premier saisit la tête de la victime, une main sous le menton, l'autre sous la nuque. **Il tire sur la tête**. Le deuxième saisit les chevilles en pratiquant une traction, en sens opposé de celle exercée sur la tête. Les deux derniers porteurs placent leurs avant-bras, l'un sous les cuisses et les jambes, l'autre sous le tronc.

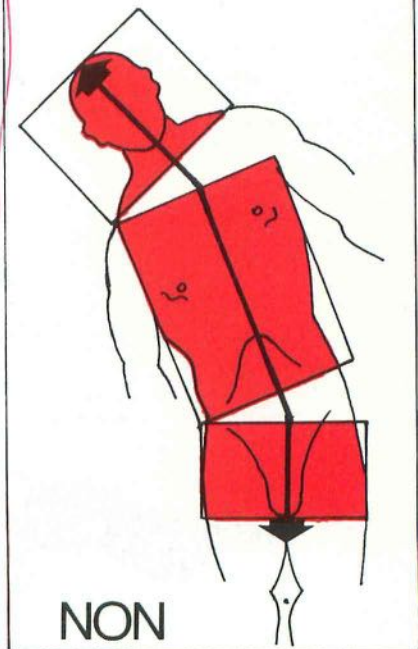
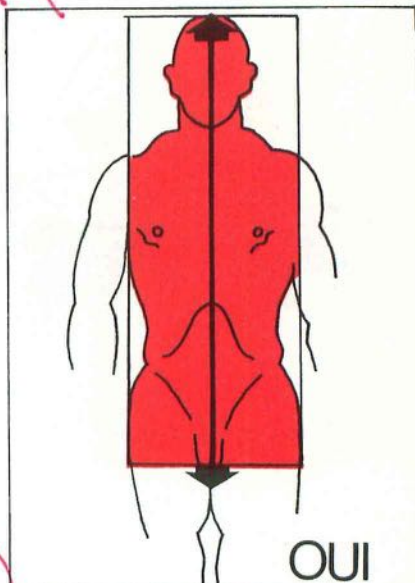
Tout en maintenant la traction, les quatre porteurs lèvent le blessé, par des gestes bien coordonnés, et le transportent vers un endroit proche, mais hors de danger de « surcollision ».

Si le blessé a perdu connaissance, couchez-le toujours sur le côté, tête basse, un genou fléchi, afin d'assurer sa stabilité. Couvrez-le pour le tenir au chaud.

— Ne lui donnez pas à boire.

— Ne le déplacez plus.

— Gardez-vous bien de l'évacuer, de le faire évacuer ou de le laisser évacuer, avant que ses fracas aient été appareillés, par des personnes qualifiées. Vous risqueriez d'aggraver son état (« shock », section de la moelle épinière, aggravation des fractures, danger d'infection des plaies).



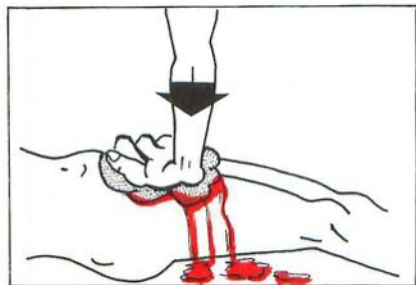
pansement sur le premier ;  
 — fixez le pansement à l'aide d'une bande ou, à défaut, d'une cravate ;  
 — serrez mais sans excès ;  
 — surélevez le membre atteint et maintenez-le immobile.

C'est seulement si vous ne connaissez pas les points de compression manuelle des artères, et si le pansement compressif ne donne pas satisfaction, que vous pourrez poser un garrot.

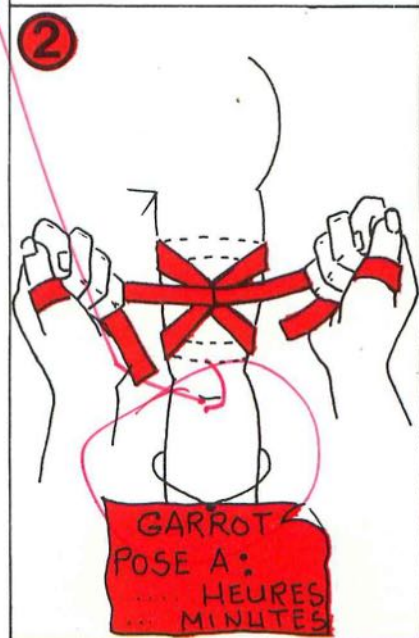
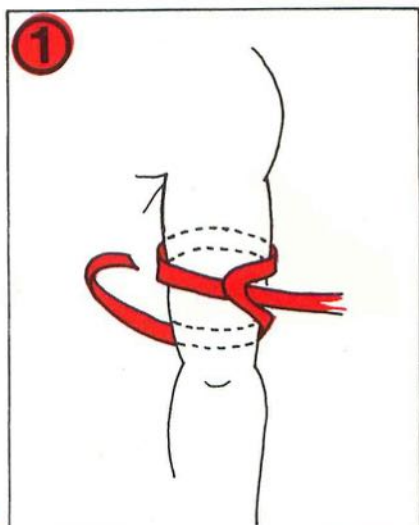
N'oubliez pas cependant que ce procédé est dangereux (risque de gangrène) et qu'il ne faut l'employer qu'en cas d'absolue nécessité, en tout dernier ressort.

Si les circonstances vous contraignent à poser un garrot :

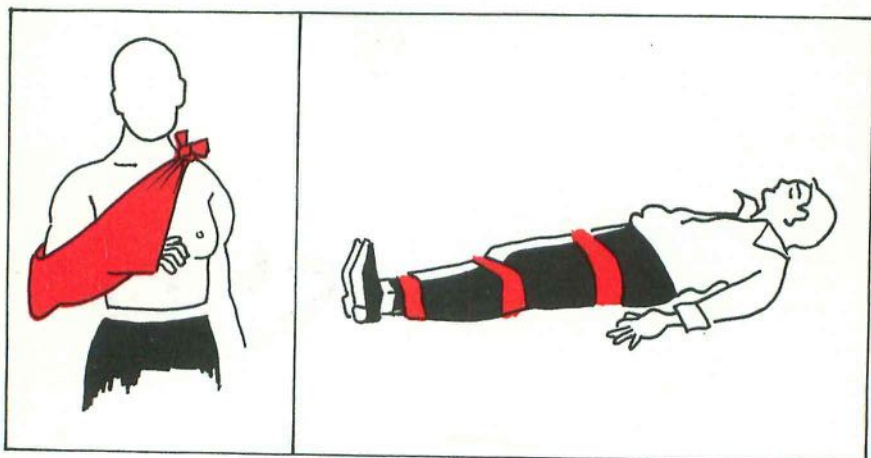
- placez-le entre le cœur et la plaie, un peu plus bas que l'aisselle, pour le bras ; un peu plus bas que l'aîne, pour la jambe ;
- utilisez une cravate, une bande de toile, voire une ceinture, mais jamais un accessoire coupant, tel que ficelle ou fil électrique ;



- serrez le garrot suffisamment, mais jamais au-delà du strict nécessaire ;
- surélevez le membre atteint ;
- signalez le patient, par une étiquette « garrot posé à .....heures .....minutes » ; si vous disposez d'un crayon gras ou d'un bâton de rouge, inscrivez le mot « garrot » sur le front de la victime ;



— le garrot posé, n'y touchez plus, il sera retiré à l'hôpital.



#### d) Immobiliser les fractures

Le « degré d'urgence » étant moindre, c'est normalement la tâche des secours spécialisés. Vous n'aurez sans doute jamais à vous en charger.

Néanmoins, il se peut que l'accident survienne sur un chemin peu fréquenté, loin de tout secours organisé et de tout téléphone. Si les circonstances vous commandent d'agir individuellement et spontanément, vous devez :

- immobiliser le membre supérieur avec une écharpe sur l'épaule ;
- immobiliser le membre inférieur en le liant au membre intact.

Si vous disposez d'attelles (pièces de bois décrites sous la rubrique « prévention », vous agirez de la façon suivante :

- choisissez deux attelles assez longues, entourez-les de lambeaux d'étoffe (ou de coton) ;
- placez-les de chaque côté du membre fracturé, en immobilisant non seulement l'os, mais aussi l'articulation située au-dessus de la fracture et celle qui se trouve au-dessous (en cas de fracture de l'avant-bras, l'attelle ira du coude au poignet) ;
- fixez avec des bandes d'étoffe ou

de la ficelle ;

- nouez sur l'attelle et jamais sur le membre.

Immobiliser la fracture, atténue les souffrances du patient et facilite l'évacuation.

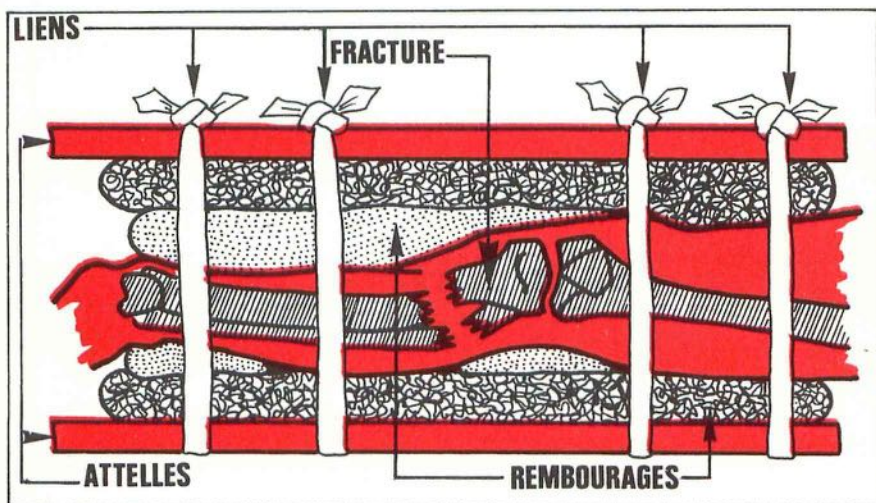
En cas de fracture de la colonne vertébrale (certaine ou présumée), attendez l'arrivée des secours. Si le blessé est à l'intérieur du véhicule, mais accessible, maintenez-le dans sa position, sans essayer de le redresser. Tout mouvement risque d'aggraver son état.

#### e) Mettre en position de sauvegarde

Dans tous les cas, le blessé non incarcéré doit conserver la **position de sauvegarde** définie plus haut sous la rubrique « désincarcérer ». N'oubliez pas que le blessé inconscient doit toujours être placé sur le côté.

#### f) Prévenir le « shock »

L'état de « shock » (à ne confondre ni avec la syncope, ni avec le coma) n'intervient pas immédiatement. Réchauffez le patient jusqu'à l'arrivée des secours.



Placez-le en **position de sauvegarde**. Maintenez le contact permanent avec le blessé (paroles douces, main dans la main...).

Ne vous désintéressez jamais d'un blessé en état de mort apparente, **vous ne savez pas établir le diagnostic de la mort**.

## 6° - LES SECOURS SPECIALISES

Eux seuls sont en mesure d'assurer **tous les premiers secours**, de désincarcérer correctement, d'évacuer les blessés, de dispenser les gestes d'assistance proprement dits.

### a) La Gendarmerie, les C.R.S., la Police urbaine

Selon les lieux, les uns ou les autres viendront assurer les missions de sécurité générale, régler la circulation, éviter les « collisions secondaires », prévenir les vols, effectuer les enquêtes et toutes recherches d'état-civil.

Policiers certes, ils sont aussi, les uns et les autres, des secouristes

actifs, fréquemment recyclés et très avertis (souvent spécialistes du secours routier).

### b) Les Sapeurs-pompiers

Seuls, ils disposent d'un équipement moderne de désincarcération, d'un matériel complexe pour le traitement d'urgence des blessés et asphyxiés. Leurs 3 500 ambulances, spécialement équipées, ont été conçues en vue des missions du secourisme routier moderne.

Les équipages de ces ambulances ont bénéficié d'une formation spéciale, dans les centres d'études de la Protection civile et les Ecoles interdépartementales de sapeurs-pompiers, sous la direction de médecins hautement qualifiés : traumatologues, anesthésistes, praticiens de la médecine d'urgence. Des « médecins de corps » dirigent leurs opérations de secours.

Selon les dispositions du **plan départemental de secours routier** et, tenant compte dans toute la mesure du possible du désir du patient, ils évacuent vers les établissements reconnus aptes à traiter d'urgence les traumatisés.

### **c) Le « temps médical »**

Les « soins » proprement dits appartiennent au domaine médical. Ils seront souvent suivis d'une longue période de convalescence, parfois d'une rééducation fonctionnelle.

L'art du chirurgien permet aujourd'hui d'espérer des miracles.

Pourtant, sans méconnaître le talent, la science et le rôle déterminant de ce spécialiste, nous admettrons volontiers que l'avenir du blessé dépend aussi, et dans une large mesure, des secours d'urgence.

Premier maillon de la chaîne de solidarité, le secouriste joue un rôle essentiel dans l'évolution du drame qui vient de se nouer en « bord de route » : lui seul pouvait bloquer, au cours de minutes et de secondes décisives, l'implacable processus de la mort.

La survie, la guérison, la ré-insertion professionnelle familiale et sociale du patient dépendent directement, et dans une large mesure, de ce qu'il a évité, de ce qu'il a su faire, de ce qu'il a osé faire.

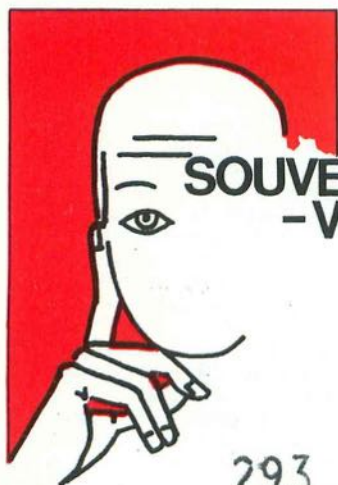
**LE BLESSE DE LA ROUTE DOIT ETRE TRAITE COMME UN POLYTRAUMATISE PRESUME.**

**DESINCARCERER, TRANSFERRER, TRANSPORTER SONT L'AFFAIRE DE SPECIALISTES.**

**LE FEU ET LE « SUR-ACCIDENT » CONSTITUENT DES MENACES SUPPLEMENTAIRES, QUE CHACUN DE NOUS PEUT ET DOIT ECARTER.**

**IL EST INDISPENSABLE D'ALERTE DE TOUTE URGENCE.**

**L'ASPHYXIE ET L'HEMORRAGIE TUENT EN QUELQUES MINUTES. RETENEZ LES CONSEILS D'URGENCE. APPRENEZ A PRATIQUER LES « GESTES QUI SAUVENT » : STOPPER L'HEMORRAGIE, PRATIQUER LE « BOUCHE A BOUCHE », PLACER EN POSITION DE SAUVEGARDE.**





# SOINS D'URGENCE

dans les accidents de la route



**lorsque chaque seconde compte**

© COPYRIGHT 1975 BY ÅSMUND S. LÆRDAL – STAVANGER, NORWAY

INT. PAT. PEND.

Printed in Norway by ÅSMUND S. LÆRDAL

294

## "Dans la prochaine voiture"

L'issue de blessures graves se décide souvent des les premières minutes qui suivent un accident. Il est donc essentiel que la première personne sur les lieux de l'accident puisse donner des soins d'urgence effectifs.

Vous-mêmes, vous pouvez très bien vous trouver brusquement le premier sur les lieux de l'accident, "dans la prochaine voiture" qui passe par là. Alors, tout dépend de votre comportement et de vos actes.

Avec ce manuel, vous et votre famille pouvez apprendre à vous comporter raisonnablement en cas d'accident et à donner des soins d'urgence vitaux, lorsqu'ils sont nécessaires. Cela ne vous demandera qu'une heure ou deux. Vous ne trouverez peut-être jamais meilleur emploi à ces heures-là.

## DES SOINS D'URGENCE QUI SAUVENT LA VIE

ils doivent empêcher que le blessé ne meure sur les lieux de l'accident et que son état n'empire sérieusement avant l'arrivée de l'ambulance.

### Trois causes de mort courantes

#### ASPHYXIE

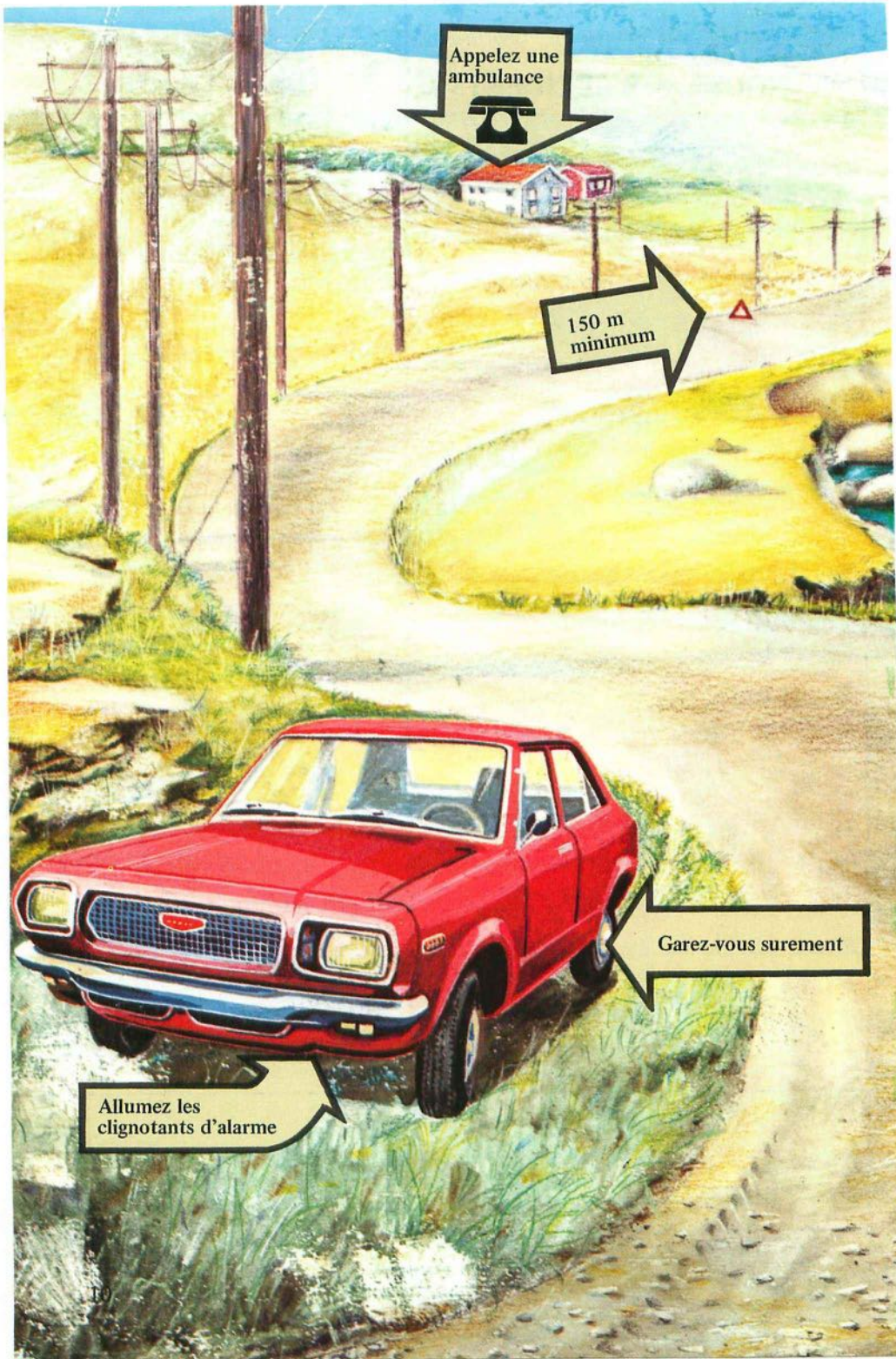
L'asphyxie est la cause directe d'une mort sur cinq sur la route. Des soins d'urgence simples auraient pu sauver nombre de victimes. Mais l'aide ne doit pas tarder. Quelques secondes peuvent être décisives car l'asphyxie agit vite.

#### HEMORRAGIES

Des saignements violents sont toujours très dangereux. Toute hémorragie externe peut être stoppée, et plus simplement que chacun ne le suppose.

#### COMMOTION

Une commotion à ses débuts peut sembler bénigne. Mais la commotion tue souvent, si les mesures appropriées ne sont pas prises en temps voulu.



Appelez une ambulance



150 m minimum

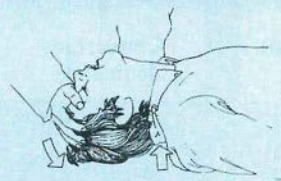
Garez-vous surement

Allumez les clignotants d'alarme



## ... ET QUE TOUS PEUVENT APPRENDRE

### Six mesures efficaces et simples



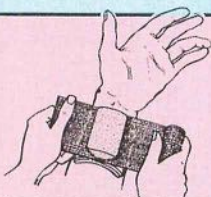
DEGAGEMENT DES VOIES  
RESPIRATOIRES



RESPIRATION ARTIFICIELLE



POSITION LATERALE STABLE



COUSSIN HEMOSTATIQUE



PANSEMENT



SOULEVEMENT DES JAMBES ET  
PROTECTION CONTRE LA PERTE  
DE CHALEUR


## Protection du lieu de l'accident

Garez votre propre véhicule en lieu sûr. Si vous avez des clignotants d'alarme, allumez-les. Utilisez les phares pour obtenir l'éclairage nécessaire.

Mettez l'écharpe de signalisation réflectrice pour être bien vu à la lumière et dans l'obscurité. Vous ne devez pas être la prochaine victime.

Placez les deux triangles de signalisation dans les deux directions - à une distance telle que d'autres conducteurs aient le temps de stopper. Chaque voiture a un tel triangle, et la voiture accidentée doit en avoir un aussi.

Arrêtez le contact de la voiture accidentée et éteignez toute cigarette, pour réduire les dangers d'incendie et d'explosion.



Fermez le contact

Mettez l'écharpe de signalisation

150 m minimum du lieu de l'accident

# DEGAGEMENT DES VOIES RESPIRATOIRES

Nous devons respirer pour vivre. Le corps a un besoin constant d'oxygène. Nous y satisfaisons en aspirant de l'air dans nos poumons.

Personne ne peut respirer si les voies respiratoires sont bouchées. Le sont-elles, la respiration est stoppée et l'asphyxie apparait en quelques minutes.

Le danger de blocage des voies respiratoires et d'asphyxie est maximum en cas d'évanouissement. Avez-vous à faire à une personne évanouie, il faut immédiatement, et avant toute chose, veiller à dégager les conduits respiratoires. C'est simple et suffit souvent à restituer une respiration normale.

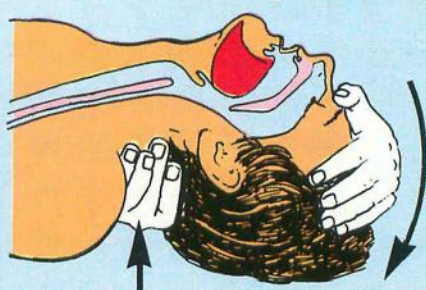
## PENCHEZ LA TÊTE DE L'ACCIDENTÉ EN ARRIERE

Respiration bloquée



*Quand le sujet évanoui est couché sur le dos, la tête en position normale, sa langue tombe en arrière et bloque les voies respiratoires. Ne mettez rien sous sa tête, cela ne ferait qu'aggraver son cas.*

Respiration libre



*Si la tête est inclinée en arrière, la langue se soulève et dégage les voies respiratoires. Soulevez la tête, votre main placée sous sa nuque; avec l'autre main, pressez sur son front.*



Egalement lorsque la personne évanouie est assise dans la voiture, elle peut être étouffée par sa propre langue. Veillez rapidement à dégager les voies respiratoires. Faites preuve de prudence. Le sujet évanoui peut avoir des blessures graves au dos et à nuque.

*Ouvrez les voies respiratoires par les méthodes indiquées page 18 pour la respiration artificielle avec le masque.*

*Si nécessaire, sortez le blessé avec précaution de la voiture avec la prise par les aisselles indiquée page 26.*

## DEMONSTRATION

de l'importance de l'inclinaison maximum de la tête en arrière pour les voies respiratoires.



© INT. PAT. PEND.

### En pratique:

1. Voir si l'accidenté a perdu connaissance. Il ne se réveillera ni si vous l'appellez, ni si vous le touchez.
2. Veillez à dégager les voies respiratoires. Penchez la tête de la personne évanouie au maximum en arrière, en plaçant une main sous sa nuque et l'autre sur son front. Laissez la tête dans cette position.
3. Prendre d'autres dispositions correspondant à la situation. Position latérale stable si le blessé respire suffisamment. Voir page 14. Respiration artificielle, si l'accidenté ne respire pas ou respire mal. Voir page 16-19.

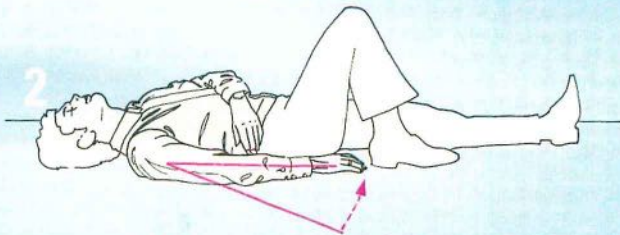
## POSITION LATÉRALE STABLE

Étendez toutes personnes évanouies ou très secouées en position latérale stable dès que vous vous êtes assurés qu'elles respirent suffisamment. Voir page 16. La position latérale stable est favorable à la fois à la respiration et à la circulation sanguine.

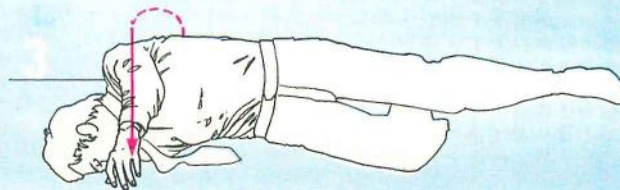
*Poussez le pied qui se trouve à votre portée vers le bassin de façon à ce que la jambe forme un angle aigu.*



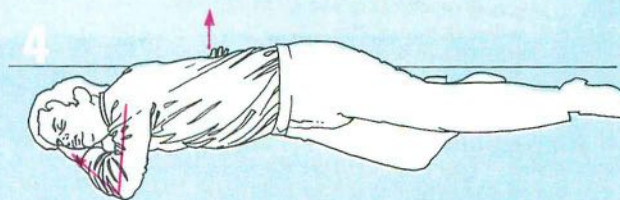
*Glissez la main du même côté sous le postérieur.*



*Tirez l'autre main vers vous, de façon à faire rouler le blessé sur le côté. Dirigez le mouvement en posant votre main sur son genou.*



*Inclinez sa tête en arrière et posez son visage à plat, sa main lui servant d'appui sous la joue. Tirez l'autre main légèrement en l'éloignant du dos.*



Cette procédure demande peu de force. Avec de la pratique un enfant réussirait à placer même un adulte lourd en position latérale stable.

## DIRECTION DES OPÉRATIONS

A l'arrivée de nouvelles personnes, il faut que quelqu'un prenne la direction des opérations. Sinon la confusion risque d'être un obstacle à l'efficacité du secours apporté.

Vous avez acquis des connaissances sur les soins d'urgence. Vous êtes arrivé le premier sur les lieux de l'accident et c'est vous qui pouvez juger le mieux de ce qu'il faut faire avant l'arrivée de l'ambulance ou d'une aide médicale.

**VOUS**  
prenez  
la direction

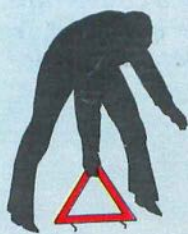
chargez d'autres de

signaler  
l'accident

appeler une  
ambulance

vous assister  
dans les soins  
d'urgence

écarter  
les curieux





## **BIBLIOGRAPHIE « 5 GESTES QUI SAUVENT » 2008**

- mémoire 1\* (Les 5 gestes essentiels, les 5 gestes qui comptent) 25 pages. Août 1981
- mémoire 2\* (Alerter – Baliser – Ranimer – Compresser – Sauvegarder) 25 pages. Avril 1982
- mémoire 3\* (Apprendre les 5 gestes qui sauvent lors du permis de conduire) - 60 pages. Déc. 1984
- mémoire 4\* (25 ans de campagne – 1967 – 1992) – 62 pages. Juil. 1992
- mémoire 5 (29 ans de campagne) - 130 pages. Mars 1997
- mémoire 6 (30 ans de campagne – 1967 – 1997) – 196 pages. Févr. 1998
- mémoire 7 (5 gestes pour sauver 1000 vies sur les routes de France) 315 pages. Déc. 1999
- mémoire 8 (Conduite à tenir face à l'accident de la route et aux 2 urgentes vitales. Les partis politiques et les groupes parlementaires): RPR, UDF, PS, PC, Verts) 1967 – 2002. 390 pages. Mars 2003
- mémoire 9 (1<sup>ère</sup> partie) (Les 5 gestes qui sauvent et les services de la sécurité routière : délégué interministériel, CISR). 1969 – 1985. 480 pages. Sept. 2005
- mémoire 9 (2<sup>ème</sup> partie) – 1985 – 2005. 520 pages. Déc. 2005
- mémoire 10 – Volume 1 (ministère des Transports) 271 pages. Juillet 2007

<i>mémoire pour l'obtention du brevet de moniteur de conduite (Rendre un stage pratique de secourisme obligatoire lors de la formation au permis de conduire). <b>J.L. BARRY.</b></i>	1994
<i>mémoire pour l'obtention du brevet « d'enseignement de la conduite automobile et de sécurité routière » (Instaurer l'obligation d'être titulaire de l'Attestation de Formation aux Premiers Secours (AFPS) pour devenir conducteur est une mesure indispensable pour améliorer les comportements à adopter en cas d'accident). <b>Emmanuelle PEREIRA.</b></i>	2007

- ▶ **Brochures gratuites** « 5 gestes qui sauvent » 9 éditions : 625 000 ex. 1972 – 1993
- ▶ **Bulletins du CAPSU** (Textes et commentaires) – n° 1 à 41 (Avril 2008)
- ▶ **Propositions de loi** (1<sup>ère</sup> en 1997, 2<sup>ème</sup> en 1999, (AN) 3<sup>ème</sup> en 1999, 4<sup>ème</sup> en 2000 (Sénat))
- ▶ **Proposition de loi du député Jean UEBERCHLAG** déposée le 27 septembre 2007.

### **Professeur Marcel ARNAUD :**

- Tome 1** « Le Phare des secours d'urgence » **dédié à Paul BOURRET** > 1997
- Tome 2** « La Providence des blessés de la route » **dédié à Pierre DUFRAISSE** > 1999
- Tome 3** « Fondateur de la traumatologie routière **dédié à Robert DEJOUR** > 2003  
Précurseur des SMUR et des SAMU »
- Tome 4** « L'Apôtre des blessés de la route » **dédié à Louis SERRE** > 2006

\* Les 4 premiers mémoires ont été mis sur le site Internet du CAPSU. 5<sup>ème</sup> mémoire prévu en 2008.