« 5 gestes qui sauvent »
au permis de conduire
« Stopper* la mort »

[et le ministère des transports]

10ème mémoire

Volume 3

1976 – 1982

Par Didier BURGGRAEVE
Président du CAPSU

> **« Attendre d'en savoir assez pour agir en toute lumière, c'est se condamner à l'inaction »**
>
> **Jean ROSTAND**

*** Désamorcer la mort disait notre Maître le Professeur Marcel ARNAUD.**

Dédicace

Ce volume 3 du 10ème mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent », consacré au ministère des transports, est dédié au :

Médecin Colonel de sapeurs pompiers

Charles PRIM

Qui fut médecin chef des sapeurs pompiers du département du Var,

Ami et collaborateur du Professeur Marcel ARNAUD*,

Engagé dans la médicalisation des secours aux accidentés de la route*,

Enseignant le secourisme et surtout le secourisme routier.

*** Voir les tomes I à IV à ce jour consacrés à l'œuvre du Professeur Marcel ARNAUD.**

1976

Après la décision du CISR (Comité Interministériel de sécurité routière) de novembre 1974 qui avait pris la **décision** de rendre obligatoire, pour tous les candidats **aux** permis de conduire, une formation **pratique** aux « gestes de survie », nous attendions la définition du programme officiel définitif, puisque le concept même et le titre des « 5 gestes qui sauvent », ne pouvait pas – ou on ne le voulait pas – être repris !

Ainsi, sûr que cet enseignement serait effectivement mis en place car, décidé lors d'une réunion interministérielle présidée par le Premier ministre en personne, **Jacques CHIRAC,** sur la proposition du délégué interministériel, **Christian GERONDEAU**, homme sérieux et dynamique qui avait déjà fait prendre des dispositions pour faire face au fléau des accidents de la route, je pouvais me consacrer à ma seconde campagne nationale destinée à lutter contre l'alcool au volant.

D'ailleurs, dans une lettre (au nom de l'ANUR) à un député, en date du 9 septembre 1975, ci-après, l'exposé de la situation résumait bien l'affaire :

- nous restions sur une obligation à partir du 1er janvier 1976 ;
- un rappel qu'en définitive il n'y avait, pour le premier témoin, que deux urgences vitales pour lesquelles il devait être préparé : l'asphyxie et l'hémorragie ;
- mais, depuis fin 1974, un peu de distance avec les « pouvoirs » publics, mais essentiellement les cabinets et les services ;
- trois questions restaient en suspens pour nous : qui allait enseigner ces « gestes de survie », sera-t-il possible quand même de les intituler « les 5 gestes qui sauvent » et pouvons-nous réfléchir dès à présent au « recyclage », soit le rappel périodique des gestes appris ?

Nous étions persuadés à cette époque que nous pouvions (encore) sauver des milliers de vies sur nos routes (chaque année). Dix années plus tard, le Secours Routier Français réunissait des spécialistes des secours publics et il fut affirmé que la connaissance de « l'alerte et des premiers gestes » permettrait de sauver 1500 à 2000 vies chaque année.

Si on y ajoute le combat sans merci contre l'alcool au volant, on pouvait diviser au moins par trois le chiffre alors aberrant des morts sur nos routes, qui était de 15 000 dans les trente jours à l'époque !

Ainsi, vers le ministère des transports lui-même il y eut peu de démarches de relance puisque nous étions en attente de l'application de la mesure prise. Tout au plus fallait-il discuter sur sa mise en œuvre et surtout sur le contenu exact de la formation.

Toutefois, la « propagande » pour les « 5 gestes qui sauvent » se poursuivait, non seulement par la diffusion gratuite de la brochure, mais par des séances de formation (gratuites) organisées, par exemple, en janvier 1976 dans un lycée de Roubaix, en mars dans une école de Wattrelos, en avril dans une auto-école...

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 9 Septembre 1975.

Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil - B
59390 LYS-LEZ-LANNOY

+ 1 liner

R.1

Monsieur Michel d'AILLIERES
Député de la Sarthe
36 rue du Greffier
72000 LE MANS

5 alerter
baliser
ranimer
compresser
sauvegarder
...gestes qui sauvent

Monsieur le Député,

Notre Association, qui se bat depuis de nombreuses années afin que soient appris les "gestes qui sauvent" au permis de conduire vient d'obtenir, après 8 années de travail un premier résultat puisque cet enseignement sera obligatoire à partir du 1er janvier 1976.

Nous avions constaté que parmi les milliers de morts sur les routes Françaises chaque année, 50% étaient dues au manque de secours d'urgence.

En effet 2 dangers menacent le blessé de la route, l'asphyxie et l'hémorragie abondante. Pour ces deux cas la mort survient en quelques minutes. Le délai d'arrivée des secours organisés étant de 15 à 20 minutes en moyenne, il n'y a plus aucune chance de survie pour ces blessés.

Action d'intérêt public d'assistance de Secours aux Blessés de la Route

Mais il y avait par ailleurs un immense espoir si le public témoin de ce drame, les premiers témoins avaient une connaissance des gestes indispensables et précis pour maintenir la vie avant l'arrivée des secours; d'où la Campagne Nationale des "5 Gestes qui Sauvent". Notre idée a donc été reprise et par M. GERONDEAU et par le Gouvernement.

Mais, ce qui importe pour nous en fait c'est que cet enseignement indispensable soit mis en route, correctement et dans le respect de ce que nous avions proposé, à tous les niveaux.

.../...

Loi du 1er Juillet 1901, déclarée sous le N° 306 s/Préfecture de Toulon - Journal Officiel 16-10-70

.../...

Notre Association qui se destine à ce Combat a fait imprimer plus de 400.000 livrets "5 Gestes qui Sauvent" remis gratuitement au public.

Nous pensons maintenant être beaucoup moins écoutés par les Pouvoirs Publics avec qui nous avons collaboré bénévolement durant plusieurs années, ce qui est regrettable car nous avons beaucoup à dire, nous avons quand même une certaine expérience dans ce domaine et nous en sommes les promoteurs.

C'est pourquoi nous avons voulu attirer votre attention et également vous demander si vous accepteriez de vous faire notre interprêtre auprès de M. GERONDEAU Directeur de la Sécurité Civile et Secrétaire Général du Comité Interministériel de la Sécurité routière, 34 Avenue Marceau à PARIS.

En effet, 3 importantes questions se posent à nous et vous en admettrez immédiatement le bien-fondé :

1° - Qui sera chargé de cet enseignement ?

2° - Sera t'il possible de conserver le titre des "5 Gestes qui Sauvent" tout en permettant aux candidats d'obtenir l'attestation nécessaire pour le permis de conduire ?

3° - Y aura t'il recyclage ?

Nous espérons que vous voudrez bien nous aider à défendre l'esprit de nos propositions car si de 1972 à 1974 il y a eu près de 3000 morts en moins sur nos routes, nous prétendons que nous pouvons encore en sauver des milliers !

Veuillez croire, Monsieur le Député, en l'expression de nos sentiments distingués.

Didier BURGGRAEVE

Vice-Président

C'est le 29 août de cette année 1976 que je rencontrais à Angers, pour la première fois, **Georges VEDRINE.** Il avait perdu son fils de 20 ans, tué sur la route par un chauffard récidiviste de la conduite en état d'ivresse, quelques années plus tôt.

Il avait pris contact avec moi, ayant lu un article dans la revue « sécurité routière » qui exposait ma position sur ce fléau et les moyens de le combattre, essentiellement le « retrait à vie du permis de conduire ».

Après la pétition de 10 000 signatures destinée à soutenir le projet des « 5 gestes qui sauvent » - déposée au cabinet du ministre de l'Intérieur en 1972, nous allions lancer une nouvelle pétition nationale, mais de 100 000 signatures, en soutien au retrait définitif du permis de conduire dans le cas d'un accident mortel commis en état d'ivresse.

On trouvera ci-après une feuille de pétition destinée à recueillir 25 signatures. Elles furent déposées par M. **VEDRINE** et moi-même au cabinet du ministre de la Justice. Mais tous ces détails feront l'objet d'un écrit différent, même si parfois, dans la relation du combat mené pour sauver les victimes en détresse sur les lieux d'un accident, tel ou tel point relatif à la sécurité routière pourra être abordé.

La diminution des démarches auprès des pouvoirs publics m'apportait un temps disponible que je consacrais alors à la mise sur pied du comité départemental du Nord de la FFSS (Fédération française de sauvetage et de secourisme), dont je devenais le président.

Puis, fin novembre, je suivais à temps complet, au CHRU de Lille, la formation (très complémentaire à celle de secouriste ou de moniteur), d'une durée d'un peu plus de trois mois, afin d'obtenir le CCA (Certificat de capacité d'ambulancier), nouvellement créé, ce qui me permit d'effectuer de nombreux stages dans les services hospitaliers.

C'est maintenant le ministère de l'Intérieur qui devait proposer le fameux programme de formation. Il y eut de nombreuses discussions avec les services de la sécurité routière (délégation) en liaison avec celui de la Santé (cosignataire des textes).

Ces services allaient-il comprendre qu'il s'agissait d'un nouveau concept. Il fallait former, chaque année, environ un million de candidats aux permis de conduire. On ne pouvait donc plus faire et de la théorie, longue et fastidieuse, et aborder trop de sujets (gestes) au risque de nuire à l'efficacité espérée et surtout d'alourdir le temps de formation !

M. **GERONDEAU** était délégué interministériel à la sécurité routière depuis juin 1972 mais aussi depuis 1975 le nouveau directeur de la sécurité civile (puisque le « service » dit SNPC devenait une direction du ministère de l'Intérieur).

L' « avantage » des « 5 gestes », c'est qu'ils existaient depuis **1967**, que les mots-clés étaient facilement mémorisables par tous, que ce projet pouvait être repris tel quel.

"Quand un conducteur tue en état d'ivresse,
il faut lui retirer son permis à vie afin
de l'empêcher de recommencer"

PETITION NATIONALE DE 100.000 SIGNATURES POUR LE RETRAIT DU PERMIS DE CONDUIRE A VIE POUR UN ACCIDENT MORTEL EN ETAT D'IVRESSE.

Ces 100.000 signatures seront remises par Didier BURGGRAEVE au Premier Ministre

	Noms	Prénoms	adresses	signatures
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				

L'alcool au volant est une véritable plaie de la Sécurité Routière. Pensez-vous qu'il soit normal que maltraiter un animal ou garer son véhicule dans une zone interdite fasse encourir des sanctions plus sévères que la conduite en état d'ivresse ?
Les innombrables accidents provoqués par des conducteurs en état d'ivresse sont toujours plus graves que les autres. Ces derniers sont des récidivistes et donc aucune faiblesse n'est acceptable car inadmissible. Nous sommes donc tous responsables de cette situation.

extraits d'une lettre adressée au Premier Ministre

Responsable de cette feuille :

1977

L'année débutait avec la sortie du décret* portant réforme du secourisme, n° 77-17, du 4 janvier, publié au journal officiel des 10 et 11 janvier.
Ce décret, pour modifier les programmes de formation au secourisme, créait une formation dite « gestes élémentaires de survie » et apportait les premiers détails.

La formation, ouverte à toute personne à partir de douze ans révolus (ce qui était une avancée par rapport aux restrictions précédentes) concernait uniquement les « gestes d'urgence les plus simples à accomplir en cas d'accident » (on parlait donc bien d'accident uniquement), tout en précisant : « protection, alerte et secours en cas d'asphyxie, d'hémorragie, de perte de connaissance ».

Afin de faire face à la demande (pour les candidats aux permis de conduire, objectif suite à la décision du CISR de novembre 1974), l'enseignement pourrait être dispensé par les « secouristes actifs » (des associations), ceux régulièrement inscrits, avec des rendez-vous réguliers de formation et d'entraînement (et détenteurs d'une carte de service).

Toutefois, il demeurait encore une certaine lourdeur administrative puisque c'est toujours le préfet qui devait valider, après chaque session, les listes des personnes reconnues aptes.

Même si j'avais engagé l'autre combat essentiel, contre l'alcool au volant, je ne délaissais pas mes contacts, avec des parlementaires, pour faire préciser, par les autorités concernées, leurs vues afin d'appliquer la décision du CISR.

Ainsi, le 3 janvier, je demandais à M. **Paul BARBEROT**, député de l'Ain, de reprendre des contacts. Souvent il est vrai, que ce soient des services (sécurité routière depuis 1972, sécurité civile depuis 1975), ou les cabinets des ministres (concernés) : Intérieur, Transports, Santé, les échanges de correspondances ne donnaient pas, immédiatement, de suite concrète. Il fallait relancer.

C'est pourquoi, le 11 janvier, M. **BARBEROT** (exemple choisi car il interviendra souvent), confirmait « pas de réponse précise » et acceptait d'intervenir à « Paris ».
Le député de l'Ain voulait bien ainsi, comme il me le précisait par sa lettre du 31 janvier, poser une question écrite au Premier ministre (alors M. **Raymond BARRE**).

Le 13 avril, il me faisait parvenir la réponse obtenue, au journal officiel du 31 mars (question transmise on le remarquera du Premier ministre au ministre de l'Equipement – chargé des Transports).
La question était simple. A quelle date allait être appliquée la décision de novembre 1974 car, d'abord prévue dès le 1er janvier 1976, elle avait été reportée à 1977, puis à 1978 !

* Les documents utilisés pour présenter les nouveaux textes sont ceux repris des publications de la société France Sélection, société qui a œuvré pour la diffusion du secourisme et la prévention incendie. J'avais choisi cette société pour diffuser auprès des stagiaires de mes associations leurs ouvrages sur le secourisme.

CHAPITRE I

LES GESTES ELEMENTAIRES DE SURVIE
LE BREVET NATIONAL DE SECOURISME

1° DECRET N° 77-17 DU 4 JANVIER 1977
relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme
(J.O. des 10 et 11 janvier 1977)

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'Intérieur, du ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'Economie et des Finances, du ministre de la Défense, du ministre de l'Education, du ministre de l'Agriculture, du ministre du Travail, du ministre de la Santé et du ministre de la Qualité de la vie,

Vu la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 portant réorganisation de la région parisienne, notamment l'article 10 (alinéa 1er) et l'article 11 ;

Vu le décret n° 64-830 du 5 août 1964 instituant un Brevet national de moniteur de secourisme, modifié par le décret n° 71-152 du 22 février 1971 ;

Vu l'arrêté ministériel du 29 octobre 1964 instituant une Commission nationale du secourisme ;

Vu le décret n° 66-37 du 7 janvier 1966 instituant un Brevet national de secourisme ;

Vu l'avis exprimé par la Commission nationale du secourisme, le 7 mai 1974 ;

Vu le décret n° 75-714 du 23 juillet 1975 relatif à l'organisation de l'Administration centrale du ministère de l'Intérieur ;

Vu la loi n° 75-1331 du 31 décembre 1975 portant réforme du régime administratif de la ville de Paris, notamment l'article 9,

Décrète :

TITRE Ier
Du secourisme

CHAPITRE A

Attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie

Article premier. — Il est institué une attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie portant sur la connaissance de gestes d'urgence les plus simples à accomplir en cas d'accident : protection, alerte et secours en cas d'asphyxie, d'hémorragie, de perte de connaissance.

Art. 2. — Toute personne pourra être candidate à partir de l'âge de douze ans révolus ; les mineurs devront être autorisés par leurs parents ou personnes investies de l'autorité parentale.

Art. 3. — L'enseignement est dispensé par des secouristes actifs au sens du terme défini à l'article 10 du présent décret.

L'attestation d'initiation est délivrée par le préfet ou le sous-préfet sur la proposition du médecin et du moniteur de secourisme qu'il aura désignés et qui lui soumettront, après chaque session, la liste des personnes reconnues aptes.

Pour la ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, des dispositions particulières seront prises par le préfet de police.

+ Vœux 77
+ trait jaune.

Le 3 Janvier 1977.

Monsieur Paul BARBEROT,
Député de l'Ain,
6 rue du Docteur Nodet
01000 BOURG EN BRESSE

Cher Monsieur le Député,

Je m'étais permis de vous écrire le 6 septembre 1975 au Nom de l'A.N.U.R à l'époque (association qui a disparu maintenant) au sujet des "5 Gestes qui Sauvent".

La proposition que j'avais faite aux Pouvoirs Publics, et défendue avec opiniâtreté auprès des Ministères intéressés, notamment avec votre appui, avait été acceptée en novembre 1974 par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière.

L'enseignement de la conduite à tenir en cas d'accident de la route devait être inclus dans les épreuves du permis de conduire à compter du 1er janvier 1976, puis 1977 puis à nouveau 1er janvier 1978 ?

Dans ma lettre du 6 septembre 1975, je vous demandais s'il vous était possible de vous renseigner afin de savoir quand cette épreuve pratique, et non théorique sera obligatoire, ainsi que la durée de l'enseignement retenue, qui va enseigner et selon quelles modalités.

En me répondant le 8 octobre 1975, vous m'indiquiez que vous preniez des contacts afin d'essayer d'obtenir des précisions à ce sujet. Je pense qu'aucune réponse n'a du vous parvenir ?

J'espère que vous accepterez de vous faire mon interprête auprès des responsables concernés qui connaissent mon activité incessante dans le domaine du Secourisme et je vous prie d'en être remercié par avance et d'accepter mes sentiments les meilleurs.

Didier BURGGRAEVE

Instructeur de Secourisme
Médaille d'Or de l'encouragement
au dévouement

Parc d'Auteuil B 59390 LYS LEZ LANNOY

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

011

ASSEMBLÉE NATIONALE

PAUL BARBEROT
DÉPUTÉ DE L'AIN
MAIRE DE BOURG-EN-BRESSE
6, RUE DOCTEUR-NODET
01 - BOURG-EN-BRESSE
(AIN)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 11 Janvier 1977

Monsieur Didier BURGGRAEVE

Parc d'Auteuil B

59390 LYS LES LANNOY

Monsieur,

J'ai bien en main votre lettre du 3 Janvier 1977, par laquelle vous me rappelez votre correspondance de fin 1975. Effectivement, je n'ai pas obtenu de réponse précise, ni d'indication à ce sujet. Aussi, je veux bien reprendre cette question et j'interviens à PARIS.

Je vous tiendrai informé de la suite de mes démarches et je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

P Barberot

Paul BARBEROT

012

ASSEMBLÉE NATIONALE

PAUL BARBEROT
DÉPUTÉ DE L'AIN
MAIRE DE BOURG-EN-BRESSE
6, RUE DOCTEUR-NODET
01 - BOURG-EN-BRESSE
(AIN)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 31 Janvier 1977

Monsieur Didier BURGRAEVE

Parc d'Auteuil B

59390 LYS LES LANNOY

Monsieur,

Suite à mes correspondances et démarches, j'ai posé une question écrite à Monsieur le Premier Ministre.

Le texte de celle-ci vient d'être publié au J. O. débats de l'Assemblée Nationale sous le N° 35050 et, pour votre information, je vous prie d'en trouver ci-joint, une photocopie.

Dès que la réponse me sera transmise, je ne manquerai pas de vous en faire part.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

P Barberot

Paul BARBEROT

P. J. - 1

ASSEMBLÉE NATIONALE

Paul BARBEROT
Député de l'Ain
6, Rue du Docteur Nodet
01000 BOURG-EN-BRESSE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 13 Avril 1977

Monsieur Didier BURGRAVE
Parc d'Auteuil B
59390 LYS LES LANNOY

Monsieur,

Par un précédent courrier, en date du 31 Janvier 1977, je vous faisais part de la question écrite N° 35050, que j'avais posée, suite à votre demande, à Monsieur le Ministre de l'Equipement.

Je viens de recevoir la réponse à celle-ci et, pour votre information, je vous prie de trouver ci-joint, une photocopie.

J'aimerais connaître votre sentiment sur cette réponse et, restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

P Barberot

Paul BARBEROT

P. J. - 1

014

ASSEMBLÉE NATIONALE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le

(Application de l'Article 139 du Règlement)

RÉPONSES DES MINISTRES
aux questions écrites

Réponse insérée au J.O (débats parlementaires du 31 MARS 1977

Permis de conduire (enseignement de la conduite à tenir en cas d'accident de la route).

25050. — 22 janvier 1977. — M. Barberot rappelle à M. le ministre de l'équipement (Transports) qu'en novembre 1974 le comité interministériel de la sécurité routière a approuvé une proposition tendant à ce que l'enseignement de la conduite à tenir en cas d'accident de la route soit inclus dans les épreuves du permis de conduire, à compter d'une date fixée primitivement au 1er janvier 1976, puis au 1er janvier 1977, puis au 1er janvier 1978. Il lui demande s'il peut lui préciser à partir de quelle date cette épreuve pratique sera rendue obligatoire, quelle durée d'enseignement sera retenue et quelles seront les modalités d'organisation de cet enseignement.

Réponse. — Il convient en premier lieu de distinguer les deux aspects du comportement que doit avoir tout conducteur qui se trouve en présence d'un accident de la circulation : le secourisme proprement dit (soins aux blessés) et la conduite générale à tenir (alerte et signalisation). En ce qui concerne le secourisme, il faut préciser qu'il s'agit d'un problème médical et éducatif qui intéresse le ministère de la santé et le ministère de l'éducation chargés, pour leur part, d'appliquer les dispositions du décret n° 77-17 du 4 janvier 1977 relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme (*Journal officiel* du 11 janvier 1977). Il n'y a pas lieu de faire du ou des diplômes qui sanctionnent ou sanctionneront cette formation technique spécialisée une condition de présentation à l'examen du permis de conduire. En revanche, la conduite générale à tenir en cas d'accident, qui fait l'objet de l'article R. 53-3 du code de la route, est clairement détaillée dans tous les programmes des épreuves de l'examen technique qui sont afférentes à la délivrance des permis des catégories A, A 1 (deux roues), B (quatre roues tourisme), C, C 1 (poids lourds), D (transports en commun), programmes qui ont été officialisés par décision du ministre de l'équipement en date du 24 août 1976. Les établissements privés et publics d'enseignement de la conduite sont en conséquence tenus de donner à leurs élèves la formation correspondante. Ce thème fait l'objet, par les soins du service national des examens du permis de conduire (S.N.E.P.C.) d'interrogations lors de l'épreuve théorique audi-visuelle ou orale de l'examen.

Le ministère faisait alors un « subtil » (?) distinguo entre les « soins » (c'est-à-dire les gestes qui sauvent) et la conduite « générale » face à un accident de la route, soit l'alerte et la signalisation (Ce tout qui faisait partie des 5 gestes !).

Ce qui est surprenant dans cette réponse datée de mars – soit trois mois après la sortie du nouveau décret sur le secourisme – c'est qu' « on » affirme que le dit secourisme est un problème « médical et éducatif » qui intéresse les ministères de la santé et de l'éducation (donc pas du tout celui des Transports, sans mentionner celui de l'Intérieur, pourtant totalement en charge dans notre pays de la définition des programmes et de la diffusion du secourisme !). (?).

Cette réponse remettait en cause la décision du CISR puisque la formation aux « GES » ne sera pas une condition de présentation à l'examen du permis de conduire. Soit, comme déjà on le faisait, il était possible de rappeler et d'expliquer comment alerter les secours et « signaler » les lieux en cas d'accident de la route ; mais quant à apprendre aussi les gestes à pratiquer sur les victimes en détresse...

N'était-ce pas une fin de non recevoir à une décision interministérielle ?

Un autre député très actif, M. **Pierre-Bernard COUSTE,** député du Rhône, acceptait, le 5 janvier, d'intervenir afin de connaître le « contenu exact du programme » (des GES) et savoir à quelle date la formation serait introduite parmi les épreuves des permis de conduire.

En fin d'année (21 décembre), je relançais le député avec qui je correspondais depuis 1971 ! Mais, je l'ai déjà dit et cela s'est confirmé tout au long de ces nombreuses années, à l'approche des élections législatives, les interventions s'espaçaient. Les députés attendaient leur réélection.

On peut citer un autre député, M. **Jean-Marie DAILLET,** député de la Manche. Ma lettre du 11 janvier mettait l'accent sur le report mais surtout sur le gain (espéré) de vies humaines (plusieurs centaines par an, j'étais pourtant modéré) alors que les accidents de la route, pour l'année 1976, avait fait hélas environ 800 tués de plus que pour 1975 – chiffres toujours établis à l'époque uniquement durant les six jours après l'accident (à majorer de 10 à 13%, pourcentage proposé à cette date).

Dans sa réponse du 19 janvier, M. **DAILLET** pourtant parlementaire expérimenté, parlait de « projet de loi » alors qu'il s'agissait d'une décision du pouvoir réglementaire, nécessitant un décret d'application du ministère en charge de la réglementation des permis de conduire, c'est-à-dire le ministère des Transports, à qui revenait le « devoir » de reprendre les textes sur les « gestes élémentaires de survie ».

Les précisions de ma lettre du 30 mars sont importantes : savoir porter secours dans l'attente des secours officiels (car si on ne fait rien, face aux détresses, c'est la mort assurée) ; 4 heures de formation pratique pour les « 5 gestes qui sauvent » ; la mise en place pouvait-elle encore être espérée pour 1978 ?

Le 20 mai, je tentais de connaître la raison principale de cette attente et de ces reports. Pas assez de formateurs ?

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

3673.PBC.AN

PARIS, le 5 Janvier 1977

Monsieur Didier BURGGRAEVE

Président départemental de la Fédération de Sauvetage et Secourisme

Parc d'Auteuil B
59390 LYS LEZ LANNOY

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu par lettre du 21 décembre me rappeler votre préoccupation relative à l'introduction d'une initiation au Secourisme parmi les épreuves du permis de conduire. Je vous remercie de m'avoir fait tenir le livret " 5 gestes qui sauvent" qui est du reste très intéressant et utile.

Comme vous le souhaitez, je vais intervenir auprès des pouvoirs publics pour savoir quand seront introduites ces épreuves de secourisme dans l'examen du permis de conduire et le contenu exact du programme de formation arrêté par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière. Je vous tiendrai au courant.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments distingués.

PB. Cousté

Député du Rhône -

27, AVENUE LACASSAGNE, ALLEE 43 - 69003 LYON - Tél. 70.81.04

+ 1 livret
+ Ph. s/lettre 22.1.73
+ réj. Mtre Jul à Gr.
4.3.72
+ 1 tract jaune :

Le 21 décembre 1977

Monsieur Pierre-Bernard COUSTE,
Député du Rhône
27 Avenue Lacassagne, allée 43
69003 LYON

Monsieur le Député,

Nous avons déjà correspondu ensemble en 1971 et 1973 au sujet de la Sécurité Routière.

J'avais proposé, rappelez-vous, au Gouvernement, d'introduire une initiation au Secourisme parmi les épreuves du permis de conduire ce que j'ai appelé les "5 Gestes qui Sauvent" afin que les témoins d'un accident puissent valablement secourir les accidentés dans les cas les plus graves.

Après plus de 10 ans de Campagne, avec l'appui de plusieurs Parlementaires, dont vous-même, ce que je tiens à souligner, j'ai pu convaincre les Pouvoirs Publics et notamment M. GERONDEAU de l'importance de cette mesure de sauvegarde des usagers de la route.

Or, si le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a effectivement agréé cette proposition, nous ne savons pas si, par exemple, le programme retenu sera celui des "5 Gestes qui Sauvent" qui résument sans termes médicaux, donc à la portée de tout le public la conduite à tenir en face d'un accident.

J'ai d'ailleurs le plaisir de vous remettre ci-inclus un exemplaire du livret portant ce titre (seconde édition) diffusé gratuitement à 500.000 exemplaires dans toute la France - ce qui est très insuffisant mais déjà une étape appréciable.

Malgré la proximité des élections législatives, je pense que vous accepterez quand même d'interroger les services du Ministère de l'Intérieur ou ceux du Premier Ministre dont dépend le Comité de la Sécurité Routière afin que nous ayions des précisions et sur la date d'application et, surtout, sur le contenu exact du programme de formation arrêté.

Je vous en suis très reconnaissant par avance et je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma considération la meilleur

Didier BURGGRAEVE

Président Départemental de la
Fédération Française de Sauv. et Secourism

018

+ tract jaune.

Le 11 Janvier 1977.

Monsieur Jean-Marie DAILLET,
Député de la Manche,
Résidence Torigni
6 Square Victor Hugo
50000 SAINT-LO

Cher Monsieur le Député,

Je vous avais écrit en juillet 1975 au sujet de ma Campagne Nationale destinée à éduquer le public sur ce qu'il convient de faire en cas d'accident de la route, intitulée "5 Gestes qui Sauvent".

Vous aviez bien voulu intervenir auprès de M. Christian GERONDEAU, Directeur de la Sécurité Civile qui avait fait accepter cette proposition par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière en date du 28 Novembre 1974.

Dans sa réponse du 22 septembre 1975 que vous avez eu la gentillesse de me faire immédiatement parvenir, M. GERONDEAU indiquait à l'appui d'une circulaire adressée à tous les Préfets que cet enseignement des "gestes de survie" était prévu pour le début de 1976, date ensuite reportée à 1977 puis récemment en 1978.

C'est pourquoi je me permets de vous écrire car je suis étonné de ces reports successifs. Au début, M. GERONDEAU semblait vouloir s'organiser rapidement.

Or, et maintenant tout le monde est d'accord, la connaissance de ces quelques gestes par le public et notamment par les conducteurs (d'où tout d'abord l'enseignement pour le permis de conduire) pourrait épargner plusieurs centaines de vies humaines sur nos routes.

Avec les statistiques des accidents de 1976 qui viennent de tomber (+ de 800 morts environ par rapport à 1975) aucune action ne doit être mise sur le côté.

Je pense que vous accepterez à nouveau de vous faire mon interprête auprès de M. GERONDEAU, qui me connait, afin qu'il nous dise où en est ce projet.

Je vous en remercie par avance et vous prie de croire, Cher Monsieur le Député, en mes meilleurs sentiments.

019

ASSEMBLÉE NATIONALE

Jean-Marie DAILLET
Député de la Manche
6, square Victor-Hugo
Résidence Torigni 50000 SAINT-LO
Téléphone 57 03 34

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 19 Janvier 1977

Cher Monsieur BURGGRAEVE,

J'ai bien reçu votre lettre du 11 janvier dernier et je vous en remercie vivement.

Je suis tout à fait d'accord avec vous quant à accélérer le projet de loi relatif à la sécurité routière.

Je ne manquerai pas de vous tenir informé de la réponse de M. GERONDEAU auquel j'écris ce jour même dans ce sens.

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

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil B
59390 LYS-lez-LANNOY

020

+ Bind. n° 1

Le 30 mars 1977.

Monsieur Jean-Marie DAILLET,
Député de la Manche
6 Square Victor Hugo
Résidence Torigni
50000 SAINT-LO

Cher Monsieur le Député,

Je vous remercie également de votre lettre du 19 janvier dernier par laquelle vous me faites savoir votre intervention auprès de M. GERONDEAU au sujet du Secourisme au permis de conduire.

Il est en effet extrêmement triste et désolant de constater que bon nombre de nos concitoyens ne savent rien faire face à un blessé en attendant les secours officiels alors que des gestes simples, un comportement adapté permettraient de maintenir la vie d'un blessé et d'assurer la Sécurité des lieux durant le temps qui sépare l'appel des secours et leur arrivée sur place.

C'est l'objet même de la Campagne que j'anime en France depuis 1967 et de ma proposition des "5 Gestes qui Sauvent" au permis de conduire en 4h d'enseignement pratique.

Je suis étonné que M. GERONDEAU ne vous ait pas encore répondu. Je pense qu'il est urgent de nous organiser si cet enseignement devait rentrer dans les faits dès 1978. Il faut en effet, auparavant, réunir les Fédérations de Secourisme intéressées et arrêter définitivement le programme et la pédagogie à adopter.

J'espère que M. GERONDEAU, sollicité à nouveau par vous-même, pourra nous fixer très prochainement.

En vous remerciant à nouveau de l'aide que vous m'apportez à laquelle je suis très sensible, je vous prie de croire, Cher Monsieur le Député, en mes meilleurs sentiments.

Didier BURGGRAEVE

Président Départemental de la
Fédération Française de Sauvetage
et de Secourisme

Le 20 Mai 1977

Monsieur Jean-Marie DAILLET
Député de la Manche
Assemblée Nationale
Palais Bourbon
75355 PARIS

Cher Monsieur le Député,

Par ma lettre du 30 mars dernier, je m'étonnais auprès de vous que M. GERONDEAU ne vous ai pas encore répondu.

Alors qu'en novembre 1974 le Comité Interministériel de la Sécurité Routière approuvait cette proposition importante d'éduquer les automobilistes sur les gestes à faire ou à éviter face à un blessé de la route, il semble qu'aujourd'hui on essaie de l'oublier !

Est-ce exact ou la Direction de la Sécurité Civile attend-elle que des moyens plus importants en formateurs existent ?

M. GERONDEAU vous a t'il répondu ?

Je pense que vous voudrez bien l'interroger afin qu'il vous fournisse des explications, d'ailleurs attendues par de nombreux responsables d'Associations de Secourisme en France.

Avec mes remerciements pour votre aide efficace, je vous prie de croire, Cher Monsieur le Député, en mes sentiments les plus distingués.

Didier BURGGRAEVE

Instructeur de Secourisme
Membre du Comité Directeur National
de la Fédération Française de
Sauvetage et de Secourisme.

022

Parc d'Auteuil B 59390 LYS LEZ LANNOY

Ce que je confirmais par un petit mot adressé directement à l'Assemblée nationale le 15 juin :

« Cher Monsieur le Député,

Avez-vous reçu ma correspondance du 20 mai dernier par laquelle je vous demandais si M. Gérondeau vous avait répondu au sujet de l'épreuve pratique de Secourisme au permis de conduire ?

J'espère que ce projet n'a pas été mis sur le côté car il faut quand même mettre un terme à ces morts absurdes et illégitimes sur nos routes faute d'un comportement secouriste des témoins dans l'attente des secours ».

Les démarches de l'ancien ministre et député de la Savoie, M. **Maurice HERZOG** furent exemplaires, à l'image de cet homme exceptionnel qui demanda des explications à **Christian GERONDEAU** qui cumulait les fonctions de délégué interministériel à la sécurité routière et de directeur de la sécurité civile. Ce cumul devait être favorable puisque le CISR avait pris la décision et la DSC devait présenter le programme de formation retenu afin qu'il soit ensuite validé, mais surtout repris et appliqué par le ministère des Transports.

En effet, le 7 mars, après des contacts datant aussi de 1971, je faisais le point auprès de l'ancien ministre : formation très simple pour tous les usagers de la route afin qu'ils sachent ce qu'il faut faire, le secourisme avec ses programmes complets étant l'affaire des secouristes désireux de se former à toutes les détresses ou de s'engager auprès des associations ; de très nombreuses vies à épargner sur nos routes, probablement la moitié des morts, entre l'accident et l'arrivée sur place des secours publics – ce qui est considérable !

Il était important de rappeler que l'objectif était bien de secourir les blessés en détresse et de ne pas vouloir, aussi, se charger des autres (accidents domestiques), et d'y ajouter d'autres notions relatives à la sécurité routière.... Ce qui allongerait évidemment la durée de la formation.

Et pour éviter un nouveau report, je proposais de démarrer, dès le 1er janvier 1978, la formation aux « gestes de survie », mais d'une manière facultative. Ainsi, on pouvait commencer sans avoir peur de ne pas pouvoir répondre à la demande et faire un bilan, par exemple, après une année ou deux, afin d'en venir à l'obligation pour tout permis de conduire.

Le député maire de Chamonix fit parvenir la lettre, telle quelle, au directeur de la sécurité civile, ce qu'il m'indiqua par sa lettre du 11 mars, en me remettant un double de sa lettre d'envoi*.

* Les lecteurs de ce document voudront bien excuser la mauvaise qualité de certaines correspondances car il s'agit de doubles, obtenues avec un carbone, sur les machines à écrire – mécaniques – de l'époque. Cette pelure faisait que, transparente, on pouvait apercevoir le texte de la lettre des deux côtés si il y avait un recto et un verso.

+ 1 livret "5 Gte"
Circul. 1.
Kract jaune

... ...

Le 7 mars 1977.

Monsieur Maurice HERZOG,
Ancien Ministre,
Député de la Haute Savoie
Maire de CHAMONIX,
74400 CHAMONIX

Monsieur le Ministre,

J'ai déjà eu l'occasion de correspondre avec vous, en 1971, au sujet de ma proposition d'introduire des notions de Secourisme au permis de conduire afin que les témoins d'un accident sachent se comporter valablement face aux blessés.

A l'époque vous aviez bien voulu vous rapprocher de M. le Ministre des Transports puis de celui de l'Equipement à ce sujet et je vous en remercie.

Je mène, depuis maintenant 10 ans, ce Combat pour Sauver les blessés de la route. Trop nombreux sont nos concitoyens qui meurent sur nos routes faute d'être secourus rapidement et efficacement par les premiers témoins.

J'ai donc proposé au Gouvernement d'introduire dans les épreuves du permis de conduire un enseignement pratique de Secourisme intitulé : 5 Gestes qui Sauvent. Ces gestes résument l'essentiel de ce qu'il faut savoir afin d'assister tout blessé grave en détresse. Le reste est du ressort des Secouristes diplômés et des secours spécialisés qui arriveront ensuite.

J'ai fait sortir un petit livret grâce à un appui publicitaire. Il a été distribué à plus de 400.000 exemplaires gratuitement. Ce premier pas a prouvé que le public était très sensible à ces connaissances qui s'avèrent également utiles à la maison, au travail et durant les vacances.

Les statistiques disent bien que la moitié des morts surviennent avant l'arrivée des secours. De très nombreux accidentés succombent d'asphyxie ou d'hémorragie grave. Des gestes peuvent les sauver dans bien des cas.

.../...

.../...

Ma proposition a ensuite été agréée en novembre 1974 par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière pour application au 1er janvier 1976.

Cette date a ensuite été repoussée au 1er janvier 1977 puis 1978.

Je pense qu'il est indispensable que cette formation puisse démarrer dès le 1er janvier prochain car elle répond à une nécessité vitale et à un besoin manifestée par le public.

Pour apprendre à tous les nouveaux conducteurs ces quelques gestes qui sauvent il suffirait d'un enseignement pratique de 4 heures, à condition qu'il soit axé uniquement sur ces gestes et non sur d'autres problèmes secondaires de Sécurité Routière qui sont du ressort des moniteurs d'auto-école et non des enseignants du Secourisme qui sont, quant à eux, des bénévoles.

Nous disposons en France des moyens en hommes pour assurer cette formation. Il serait normal que commencer par un enseignement complémentaire non obligatoire. Nous pourrions en tirer des chiffres pour déterminer le volontariat qui vaut toujours mieux que la contrainte. Puis, comme dans toute expérience, nous pourrions faire le point sur l'efficacité de la pédagogie employée.

La réalisation effective de cet enseignement étant maintenant du ressort de la Sécurité Civile, je pense que vous accepterez de prendre contact avec M. Christian GERONDEAU qui en est chargée afin d'être fixé sur les projets de ses services à ce sujet.

En vous en remerciant par avance, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Instructeur de Secourisme
Président Départemental des Secouristes

ASSEMBLÉE NATIONALE

Maurice HERZOG
Ancien Ministre
Maire de Chamonix
Député de la Haute-Savoie

Chamonix ~~PARIS~~, le 11 mars 1977

19335/CS

Cher Monsieur,

Votre correspondance du 7 mars dernier a retenu toute mon attention. Je la transmets, pour attribution, comme vous le souhaitez, à Monsieur Christian GERONDEAU, Directeur de la Sécurité Civile. Ci-joint copie de ma lettre.

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

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil B

59390 LYS LEZ LANNOY

Chamonix
xxxxx 11 mars 1977

19334/CS

Monsieur le Directeur,

Je vous prie de trouver, ci-joint, pour attribution, une correspondance que m'a adressée Monsieur Didier BURGGRAEVE, lauréat de la Fondation de la Vocation, instructeur de secourisme, Président des Secouristes du Nord.

Il me serait agréable que vos services examinent avec bienveillance la proposition de l'intéressé.

Vous en remerciant, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Christian GERONDEAU
Directeur de la Sécurité Civile
18, rue Ernest Cognacq

92300 LEVALLOIS-PERRET

027

Le 10 mai, **Christian GERONDEAU** répondait en sa qualité de directeur de la sécurité civile à **Maurice HERZOG** en lui indiquant que « ses services » procédaient à l'étude des « propositions »..... C'est-à-dire les « 5 gestes qui sauvent » débattues et explicités depuis des années auprès des trois ministères impliqués (?).

L'ancien ministre m'adressa l'original de la réponse avec un mot, revêtu de sa signature si particulière, daté du 18 mai.

Mais, le 23 mai, j'écrivais à nouveau à M. **HERZOG**.
Mon cinquième paragraphe : « Si une première date avait été fixée les études précédemment entreprises devaient donc être suffisantes ! Quelles sont les nouvelles études qui retardent l'application de cette mesure indispensable réclamée par de nombreux spécialistes ? » Etait particulièrement justifié.

C'est vrai aussi que sa nomination à la sécurité civile laissait espérer un « renouveau » pour le secourisme et surtout, en ce qui concerne les « 5 gestes » une prise en compte effective, c'est-à-dire l'application dans les faits.

Certes, le décret était sorti en janvier, mais les discussions continuaient (sur quoi ?) et il avait répondu « ces propositions sont à l'étude ». Si c'était la définition définitive du programme de formation, on pouvait le comprendre, mais si c'était la décision elle-même d'une formation systématique, donc obligatoire, de tous les candidats à un permis de conduire, cela remettrait tout en cause.

Bien sûr, je n'ignorais pas que le directeur de la sécurité civile ne faisait pas tout, ne savait pas tout et était peu initié au secourisme*. Il fallait donc continuer à entretenir le « dialogue », par écrit, à défaut de contacts ou d'entretiens directs, mais surtout fréquents, avec les personnes chargées de cette question.

Dès le 31 mai, réponse de l'ancien ministre qui me remet à nouveau la copie (la fameuse « pelure ») de sa lettre du même jour au directeur de la sécurité civile, lui joignant ma lettre.

Le 21 juin, réponse de la sécurité civile. Si la lettre du 10 mai émanait bien du cabinet du directeur, ce courrier, d'abord à **Maurice HERZOG** avait été rédigé par le bureau de la formation.

Signée toutefois par **Christian GERONDEAU** lui-même, cette lettre se veut rassurante car, tout d'abord, elle présente comme raison du « retard apporté » la « procédure législative et réglementaire » (?), puis la nécessité d'avoir la certitude que tous les départements seraient en mesure de « satisfaire la demande ».

Or, si l'on sait que la « procédure » réglementaire, dans notre pays, est un véritable parcours du combattant et que, parfois, un département ministériel, en désaccord, peut tout bloquer, je ne vois pas ce que venait faire le législatif dans « cette affaire » puisqu'il s'agissait d'un processus totalement réglementaire, donc dépendant d'un décret, puis d'arrêtés, voire de circulaires d'application.

* **Christian GERONDEAU**, lors d'une réunion de la Commission nationale de secourisme à laquelle j'ai pu assister avait eu l'honnêteté de reconnaître « qu'il n'y connaissait rien » (en parlant du secourisme bien évidemment). Il présidait alors la réunion (Tous les détails concernant le ministère de l'Intérieur et la sécurité civile sont prévus dans le prochain mémoire, le 12ème).

ASSEMBLÉE NATIONALE

Maurice HERZOG
Ancien Ministre
~~Maire de Chamonix~~
Député de la Haute-Savoie

PARIS, le 18 Mai 1977

19554/CS

Cher Monsieur,

Je vous prie de trouver, ci-joint, la réponse que vient de m'adresser M. Christian GERONDEAU, Directeur de la Sécurité Civile, à la suite dela transmission de votre correspondance.

Vous en souhaitant bonne réception, veuillez croire, Cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil B

59390 LYS LEZ LANNOY

029

~~MINISTRE D'ÉTAT~~
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

LE DIRECTEUR DE LA SÉCURITÉ CIVILE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, LE 10 MAI 1977

SC CAB N° 433

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu me faire parvenir la correspondance que M. Didier BURGGRAEVE vous a adressée, en vue d'inclure des notions de secourisme dans les épreuves sélectives pour l'obtention du permis de conduire.

Je vous en remercie vivement. Soyez assuré que mes Services, qui procèdent actuellement à l'étude de ces propositions, ne manqueront pas d'en tirer le meilleur parti.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération et de mes sentiments fidèles.

Le Directeur de la Sécurité Civile

Christian GERONDEAU

Monsieur Maurice HERZOG
Ancien Ministre
Député de la Haute-Savoie
ASSEMBLEE NATIONALE

030

Dgle à G. Vaudaine (exemple) + Blanc (info.) ~~collègue~~ à Beaumont.

Le 23 Mai 1977

Monsieur Maurice HERZOG
Ancien Ministre
Député de la Haute Savoie
Palais Bourbon
75355 PARIS

Monsieur le Ministre,

Je vous remercie de m'avoir transmis la réponse de M. Christian GERONDEAU, Directeur de la Sécurité Civile, à la suite de la lettre que je m'étais permis de vous adresser au sujet des notions de Secourisme pratique à introduire dans les épreuves du permis de conduire et que vous avez bien voulu lui faire suivre pour attribution.

Je constate que M. GERONDEAU n'a pas répondu à mes différentes interrogations et je le regrette.

Et je regrette également que ces propositions, qui datent de 1967, soient perpétuellement à l'étude.

Le projet d'introduire une formation élémentaire de Secourisme au permis de conduire a été agréé par le Comité Interministériel de Sécurité Routière en novembre 1974. L'application effective avait été arrêtée pour janvier 1976 puis reportée à 1977 puis à 1978.

Si une première date avait été fixée les études précédemment entreprises devaient donc être suffisantes ! Quelles sont les nouvelles études qui retardent l'application de cette mesure indispensable réclamée par de nombreux spécialistes ?

M. GERONDEAU avait indiqué, dès son arrivée à la Sécurité Civile, qu'il s'attacherait particulièrement au Secourisme et ses interventions publiques permettaient de croire qu'il était décidé à lancer cette opération d'éducation des conducteurs. M. GERONDEAU n'a pas tenu sa parole.

Quant à moi je tiendrai la mienne. 10.000 signatures étaient venues soutenir mon Combat pour le Secourisme. Une pétition complèmentaire va être à nouveau lancée avec appel aux Parlementaires car, dans cette affaire, je pense avoir été trompé.

.../...

.../...

Vous, Monsieur le Ministre, qui m'aviez immédiatement (dès 1971) apporté votre soutien dans cette action, vous savez ce que l'on éprouve quand un homme meurt devant soi faute de secours.

Ce drame est hélas fréquent sur nos routes car nos concitoyens ignorent les gestes qui sauvent. Il est donc insupportable d'accepter une proposition, reconnaître son bien-fondé et même vanter ses mérites puis laisser traîner en longueur la réalisation pratique.

Certains fonctionnaires, qui ont parfois trop de pouvoir, décident avec leur tête, sans leur coeur et, ce qui est grave, ne prennent aucune décision sans être certains d'obtenir l'approbation du public. Tout cela peut donc durer très longtemps. Cette mentalité ne peut exister en Sécurité et en Secourisme.

Je vous demande de bien vouloir accepter, après en avoir pris connaissance, de transmettre cette correspondance à M. GERONDEAU. Je suis certain que vous partagerez mon inquiétude et ma déception.

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

Didier BURGGRAEVE

Parc d'Auteuil B 59390 LYS LEZ LANNOY

ASSEMBLÉE NATIONALE

Maurice HERZOG
Ancien Ministre
~~Maire de Chamonix~~
Député de la Haute-Savoie

PARIS, le 31 Mai 1977

19588/CS

Cher Monsieur,

Je vous prie de trouver, ci-joint, copie de la nouvelle lettre que je viens d'adresser à M. GERONDEAU, Directeur de la Protection Civile.

Restant à votre disposition, veuillez croire, Cher Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil B

59390 LYS LEZ LANNOY

xxxxxxxxxxxx

31 Mai 1977

19587/CS

Monsieur le Directeur,

Comme suite à ma lettre du 11 mars 1977 et à votre récente réponse dont je vous remercie, je me permets de vous transmettre, ci-joint, la nouvelle correspondance que vient de m'adresser M. Didier BURGGRAEVE, Lauréat de la Fondation de la Vocation, Président des Secouristes du Nord.

Vous en souhaitant bonne réception et vous remerciant par avance de votre attention, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Christian GERONDEAU
Directeur de la Sécurité Civile
18, rue Ernest Cognacq

92300 LEVALLOIS PERRET

FG/SG

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

DIRECTION DE LA SECURITE CIVILE

Sous-Direction de l'Administration Générale

Bureau de la Formation

Tél. 758.11.86 - Poste 270

SC/AG/FOR/N° 1736-1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, LE 21 JUIN 1977

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 31 mai 1977, vous avez bien voulu me faire part des observations formulées par M. Didier BURGGRAEVE au sujet de l'initiation aux gestes de survie.

Je tiens à vous en remercier vivement et vous prie de trouver, ci-joint, copie de la lettre que j'adresse ce jour à l'intéressé.

Le retard apporté à cette affaire trouve son origine tant dans la procédure législative et réglementaire qu'elle réclame que dans la mise en place des structures d'accueil.

Il est, en effet, difficile de rendre obligatoire la possession de l'attestation d'initiation aux gestes de survie tant que nous n'avons pas la certitude que tous les départements soient en mesure de satisfaire aux demandes de formation qui, dans de nombreux départements, sont de l'ordre de plusieurs milliers par an.

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

Le Directeur de la Sécurité Civile

Christian GERONDEAU

Monsieur Maurice HERZOG
Ancien Ministre
Député de la HAUTE SAVOIE
Assemblée Nationale
Palais Bourbon

75007 PARIS

Pourquoi donc la proposition de démarrer, à titre facultatif, l'enseignement des « gestes élémentaires de survie » (pour les candidats aux permis de conduire) ne pouvait-elle pas débuter dès 1978. C'était un excellent moyen de préparer ces mêmes départements à l'obligation.

Nous avions même proposé ensuite d'accorder un point de bonification pour l'épreuve théorique du Code de la route pour ceux qui auraient suivi volontairement la formation avant l'obligation – si ce point leur était nécessaire pour valider l'épreuve du code. Et ainsi encourager le volontariat.

Le même jour, une lettre m'était adressée personnellement, réalisée également par le bureau de la formation et signée par le directeur de la sécurité civile.

On revenait sur la « mise en place des structures d'accueil » qui permettraient l'ouverture des stages.

Il s'agissait des associations agréées pour l'enseignement du secourisme. Mais il était nécessaire que les dites structures comprennent que le brevet – étoffé – de secourisme, ne devrait être proposé qu'à un nombre restreint de volontaires, vraiment intéressés, et non systématiquement. La baisse de ce public permettait de récupérer beaucoup de temps pour le consacrer aux gestes de survie.

Mais il fallait aussi prévoir du temps supplémentaire car il s'agissait, à terme, en année pleine, à cette époque, de former un million de candidats aux permis de conduire.

Cette même lettre précisait que le programme ne serait examiné qu'en septembre (1977), soit près de trois années après la décision du CISR ! Le temps de formation, de 6 heures, était acceptable, quoique limite (car en plus du temps global pour préparer un permis de conduire), mais toutefois au-delà des 4 heures préconisées pour les « 5 gestes ». Hélas, la notion de théorie apparaissait encore alors que nous ne devions parler que de pratique, même si elle est commentée et expliquée en permanence.

Enfin, pour la question principale, soit la date d'obligation de l'attestation, la sécurité civile utilisait prudemment le conditionnel, parlant de « un avenir proche », rejetant une exigence immédiate. Sans donner aucune date. Nous étions en juin 1977, c'était fichu pour 1978 !

Toutefois, celui qui avait entre les mains l'avenir de la décision du CISR voulait bien, en signant la lettre, confirmer qu'il était « pleinement » de mon avis sur la nécessité d'un tel enseignement. On pouvait lui faire confiance, je crois que **Christian GERONDEAU*** y croyait et, après son départ, continua à croire à cette idée.

Il y avait cependant quelques problèmes au sein du bureau de la formation et c'est M. **Serge GROSCLAUDE**, que je connaissais, qui avait été chargé de l'intérim puis qui reprit ensuite la direction de ce bureau.
J'ai pu le rencontrer souvent (11ème mémoire).

* Il évoquera ce sujet dans son livre, publié en 1979 (Voir 9ème mémoire – 2005) intitulé « La mort inutile » qu'il voudra bien me dédicacer lors de notre rencontre à Paris en 2000.

FG/BA/SG

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

DIRECTION DE LA SECURITE CIVILE

Sous-Direction de l'Administration Générale

Bureau de la Formation

Tél. 758.11.86 - Poste 265

SC.AG.FOR.N° 1734-1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, LE 21 JUIN 1977

Monsieur,

Par lettre du 23 mai 1977, vous appelez l'attention de M. M. HERZOG, ancien ministre, député de la HAUTE SAVOIE, sur le retard pris en matière d'initiation aux gestes de survie.

Après étude complète du dossier concernant les gestes d'urgence, que vous avez bien voulu me transmettre et auquel j'attache un intérêt particulier, j'ai l'honneur de vous faire savoir qu'en application du décret n° 77.17 du 4 janvier 1977 relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme, la mise en place des structures d'accueil nécessaires à l'ouverture des sessions d'initiation aux gestes élémentaires de survie se poursuit dans les départements, en liaison avec les associations agréées. Vous n'ignorez pas les difficultés que cela pose pour certaines d'entre elles.

Au mois de septembre prochain, le programme de formation des gestes de survie sera examiné par la commission nationale du secourisme. Ce programme prévoit une formation théorique de 2 heures et une formation pratique de 4 heures.

.../...

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil B

59390 LYS LEZ LANNOY

En ce qui concerne l'obligation faite aux candidats au permis de conduire de posséder l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie, si elle reste envisagée dans un avenir proche, elle ne saurait être exigée immédiatement. Il est en effet nécessaire, préalablement à toute décision, de s'assurer que tous les départements soient en mesure de satisfaire à la demande.

Partageant pleinement votre avis sur la nécessité d'un tel enseignement et vous remerciant de nouveau pour votre initiative, je tiens à vous faire savoir que j'ai donné à M. Serge GROSCLAUDE, récemment chargé de l'intérim du Bureau de la Formation à la Direction de la Sécurité Civile, des instructions très précises en vue de faire aboutir rapidement ce dossier.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur de la Sécurité Civile

Christian GERONDEAU

Un autre parlementaire était attentif à ce projet et avait accepté de relayer nos questions ou nos suggestions pour l'application de la décision. Il s'agit de M. **Albert LIOGIER** (1) député de l'Ardèche.

Je lui avais écrit le 6 juin et il m'avait retourné ma lettre avec une réponse de sa main : « D'accord pour déposer la question écrite dont vous m'entretenez. Voulez-vous m'en adresser le texte ? ».

Dans ma lettre, je relevais l'incohérence de la mise en place généralisée des SAMU avec l'ignorance (généralisée) de nos concitoyens usagers de la route.

Parmi les tués sur nos routes, on dénombrait 10% de tués sur le coup et 40% qui mouraient quasiment sur place, ou dans l'ambulance, soit avant l'arrivée dans la structure hospitalière d'accueil.

Les « autres pays » étaient, outre la Norvège dont on parlait peu, surtout l'Allemagne depuis 1969 et l'Autriche depuis 1973. C'est bien au cours de cette même année 1977 que la Suisse rejoindra les pays précurseurs.

A cette date (6 juin), je n'avais pas encore lu la lettre, datée du 21... Je pensais donc toujours que nous pourrions démarrer l'enseignement dès le 1er janvier 1978. On voit bien que tout se jouait au ministère de l'Intérieur, c'est-à-dire à la sécurité civile. Le ministère de la Santé signerait alors les textes. Toutefois, le gros handicap serait la validation, donc l'accord du ministère des Transports.

Or, la délégation à la sécurité routière était « rattachée » au Premier ministre. Un arbitrage était possible car, en cas de désaccord, c'est là que les choses doivent se décider. Puisque le CISR est présidé par le Premier ministre, nous aurions dû y parvenir !

Evidemment je répondais au député, dès le 15 juin, en lui remettant mon « projet » de question écrite* :

« M. LIOGIER, Député de l'Ardèche, rappelle à M. le Ministre de l'Intérieur que le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a adopté, en 1974, une suggestion tendant à introduire dans les épreuves du permis de conduire l'apprentissage pratique de quelques gestes qui sauvent.

Or, depuis cette date aucune information officielle ne permet de penser que cet enseignement élémentaire mais indispensable de Secourisme figurera pour les candidats au permis dès 1978 ».

(1) : On trouvera les échanges avec ces parlementaires dans les volumes 1 et 2 ainsi que dans le 8ème mémoire consacré au Parlement ainsi qu'aux groupes parlementaires.

* Texte recopié avec les majuscules utilisées à l'époque.

Le 6 juin 1977

DIDIER BURGGRAEVE

Monsieur Albert LIOGIER
Député de l'Ardèche
Assemblée Nationale
75355 PARIS

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu prendre part au Combat que j'ai engagé voici de nombreuses années afin que les automobilistes soient formés à réagir correctement en présence de blessés de la route.

Je vous remets ci-inclus photocopies des deux derniers courriers que j'avais reçus de vous.

Si aujourd'hui je me permets à nouveau d'attirer votre attention c'est parce que la situation est pratiquement inchangée.

Pourtant, depuis la réorganisation de la Sécurité Routière en 1972, les Pouvoirs Publics ont pris mieux conscience de l'importance des secours d'urgence. D'où l'organisation progressive des S.A.M.U et des bornes d'appel d'urgence. Mais tout ceci reste cependant insuffisant.

Prévenir les secours publics dès que possible, dépêcher sur les lieux une équipe médicale, il y a un mieux certain. Toutefois, de nombreux accidentés succombent avant l'arrivée de ces secours car les témoins sur place sont incapables la plupart du temps de les secourir et donc de les maintenir en vie. Ce problème concerne environ 40 % des tués actuels c'est à dire 6000 personnes !

Dans d'autres Pays et vous le savez, la formation des conducteurs a donné des résultats surprenants. Les médecins qui accueillent les polytraumatisés de la route constatent que la mort par asphyxie recule...

J'avais proposé au Gouvernement l'apprentissage de "5 Gestes qui Sauvent" lors de la préparation du permis de conduire, et ce par des Moniteurs de Secours assistés d'initiateurs, la formation restant sous le contrôle médical. Cette formation pratique, et non théorique, pourrait se faire en 4h, soit en 2 séances de 2h, comme l'ont prouvé les nombreuses expériences qui ont été organisées.

.../...

.../...

Après les réticences de plusieurs Ministères, souvenez-vous, vers 1969-70, le Comité Interministériel de Sécurité Routière a approuvé cette proposition dans une séance de novembre 1974.

La Direction de la Sécurité Civile du Ministère de l'Intérieur a alors procédé à une enquête dans les départements afin de recenser le personnel formateur.

Cette formation était envisagée pour janvier 1976, puis remise à 1977 puis, je le pense, pour janvier prochain.

Or, si nous voulons assurer vraiment cette formation aux candidats - par exemple ayant réussi l'épreuve du code - et dans un premier temps comme matière facultative mais vivement conseillée, il est temps que les modalités d'application soient vues dès maintenant.

Accepteriez-vous de joindre M. le Ministre de l'Intérieur ou de lui poser une question écrite à ce sujet afin que nous sachions avant les prochaines vacances si la décision a été prise pour janvier 1978 ?

Espérant sur votre aide, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma considération la meilleure.

Didier BURGGRAEVE

Instructeur de Secourisme
Président Départemental de la
Fédération Française de
Sauvetage et de Secourisme.

Cher Monsieur,

D'accord pour déposer la question écrite dans vos mentions. Voulez-vous m'en adresser le texte ?

Sentiments très dévoués

A. Mosser

... ...

Parc d'Auteuil B 59390 LYS LEZ LANNOY

041

« M. LIOGIER rappelle également que les spécialistes sont unanimes pour reconnaître que de nombreux accidentés meurent faute de recevoir des premiers secours corrects par les témoins qui se trouvent sur les lieux d'un accident dans l'attente des secours spécialisés. Cet enseignement paraît donc très important afin de renverser cette situation.

M. LIOGIER demande à M. le Ministre de l'Intérieur de bien vouloir lui faire savoir à quelle date cette formation entrera t'elle en vigueur et de lui confirmer la gratuité totale de cette opération pour les futurs automobilistes ».

L'élément (nouveau) dans les questions écrites était le « rappel » de la gratuité à laquelle je tenais. J'enseignais le secourisme, depuis l'année 1966, (comme aide moniteur d'abord) bénévolement et gratuitement. Mais j'estimais aussi que pour apprendre à secourir, et puisqu'il s'agit d'une obligation de l'Etat, la gratuité s'imposait.

Hélas, cette « exigence » allait braquer les associations car qui compenserait les frais occasionnés (notamment pour acquérir le matériel d'enseignement) et parfois les frais de déplacement des moniteurs bénévoles ?

Puis, sans réponse, je relançais le député le 2 décembre par un mot :

« Cher Monsieur le Député,

Je vous avais adressé, à votre demande, le 15 juin dernier, un projet de question écrite pour le Ministre de l'Intérieur au sujet de la formation au Secourisme des candidats au permis de conduire. Avez-vous pu poser cette question et si oui M. le Ministre a-t-il répondu ?

Je pense qu'il est maintenant urgent d'opérer cette éducation des automobilistes car il est vraiment affolant de constater cette mortalité trop importante (50%) due à cette insuffisance. Inclus, à toutes fins utiles, copie du projet. Merci d'agir en ce sens. C'est une action humanitaire qui mérite d'être prise au sérieux (par les Pouvoirs Publics).
Sincèrement signé Didier Burggraeve ».

Il me fit adresser une carte à son nom, le 6, m'informant d'un changement dans son secrétariat. Sans trace de l'envoi de la question écrite à l'Assemblée, il la renvoyait à nouveau. La question fut effectivement posée.

D'autres démarches étaient effectuées auprès du Premier ministre. Ainsi, M. **Romain BUFFET,** député de la Saône et Loire avait-il transmis une de mes lettres directement au Premier ministre.

Raymond BARRE, qui avait remplacé **Jacques CHIRAC** lui répondait le 22 février 1977 afin de lui faire savoir qu'il demandait au ministre de l'Intérieur, **Michel PONIATOWSKI** (avec qui j'avais correspondu avant qu'il ne soit ministre) « d'examiner les observations présentées par l'intéressé ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

ALBERT LIOGIER

DÉPUTÉ DE L'ARDÈCHE
VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DE L'AGRICULTURE
DU PARLEMENT EUROPÉEN
SECRÉTAIRE DU CONSEIL RÉGIONAL RHONE-ALPES
MAIRE DE UCEL, 07200 AUBENAS

Uzel le 6/12/74.

Cher Monsieur,

Mon secrétariat ayant changé de titulaire, je ne puis vous affirmer si le nécessaire avait été fait en juin dernier. C'est pourquoi, aujourd'hui-même, j'ai envoyé à l'Assemblée Nationale la question écrite — Je vous prie de m'excuser. Je ne manquerai pas de vous transmettre la réponse du Ministre dès que je l'aurais reçue —

Le Premier Ministre

068075

PARIS, le 22 FEV. 1977

Monsieur le Député,

Vous avez bien voulu me communiquer une correspondance de M. Didier BURGGRAEVE, domicilié Parc d'Auteuil B à LYS-LEZ-LANNOY, au sujet du problème de l'enseignement de notions de secourisme aux candidats au permis de conduire.

J'ai demandé à M. Michel PONIATOWSKI, Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur, d'examiner les observations présentées à cet égard par l'intéressé.

Je vous prie de bien vouloir accepter, Monsieur le Député, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Raymond BARRE

Monsieur Romain BUFFET
Député de Saône-et-Loire
Assemblée Nationale
Palais Bourbon
75355 - PARIS

044

Le 5 mai, le cabinet du président de la République, suite à une demande d'audience auprès du président – ce que je faisais auprès de chacun d'eux depuis l'élection en 1969 de M. **Georges POMPIDOU** (ce qui m'avait valu une convocation pour une « affaire me concernant » des renseignements généraux), me proposait de réaliser un « mémoire de réflexions et de propositions sur les accidents de la route » commis par des chauffeurs en état d'ivresse.

En attente de l'application de la formation aux GES, j'avais ralenti un peu mes innombrables démarches en faveur des « 5 gestes » pour me consacrer au fléau de l'alcool au volant. Mais les deux mesures pouvaient se défendre aisément : l'une était éducative, l'autre répressive.

Le conseil fut suivi puisque, en 1981, je rédigeais le premier mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent » (Voir la bibliographie sur les « 5 gestes qui sauvent »).

Le décret de janvier et surtout la création des GES amenaient les associations et les sociétés d'édition à s'en préoccuper. C'est ainsi que dès juin 1977, la revue « Protection Civile et Sécurité Industrielle » de France Sélection annonçait-elle la sortie de l'ouvrage « Les gestes de survie » qui reprenait les trois mots-clés sur lesquels nous étions tous d'accord « PROTEGER, ALERTER, SECOURIR ».

Comme chaque année au moment des départs en vacances, je faisais paraître un texte sur les « 5 gestes » et les journaux locaux voulaient bien relayer le texte que je leur proposais intitulé : « Sur la route des vacances, si vous êtes témoin d'un accident : Les 5 gestes qui sauvent », celui du 30 juin 1977 ayant été publié par le journal « Nord Eclair » qui aura beaucoup aidé à l'information de ses lecteurs en rendant compte régulièrement de l'avancement du projet auprès des pouvoirs publics.

Puis, datée du 21 juillet, une lettre, signée par M. **BONNES** adjoint du délégué interministériel à la sécurité routière – également secrétaire général du CISR répondait à ma lettre du 6 juillet.

On notera que la structure administrative était bien rattachée au Premier ministre. Ce qui n'est plus le cas de nos jours. Est-ce un mieux, est-ce plus efficace ?

Les services en charge – directe – de la sécurité routière (depuis 1972) faisaient suite à mes deux préoccupations – principales – du moment (5 gestes qui sauvent et alcool au volant), sachant que je m'attachais aussi à d'autres aspects non négligeables (maintenance des véhicules donc le contrôle technique, le port de la ceinture (de protection) à l'arrière des véhicules, l'appui tête (voir plus loin les propositions faites) le transport des matières dangereuses et la circulation des poids lourds, etc.).

Dès le second paragraphe, on pouvait être rassuré – dans la mesure où on faisait confiance aux pouvoirs publics – puisqu'il était affirmé « le principe de cet enseignement (gestes élémentaires de survie) est désormais acquis et se développera progressivement ».

Ce sont les infrastructures, soit la capacité des associations, ou d'organismes (également sous forme associative) à répondre à la demande qui préoccupait, apparemment, ces services.

PRÉSIDENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE

CAB/ES/SS/1518

Paris, le 5 mai 1977

Cher Monsieur,

Madame de Noyelle, Chef du Secrétariat de Madame Valéry Giscard d'Estaing a transmis à Monsieur le Président de la République votre demande d'audience.

Je suis chargée de vous faire savoir que vous avez la possibilité d'adresser au Chef de l'Etat un mémoire de réflexions et de propositions sur les accidents de la route, commis par des chauffeurs en état d'ivresse.

Cela lui permettrait de les transmettre à Monsieur le Ministre de l'Intérieur qui prendrait connaissance de vos suggestions, et de les comparer avec les nombreuses études faites, sur le même sujet, par les services compétents.

Je vous prie de croire, cher Monsieur, à l'assurance de ma considération la meilleure.

Eliane Signorini
Chargé de Mission

Monsieur Didier Burggraeve
Parc d'Auteuil B
59390 LYS LEZ LANNOY

ction, 11, rue du Département - Paris 19e - N° Commission Paritaire, 38-456

1.350.000 HANDICAPÉS suite aux accidents de la route

1.200.000 HANDICAPÉS ont moins de 25 ans

Si les premiers témoins
étaient en mesure d'appliquer rationnellement
les 5 GESTES QUI SAUVENT sur les accidentés de la Route

50 % de tués actuels (d'origine asphyxique
ou hémorragique) pourraient être épargnés

30 JUIN 1977

Sur la route des vacances

Si vous êtes témoin d'un accident :

Les 5 gestes qui sauvent

Trop souvent, sur les routes, les premiers témoins sur place ne savent pas ce qu'il convient de faire face aux blessés dans l'attente des secours.

Chaque automobiliste devrait connaître les gestes à faire et ceux à proscrire. Le livret «5 gestes qui sauvent», rédigé par M. Didier Burggraeve, instructeur de secourisme, indique clairement la conduite à tenir. En voici le résumé. Pour l'obtenir : adresser une enveloppe timbrée à 1,70 F ou 1,10 F (+ de 20 gr.), de format normal, libellée à vos nom et adresse à : M. Didier Burggraeve, 59390 LYS-LEZ-LANNOY.

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 alerter les secours — ce qu'un autre témoin peut faire — et constater si leur vie n'est pas immédiatement en danger (incendie, risque d'un autre accident, hémorragie abondante ou asphyxie).

Si vous arrivez quelques minutes plus tard, inquiétez-vous que l'appel ait été donné ! Soyez conscient tout de suite des premiers dangers : autres véhicules pouvant percuter les voitures accidentées, alors, faites «baliser» dans les deux sens de l'accident en placant des triangles de présignalisation.

Rappelez-vous, deux réactions immédiates

— ALERTER LES SECOURS (en ville sapeurs-pompier n° 18, ou police-secours ° 17). Sur la route, gendarmerie, sur l'autoroute, 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) et répétés plusieurs fois ; de nuit avec des lampes ou moyens fluorescents. Placer s'il le faut plusieurs triangles et les feux de détresse de véhicules arrêtés sur le 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, la caler avec des pierres, cales, etc.

Il y a des blessés : 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 mal.

Abordez le blessé le plus près possible, regardez-le bien (écouter sa respiration avec votre oreille près du nez et de la bouche), dégrafer le col et déserrer sa ceinture).

Si la tête est penchée vers l'avant (et qu'il respire difficilement — son visage a un aspect bleu) prenez-la doucement avec vos deux mains et mettez-la progressivement en arrière (ceci afin d'éviter l'obstruction de la bouche et de l'arrière-gorge par des mucosités et par la langue).

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 sserrée suffisamment pour arrêter le sang.

Un blessé est à terre : s'il est conscient : laissez-le sur le sol, voyez bien s'il ne risque aucun danger extérieur (feu, circulation, écrasement). 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 !

S'il est inconscient : le danger est l'asphyxie s'il reste sur le dos. 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).

5 Gestes qui sauvent : ALERTER les secours ; BALISER les lieux, RANIMER par le bouche à bouche si la respiration est arrêtée, COMPRESSER une plaie qui saigne abondamment, SAUVEGARDER le blessé insconscient pour lui éviter l'asphyxie. 5 gestes, 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.

Pour l'instant, procurer-vous le livret «5 gestes qui sauvent» mis gratuitement à votre disposition et, dès le mois de septembre, suivez des cours de secourisme !

BONNE ROUTE
et BONNES VACANCES

PREMIER MINISTRE

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

34, AVENUE MARCEAU, 75008 PARIS
TÉL. : 225.03.72 A 74
225.51.22 A 24

PARIS, LE 21 JUIL. 1977

LGR/1621

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 6 juillet écoulé qui a retenu toute mon attention.

En ce qui concerne l'initiation -effectivement indispensable- de tous les candidats aux permis de conduire aux gestes élémentaires de survie, le principe de cet enseignement est désormais acquis et se développera progressivement.

Toutefois pour que cet enseignement soit dispensé avec tout le sérieux qu'il requiert, il nécessite la mise en place d'une infrastructure appropriée tant au niveau de l'apprentissage de la conduite qu'à celui de la passation de l'examen du permis. Les ministères concernés s'en préoccupent activement avec le concours des associations reconnues d'utilité publique et des établissements d'auto-écoles. Les résultats concrets déjà obtenus, s'ils ne sont pas encore pleinement satisfaisants, permettent cependant de bien augurer de l'avenir.

En ce qui concerne l'accentuation de la lutte contre l'alcoolémie au volant dont l'importance est effectivement capitale pour prévenir un nombre très élevé d'accidents, je vous confirme que tous mes efforts tendent à obtenir que la proposition de la loi modifiant l'article L.15 du code de la route qui a été votée par l'Assemblée Nationale le 16 juin écoulé le soit également par le Sénat lors de la prochaine session parlementaire et je m'emploie à ce qu'elle soit, dans toute la mesure du possible, complétée par divers amendements qui permettraient d'agir encore avec plus d'efficacité.

J'ai pris acte d'autant plus volontiers de l'appui que vous pouviez m'apporter -et dont je vous remercie- pour la réalisation de cette importante réforme que son principe même est loin de recueillir, notamment dans le public, la large adhésion nécessaire à son adoption.

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

L'Administrateur Civil
Adjoint au Secrétaire Général

Christian GERONDEAU

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Lauréat de la Fondation la Vocation
Parc d'Auteuil B
59390 LYS-LEZ-LANNOY

049

Toutefois, dès cette époque, les autos-écoles elles-mêmes ne devaient pas participer à cet enseignement puisqu'il ne pouvait être confié qu'à des moniteurs, assistés d'« initiateurs » (des secouristes actifs proposera la sécurité civile), donc des enseignants formés et encadrés au sein de structures agréées pour l'enseignement du secourisme.

Pour ce fléau de ce que l'on nommait déjà l'alcool au volant (que j'avais abordé à la réunion de Nanterre* organisée par l'animateur de télévision **Guy LUX** en 1968 et au cours de laquelle j'avais fait la connaissance de M. **Robert DEJOUR** du Secours Routier Français), l'adjoint du délégué interministériel approuvait la nécessité de lutter plus concrètement donc plus sévèrement.

La pétition de 100 000 signatures, en cours, avait pour but aussi d'appuyer une proposition de loi visant au « retrait à vie » du permis de conduire dans le cas d'un accident mortel commis en état d'ivresse (1).

Il est bien évident que moi-même, mes associations et tous ceux qui m'entouraient dans ces combats étaient tout à fait d'accord et disponibles pour apporter tout « appui » espéré par le signataire. Mais, « cette importante réforme » était celle qui allait consister à former aux « gestes de survie » tous les futurs détenteurs d'un permis de conduire ou celle qui consisterait à annuler (définitivement) un permis de conduire à celui qui aura tué un autre usager en état d'ivresse ?

Parmi mes destinataires, outre les parlementaires, essentiellement les députés, il y avait aussi les trois ministres habituels, parfois le Premier ministre, le président de la République ou, c'est normal, les responsables des organisations politiques.

C'est ainsi que j'avais obtenu, à deux reprises, une réponse, brève, mais une réponse quand même de M. **François MITTERRAND,** député mais également premier secrétaire du parti socialiste (lettres déjà publiées).

Sans réponse à une lettre que je lui avais adressée le 29 juin, je le relançais et il me fit parvenir copie de sa réponse en date du 25 juillet 1977 que je n'avais pas reçue (cette lettre a déjà été publiée dans le bulletin du CAPSU, en juillet 1992, d'où les références en haut de page).

Le futur président de la République se souvenait de mes démarches précédentes (1971) et la petite brochure « 5 gestes qui sauvent » lui avait permis de se rappeler qu'il m'avait apporté son soutien.

Il avait demandé à un député de son groupe de poser une question écrite (le nom était resté en blanc sur la copie), mais plusieurs députés socialistes avaient posé de nombreuses questions, soit au ministre de l'Intérieur, soit à celui des Transports, de la Santé ou directement au Premier ministre (comme l'ancien président du Conseil, M. **Guy MOLLET).**

* Voir le volume 1.

(1) : Voir « dossier spécial » réalisé par le CAPSU en 1993.

PARTI SOCIALISTE
Secrétariat National
7 BIS, PLACE DU PALAIS BOURBON 75007 PARIS
TEL. : 551.97.53

FF/AB - n° 3306

PARIS le, 25 juillet 1977

Monsieur Didier DURSGRAEVE
Parc d'Auteuil B
59390 - LYS LEZ LANNOY

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre en date du 29 juin 1977 qui a retenu toute mon attention et la brochure qui l'accompagnait.

Je me souviens parfaitement de votre projet d'introduire dans les épreuves du permis de conduire un apprentissage pratique de secourisme. Elle m'avait semblé intéressante et je vous avais alors assuré de mon soutien dans votre entreprise.

J'ai donc demandé à mon collègue et ami, de poser une question écrite au Ministre de l'Intérieur sur les raisons du retard pris dans l'application des "5 gestes qui sauvent". Je vous en adresse une copie et ne manquerai pas de vous faire parvenir sa réponse dès qu'elle sera parue au Journal Officiel.

En ce qui concerne la proposition de loi 898 tendant à permettre l'annulation définitive du permis de conduire, il est exact que l'Assemblée Nationale a retenu le 16 juin 1977 un texte sensiblement différent du texte initial puisqu'à titre principal, elle a substitué à l'annulation définitive du permis de conduire, prévue par la proposition de loi, une annulation automatique que le juge devra obligatoirement prononcer, soit en cas de cumul des deux infractions suivantes : homicide ou blessures involontaires et alcoolémie, soit en cas de récidive pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé.

A titre subsidiaire, elle a consacré le pouvoir facultatif pour le juge - de prononcer l'annulation du permis de conduire en cas de condamnation pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique caractérisé, de délit de fuite, et d'homicide ou de blessures involontaires.

Dans les deux cas, l'intéressé ne pourra solliciter un nouveau permis avant l'expiration d'un délai d'un an qui pourra être porté à six ans au plus et s'il est reconnu apte, après un examen médical et psychotechnique, effectué à ses frais.

Le groupe socialiste à l'Assemblée Nationale s'est prononcé en faveur de ce texte par souci de voir diminuer le nombre des accidents de la route dus à l'état d'alcoolisme des conducteurs. En effet, nous pensons que l'alcoolisme tue chaque année trop d'innocents et nous partageons donc votre préoccupation de mettre tous les moyens en oeuvre pour combattre ce fléau. C'est pourquoi il nous a semblé que les mesures votées devraient permettre, en renforçant

051

Mais nous souhaitons également que soit approndie la partie préventive de notre législation :les socialistes sont effectivement très attachés au développement d'une véritable action de prévention des accidents de la route et de l'alcoolisme qui pourrait se traduire, entre autres, par un effort d'éducation, c'est-à-dire d'information sur les méfaits de l'alcool, les risques qu'encourt et que fait encourir l'automobiliste qui prend le volant en état d'ivresse.

Par contre, nous ne pouvons défendre la possibilité d'une annulation définitive du permis de conduire, car elle nous semble porter une atteinte irréversible et perpétuelle à une des libertés fondamentales de tout citoyen, celle d'aller et venir. Bien sûr, cette peine ne serait applicable que lorsqu'il y a mort d'homme, mais croyez-vous vraiment qu'on puisse priver un individu de toute espérance en niant sa faculté de s'amender et en lui ôtant à vie un de ses droits au motif que ce n'est qu'une juste contrepartie ?

En outre, j'attire votre attention sur un argument d'efficacité : comme le texte initial de cette proposition de loi prévoit que le juge aura la faculté - et non l'obligation - d'appliquer cette peine, il est évident que devant un tel choix, les juges hésiteront et préféreront prononcer d'autres mesures, si bien que cette sanction n'aurait pas le caractère dissuasif que vous lui prêtez.

C'est donc à cause de la gravité des dispositions qui nous étaient soumis et de leur inadéquation par rapport à l'objectif recherché que nous avons préféré le système retenu par la Commission des Lois qui doit permettre de mener à bien la répression de ce type de délinquence.

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

François MITTERRAND

Donc, à propos de l' « introduction, dans les épreuves du permis de conduire, d'un apprentissage pratique de secourisme » M. **MITTERRAND** était pour !

Abordant la proposition de loi relative à l'annulation (définitive) du permis de conduire qui fut largement amendée par les parlementaires, tant à l'Assemblée qu'au Sénat, puisqu'un permis « annulé » pouvait ensuite être repassé après un certain délai... le premier secrétaire ne pouvait approuver une telle mesure qui porterait « atteinte à une des libertés fondamentales... ».

Il est vrai que les tués par les chauffards ivres et leurs familles n'auront pas à se poser la question. Les uns auront disparu pour toujours et les autres seront anéantis pour le restant de leur vie !

Hélas, les faits et le temps nous ont donné raison. Car ces individus, que l'on ne voulait pas priver de la « liberté d'aller et venir » ont continué à retuer car, tueur une fois, ils récidivaient et tuaient à nouveau. La seule efficacité – à défaut d'une autre – était de les mettre hors d'état de nuire c'est-à-dire hors de la route, en supprimant leur permis de conduire, assorti de contrôles et d'une sanction pénale lourde en cas de conduite effective.

Mais, nous le verrons, les « nouveaux » pouvoirs publics de 1981, bien intentionnés au tout début pour le projet des « 5 gestes », le laisseront tomber, et le fléau de l'alcool au volant continuera ses ravages durant des années avant que l'on convienne qu'il faille diminuer le taux d'alcoolémie « toléré » (et non légal !) et renforcer les sanctions afin que, suffisantes et connues, elles soient vraiment dissuasives.

La période des vacances, où la presse dispose d'un peu plus de place, permettra de faire passer (Journal « La Voix du Nord ») quatre grands articles sur le secourisme, avec le titre « Secourisme 1977 ».

Le premier (du 21 juillet) « On n'en fait pas assez pour lui ».
Un décret était sorti en janvier mais l'application effective de cette réforme ne se voyait nullement. Ce texte apportait de nombreuses propositions qui pouvaient se greffer sur la dite réforme puisque les textes d'application (arrêtés et circulaires) ne seraient publiés que dans les mois à venir...

A nouveau, l'argument « psychologique » de la formation aux « gestes qui sauvent » des futurs conducteurs était repris. Il consiste à prétendre qu'il y a un impact certain sur les personnes formées aux « gestes », car ils prennent conscience de l'état des victimes, des conséquences directes d'un accident (dont plus de 90% sont directement imputables au conducteur) ; comme l'INS (INRS) l'avait déjà exposé à plusieurs reprises dans ses articles à propos de la formation des SST (Sauveteurs secouristes du travail) dans les entreprises : des salariés plus prudents, moins d'accidents dans les entreprises où il y a de nombreux SST !

D'autres aspects étaient abordés dans ce premier article : la généralisation des SAMU (appui des sapeurs pompiers et non pour les remplacer systématiquement) ; un numéro national d'appel de secours (et non quatre comme actuellement) ; le recyclage des secouristes ; des formations pour tous : uniquement les « 5 gestes » ou des formations de longue durée pour ceux qui le peuvent et/ou le souhaitent....

21 JUIL. 1977

SECOURISME 1977

I. — ON N'EN FAIT PAS ASSEZ POUR LUI

Cette période des vacances, où les activités des associations se sont arrêtées ou ralenties, est propice à la réflexion et au bilan. Cependant, durant ces vacances, l'on parlera toujours des accidents, plus fréquents encore à cause des grandes concentrations de vacanciers par zone. Les secouristes seront donc sur la brèche. C'est l'occasion pour M. Didier Burggraeve, président départemental de la Fédération française de sauvetage et de secourisme, de faire le point sur le travail accompli depuis l'année dernière, fixer les objectifs et regarder l'avenir.

Entre 1976 et 1977, le nombre des licenciés du Comité départemental du Nord a doublé. Il se trouve actuellement à trois cents. Pour le président, ce chiffre est très insuffisant. Il devrait facilement atteindre le millier, mais les responsables sont bloqués par le manque de moyens financiers. C'est pourquoi les équipes locales de secouristes, fortes d'un bilan pourtant impressionnant de vitalité et de dévouement, vont demander des subventions ou leur relèvement pour certaines d'entre elles.

Pour M. Burggraeve qui siège maintenant à Paris au comité directeur de la Fédération française de sauvetage et de secourisme, on ne fait pas assez pour le secourisme.

Sans engager sa fédération, il reproche la lenteur de la réforme de l'enseignement du secourisme. Selon lui, en effet, la formation actuelle des secouristes repose sur un programme élaboré en 1965 et qui n'est plus adapté au monde moderne d'aujourd'hui.

Ce programme devrait être revu et profondément remanié et faire place à une nouvelle forme de pédagogie car il est curieux d'être resté à un style de formation du genre de l'école primaire, avec un maître d'un côté et des élèves de l'autre, sagement assis derrière des tables.

Début janvier 1977, un décret paru au «Journal Officiel» a fait mention de la création d'une attestation d'aptitude aux gestes de survie.

Il s'agit, d'après lui, de la timide mise en application de son projet des «5 gestes qui sauvent» que chaque citoyen devrait connaître et qui date de 1967.

Correspondant fréquemment avec M. Gerondeau, directeur de la Sécurité civile, il vient d'attirer son attention, il y a quelques jours, sur l'importance de cette formation auprès des nouveaux conducteurs car, selon lui, cette formation amènera une prise de conscience plus vive de l'atrocité de certains accidents et agira sur la sensibilité des conducteurs, en plus de l'importance pour chacun d'eux de connaître les gestes qui sauvent.

Mais le président départemental n'est pas d'accord et sur le temps de formation, ceux chargés de cet enseignement et l'ensemble du programme. On sait que cette proposition, émise pour la première fois en France, est déjà appliquée dans plusieurs pays et depuis quelques semaines en Suisse.

Depuis ces cinq dernières années, on peut toutefois constater une amélioration dans les secours d'urgence par la mise en place progressive des S.A.M.U. (services d'aide médicale urgente) et l'installation de bornes d'appel des secours sur certaines routes.

Mais, pour la F.F.S.S., on ne fait assez pour le secourisme. La France devrait déjà être quadrillée de SAMU, service d'appui des sapeurs-pompiers et nous devrions posséder depuis longtemps un numéro national d'appel des secours. Sur ce point, M. Burggraeve a interrogé récemment M. Norbert Segard, secrétaire d'Etat aux PTT, qui lui a répondu que ce système ne pourrait exister qu'après la modernisation des moyens P.T.T., c'est-à-dire dans les années 1980-1982.

Ainsi, l'évolution est trop lente. Un nouveau programme de formation doit être élaboré pour les secouristes — on en parle depuis plusieurs années — et le développement du secourisme est payant. A la tête du comité départemental du Nord, qui regroupe actuellement les équipes de Roubaix, Wattrelos, Lys-lez-Lannoy, Hem, Leers et environs, Marquette-lez-Lille, Lambersart et prochainement Lille où une association de secouristes va se créer à la rentrée, notre interlocuteur fait le bilan du travail accompli :

- Plusieurs sessions d'initiation au secourisme pour les personnes ne pouvant suivre une formation complète.
- Le démarrage de la formation des secouristes du travail.
- Les sessions de formation au brevet national de secouriste. (Une prochaine session aura lieu à Roubaix et une autre à Lys-lez-Lannoy, à la rentrée de septembre).
- Le recyclage des formés, ce qui est indispensable sous peine de nullité de la formation initiale.
- La formation de spécialistes, soit en ranimation, soit en secourisme routier, soit en sauvetage nautique.
- L'entraînement mensuel des équipes actives, au niveau local, pour le perfectionnement et l'entretien des connaissances théoriques et surtout pratiques. Les actifs font l'objet d'un plan d'appel en cas de catastrophe. Ce sont eux qui participent aux postes de secours lors de manifestations sportives ou autres et leur présence est toujours très appréciée.

Le comité du Nord a maintenant deux ans d'âge, l'ensemble des activités proposées a été rétabli. Il suffit de faire croître ce potentiel à chaque étage du secourisme ou du sauvetage nautique, car ce dernier aspect est également très important à la Fédération française de sauvetage et de secourisme. Chaque année, 8.000 brevets de «surveillant de baignade» sont délivrés en France par la F.F.S.S. Le comité du Nord reprend actuellement en main ce problème. Tous ceux qui partagent les responsabilités au sein du comité départemental, en ont également au niveau local, base de travail. Tous secouristes actifs, au minimum animateur-initiateur ou moniteur ou instructeur, ils enseignent bénévolement le secourisme et propagent partout leur foi en le secourisme.

MM. Leroux et Verdron, vice-présidents, sont, l'un animateur d'un club de plongée, (il prépare la création d'équipes secouristes à Lille-Lambersart, l'autre, président d'un club à Marquette-lez-Lille.

M. Chuffart, trésorier, est le président des équipes SOS de Lys-Hem-Leers et chaque autre membre participant représente au sein du comité départemental, son association locale.

Les équipes de Roubaix et de Lys-lez-Lannoy ont créé ensemble une activité de cyclotourisme pour les secouristes. Les secouristes peuvent également se maintenir en forme grâce à des entraînements sportifs ou nautiques. Ils préparent actuellement un relais, une course à pied entre la frontière belge et Lambersart, peut-être pour le mois d'octobre, avec tous les secouristes. L'aspect sportif n'est pas à négliger, l'activité sportive permet de maintenir le secouriste en pleine possession de ses moyens, moyens qu'il sollicitera complètement s'il est appelé à intervenir lors d'un accident.

Prochain article : Comment devient-on secouriste ?

054

Le second article, paru le lendemain, 22 juillet, « Comment devient-on secouriste ou devient-on prêt à secourir » permettra d'exposer comme nous procédions nous-mêmes dans ce secteur du Nord où nous agissions depuis de nombreuses années.

On retrouve, par les mots utilisés, le langage des précurseurs, ceux qui ont été à l'origine de ma propre formation, les pionniers, **Norbert VIEUX et le Professeur Pierre JOLIS*** « le Secourisme est un état d'esprit ». Mais aussi une technique, qui s'apprend et se perfectionne. Tel était ce second message et l'explication de notre pédagogie (montrer, expliquer, faire faire, simuler au plus proche de la réalité – maquillage, ambiance – et recommencer).
Et l'article était complété par deux photos de nos simulations, parfois directement sur la voie publique, où les passants s'arrêtaient, croyant parfois à un véritable accident !

Le troisième article, (du 3 août) que la rédaction du journal reprenait tel quel, abordait les motivations de ceux qui suivaient une formation « longue ». Il faut rappeler que la « session » durait plusieurs mois à raison d'une séance de deux heures chaque semaine. Ces explications, dans ce 10ème mémoire relatif aux seuls « 5 gestes » me semblent utiles pour bien différencier les deux objectifs : apprendre seulement 5 gestes mais à tout détenteur d'un permis de conduire, et proposer une formation longue et complète aux volontaires, ce qui suppose une démarche personnelle.

C'est pourquoi, ces faits et constatations ayant été confirmés depuis plus de trente ans, nous prétendons toujours que la formation « de base », pour faire face à l'accident de la route et à la mort « sur les lieux », soit les « 5 gestes qui sauvent » doit être rendue obligatoire comme épreuve (la troisième épreuve avait indiqué plusieurs propositions de loi (1)) pour tout permis de conduire.

Enfin, le dernier, le quatrième, publié le 4 août, reprenait le titre d'un bulletin que j'avais créé dans les années 1971-72 et diffusé dans les entreprises textiles de Roubaix Tourcoing en évoquant l'an 2000.

Le rappel d'un enseignement, souhaité » espéré, dès l'école primaire (nous étions en 1977) rappelle que si cette voie doit être exploitée au maximum, elle ne représentera toujours qu'un impact modéré sur l'ensemble d'une classe d'âge. Le permis de conduire restait le seul moyen efficace de généraliser un tel enseignement.

Comment ne pas évoquer le créateur du Secourisme routier, le Professeur **Marcel ARNAUD ?** (2). Et les « 5 gestes », repris, quel en sera la date d'application, même si on les appelle les « gestes de survie », sans toutefois en préciser le nombre, en y ajoutant « élémentaires » : 1980 ?

* Lors de ma formation de secouriste à la Croix Rouge en 1966, je me procurais le « manuel de secourisme » - l'édition de 1962 (alors que la première datait déjà de 1954) de ces deux personnalités qui firent énormément pour la promotion et la diffusion du secourisme dans notre pays ; manuel que j'ai dû lire et relire des dizaines de fois – avant de me présenter à l'examen final. Cela ne s'oublie pas.

(1) : Voir le 8ème mémoire consacré au Parlement.

(2) : J'allais apprendre, quelques jours plus tard, la mort de mon Maître, par un faire-part qui me fut envoyé par sa famille (Voir les tomes, à ce jour, I à IV, réalisés sur l'œuvre du précurseur des SAMU).

SECOURISME 1977

2 2 JUIL. 1977

II. — Comment devient-on prêt à secourir ?

Quand on interroge ceux et celles qui viennent suivre des cours de Secourisme afin de connaître leurs motivations, les uns répondent qu'ils se sont sentis ridicules sur les lieux d'un accident car ne sachant que faire. Les autres qu'ils ont hélas assisté impuissants à l'agonie d'un blessé. Ce souvenir les a marqués. D'autres encore ont vu paraître un article dans leur journal habituel, ou y viennent en accompagnant des parents, des amis. Enfin, certains estiment que l'accident étant un phénomène à probabilité de plus en plus forte, il est utile et important de savoir y faire face éventuellement. Pour devenir secouriste, il faut le vouloir, être motivé et aussi accepter le rôle à jouer. C'est prépondérant au départ. Le rôle est parfois ingrat, difficile, mais il conforte l'individu une fois la mission accomplie. Etre secouriste c'est être disponible, c'est vouloir servir, c'est être volontaire, c'est accepter les inconvénients, les chocs spychologiques mais, c'est aussi réagir en homme responsable, en citoyen moderne.

En un mot, être secouriste, c'est payer de sa personne pour autrui. Secourir est un acte exaltant, et donc, au départ, il y faut une adhésion personnelle. On ne peut être Secouriste sur commande. Evidemment, certains obtiennent leur brevet de Secouriste, mais il est regrettable qu'il ne s'agisse alors que d'un bout de papier sans lendemain. Pratiquement tout s'arrête après l'examen.

Le secouriste est une personne sensible, qui sait aller au-delà de cette sensibilité afin d'aider au mieux ou de porter secours à un malade ou un blessé. Car le Secourisme est un état d'esprit, permanent, qui fait qu'appelé en n'importe quelles circonstances, le Secouriste sait réagir et se comporter valablement.

Pas seulement des notions théoriques

Il est insuffisant d'emmagasiner des notions théoriques dont la plus grande partie s'évapore au fur et à mesure des autres cours ou des mois et des années qui passent, il est notoirement insuffisant d'expliquer ou de tenter d'expliquer ce que tous ces gens venus apprendre les «gestes qui sauvent» ne touchent pas «du doigt».

La formation du Secouriste est alors superficielle et dangereusement incomplète. Elle se borne à des clichés abstraits inefficaces dans l'action c'est-à-dire lors de la réalité quand l'esprit commande les réactions en chaîne, immédiates, et dont la justesse ne souffre aucune exception.

Le secouriste doit avoir une formation solide qui s'articule en trois étapes :

1. La mise en condition ;
2. L'apprentissage ;
3. La mise à l'épreuve ;

Ce concept, élaboré durant plusieurs années d'expérience par M. Didier Burggraeve qui fut moniteur à la Croix-Rouge Française, à la Protection civile, sapeur-pompier à Paris, puis instructeur de secourisme dans les entreprises, répond d'ailleurs au besoin même exprimé par les auditeurs à l'issue des sessions de formation.

C'est ce que M. Burggraeve a proposé à M. Gerondeau, directeur de la sécurité civile afin que la Commission nationale de secourisme reconsidère le programme actuel qui n'est plus adapté aux réalités quotidiennes, au monde d'aujourd'hui et à la pédagogie.

Ayant conçu ce nouveau système de formation, M. Burggraeve l'a mis partiellement en pratique, car tenu toutefois à respecter le programme officiel, avec une équipe de moniteurs et d'animateurs de secourisme dans l'agglomération de Roubaix.

1. La mise en condition :

C'est remettre les choses à leurs places. 90% de ceux qui veulent devenir secouristes ont une idée dépassée du secourisme, une image lointaine, bref c'est une découverte dès la première séance. On en était resté au sparadrap et à la bande velpeau. Le Secourisme c'est tout autre chose. Il s'agit d'expliquer ce qu'est un accident et de le décrire, afin d'en prendre totalement conscience, l'ambiance complexe qui y existe avec toutes ses interactions. Il s'agit de façonner les futurs secouristes pour qu'ils soient aptes à s'y mesurer à «encaisser» le choc de l'arrivée sur place, les premiers instants où l'on se sent parfois dépassé. Il faut savoir se dominer, se maîtriser pour concentrer toute son attention et pouvoir utiliser le maximum de ses moyens, inspirer confiance aux autres sur place, blessés, famille, témoins ou autres, agir avec autorité c'est-à-dire sans complaisance mais bien entendu sans excès ni excentricité !

Se trouver dans les conditions de l'accident

2. L'apprentissage :

Il ne peut se concevoir que lorsque le futur secouriste a été mis en condition, sinon c'est mettre «la

056

charrue avant les bœufs» l'apprentissage c'est le métier, la technique, le matériel, les gestes et l'expérience de chaque répétition. L'apprentissage doit être pratique, toutes les explications nécessaires peuvent être données au fur et à mesure, au lieu de tout expliquer avant et n'avoir plus le temps de «faire faire» ensuite par les auditeurs qui viennent apprendre une «conduite effective».

3. La mise à l'épreuve :

C'est la conclusion logique de la formation. Mettre le «futur» Secouriste dans le concret, au contact même de ce qu'il rencontrera. Jouer le jeu avec lui afin qu'il se connaisse mieux face à une situation difficile. C'est une arme à double tranchant. Ou c'est un échec cuisant d'où le sujet se relève difficilement (il n'est pas arrivé à maturité) ou c'est très acceptable, donc normal et l'amélioration est progressive et automatique.

Cette mise à l'épreuve est indispensable car trop souvent le Secouriste frais émoulu, brevet en poche, se trouve soudain, et à l'improviste naturellement, plongé dans une atmosphère d'agitation inconnue qui le déconcerte et le paralyse, d'où, la plupart du temps son inaction et son désarroi.

Par contre, mis au contact le plus précisément possible avec la réalité, en reconstituant un scénario d'accident avec un ou des blessés minutieusement maquillés, c'est d'abord une sensation de peur et le spectacle paralyse puis le secouriste prend le dessus, car le jour de la réalité, aucune défaillance ou erreur n'est acceptable ou possible.

Devenir secouriste est une démarche merveilleuse en soi. Elle permet de se découvrir soi-même tel que l'on est, de passer outre de ses blocages ou de ses craintes. Devenir secouriste est une éducation fondamentale du monde moderne, qui ouvre l'esprit sur le monde extérieur en se préoccupant d'autrui car chacun de nous devrait savoir aider, rassurer ou secourir son prochain.

L'idée fait son chemin mais nos innombrables préoccupations font que nous n'y pensons que lorsque le drame frappe à notre porte et il est alors hélas souvent trop tard.

Les équipes de la fédération française de sauvetage et de secourisme proposent gratuitement diverses formations de secourisme. Un seul critère : la démarche volontaire.

A suivre...

Qu'est-ce qui les pousse à faire du secourisme (III) ?

3 AOUT 1977

On les voit sur les routes, sur le terrain de sports, mais aussi ailleurs, isolés sur la route pour secourir les blessés. Puis ils s'effacent discrètement. Ce sont les secouristes bénévoles. Ils ont accepté une mission : celle de secourir leurs semblables dans la détresse, dans le malheur d'un accident, moment fatal qui ne laisse pas de choix et de temps pour réagir. Cette mission est pour eux un honneur.

Qu'est-ce qui les pousse, ces gars et ces filles, à sacrifier dimanches, loisirs, vacances ou soirées ? Qu'est-ce qui les pousse à être au service des autres qu'ils n'ont jamais vus et qu'ils ne reverront probablement jamais après les avoir secourus ?

Il est très difficile de répondre précisément à cette question. Les raisons sont diférentes d'un sujet à l'autre, mais certaines se rejoignent.

La jeunesse a toujours été disponible. Elle l'est toujours aujourd'hui. Mais l'évolution de la société fait que les moyens dont elle dispose désormais l'incite moins à ce genre d'engagement. De plus, il existe une plus grande « distance » entre les populations d'aujourd'hui. Et tout le temps libre devant obligatoirement être utilisé à « consommer », passer un dimanche dans un poste de secours est quelque peu contradictoire.

REPONDRE A L'ABSURDITE DES MORTS ILLEGITIMES

Etre au service des autres, sans contrainte, sans aucune obligation, par son seul désir, c'est un choix délibéré qui change du choix orienté ou systématique. Etre au service des autres, c'est choisir une activité utile ou donner un sens à une action ou refléter sa personnalité, c'est peut-être compenser un manque affectif en se reportant sur d'autres, c'est pour certains répondre à l'absurdité des « morts illégitimes », de ceux qui meurent faute d'être secourus convenablement ou à temps.

Si l'on étudie le problème plus avant, on constate que cette période « au service d'autrui » dure quelques années pour 80 % des secouristes actifs. 20 % vont au-delà des « 25 ans », autre période de la vie avec d'autres sentiments personnels.

Les « 20 % » accueillent en permanence les nouveaux à qui ils essaient d'insuffler leur état d'esprit. Très vite, ils auront pris des responsabilités dans l'enseignement du secourisme et dans l'encadrement. Ils se sentent utiles et ils consacrent parfois beaucoup au secourisme.

On devrait apprendre à secourir son prochain comme on apprend à grimper à la corde, c'est-à-dire tout naturellement, c'est-à-dire très jeune, à l'école primaire, en laissant les jeunes s'exprimer eux-mêmes, en corrigeant simplement les idées reçues et en avançant progressivement.

Ce serait alors tout naturel pour chacun d'entre eux de connaître les gestes qui sauvent pour leur permis moto ou auto, ce serait recruter dans cette masse extraordinaire les secouristes dont notre société a absolument besoin. Au fond de chaque homme, il y a cet instinct de secouriste quand la vie d'un autre est en danger. Instinct qui surpasse tout car, comme l'a dit le fondateur de la Fédération française de sauvetage et de secourisme, Raymond Pitet : « Le sauvetage est le plus bel acte qu'un être humain puisse accomplir. L'être entier participe au sauvetage sans qu'une seconde on en calcule l'intérêt ».

Quand, sur la chaussée, un homme agonise, cet instinct jaillit chez les témoins, mais l'instinct est insuffisant car incontrôlable et inéduqué, il explose et fait agir sans logique, donc sans efficacité totale. Ce serait rendre un immense service à la population que de la former au secourisme. C'était hier impossible. C'est aujourd'hui toujours le combat de quelques-uns qui croient à cette nécessité. Mais le public en est maintenant de plus en plus convaincu.

Le secouriste doit comprendre et connaître exactement son rôle, soit lorsqu'il est isolé sur la voie publique pour assister un blessé dans l'attente des secours, soit lorsqu'il se trouve intégré dans une équipe appelée à participer à des secours en cas de sinistre ou de catastrophe. L'entraînement permanent est indispensable.

Prochain article : Conclusion : « Le secourisme de l'an 2000 ».

- 4 AOUT 1977

LE SECOURISME DE L'AN 2000 (IV)

Le secourisme de l'an 2000, le secourisme du XXIe siècle a déjà été élaboré. C'est ce que prétend M. Didier Burggraeve en évoquant la création du « Secourisme routier » par le professeur Marcel Arnaud, secourisme qui peut s'adapter à toutes les situations.

Pour lui, le secourisme routier est le secourisme des temps modernes. Tout est là, tout est dit ou ou moins l'armature. En cours de route s'ajouteront des corrections ou des compléments de détail.

M. Burggraeve rencontre pour la première fois le professeur Arnaud à Châtel-Guyon, dans le Puy-de-Dôme en avril 1970 où il était allé suivre son enseignement de secourisme routier afin de devenir moniteur de cette discipline. Puis une autre fois à l'Ecole nationale de la Protection civile, à Nainville-les-Roches, en septembre 1971, à un stage de pédagogie. C'est à cette date que Didier Burggraeve indique au professeur Arnaud, en le remerciant de son exemple exceptionnel, qu'il diffusera son enseignement et ses idées dont il est désormais un adepte. L'année suivante le professeur Arnaud et Didier Burggraeve se retrouvent à Paris lors d'une conférence où il est question du secours aux blessés de la route. L'élève reçoit publiquement de son professeur devant toute l'assistance son approbation pour ses idées. Depuis, Didier Burggraeve correspond régulièrement avec l'éminent professeur dont les méthodes d'avant-garde sont connues et utilisées dans le monde entier.

EN CONSTANTE EVOLUTION

Mais tout évolue si lentement dans les faits que ce secourisme de pointe ne sera effectivement appliqué qu'à la fin de ce siècle. Le projet des « 5 gestes qui sauvent », par exemple, à introduire dans les épreuves du permis de conduire afin d'éduquer les conducteurs sur la manière de se comporter en cas d'accident et de secourir les blessés date de 1967. Il n'entrera probablement pas en application avant 1980.

Ainsi, ce secourisme opérationnel élaboré entièrement par le professeur Arnaud depuis plusieurs années qui modifie profondément l'aspect du secourisme actuel ne s'enseigne-t-il que trop timidement aujourd'hui. Il faudra certainement, encore une fois, une dizaine d'années afin de pouvoir prétendre à un développement normal, dans un nouveau contexte des « secours d'urgence ».

Si l'on imagine que chaque individu, demain, devra suivre une formation de secouriste, on peut aujourd'hui la concevoir de cette manière.

— Un enseignement minimum, élémentaire, une formation de base pour tous les citoyens : les 5 gestes qui sauvent : dès l'âge de 14 ans (en 4 heures). Le recyclage étant impératif, il s'agit de le concevoir sous forme de remise en condition permanente dont la première pourrait avoir lieu à 18 ans pour le permis de conduire, à 19 ans lors du service militaire.

— Un enseignement plus étoffé (secouriste familial et secouriste du travail) en 10 heures.

— Un enseignement spécialisé (secouriste actif), environ 50 heures avec les parties pratiques essentielles du programme de ranimation et de secourisme routier.

Le développement du secourisme a été freiné par le manque de moyens malgré le dévouement remarquable de plusieurs milliers de moniteurs et de secouristes.

A l'avenir, ce problème ne pourra être résolu que par des instructeurs et moniteurs professionnels soutenus par d'autres enseignants bénévoles comme actuellement les sapeurs-pompiers professionnels dans les grands centres et les bénévoles, la plus grande partie, répartis ailleurs.

Le secourisme doit et devra rester une matière en évolution car elle est trop longtemps restée bloquée à des clichés d'un autre temps qui ne l'ont pas servi, bien au contraire. Une matière accessible mais dépourvue de fantaisies au gré des régions donc un secourisme homogène sur le plan national car il n'y a pas et il ne peut y avoir des mais un secourisme, le même, vivant, adapté aux situations qui se présentent.

Le secourisme routier d'aujourd'hui est le secourisme de demain, le secourisme du XXIe siècle.

xxx

« Avant d'apprendre comment aborder un blessé et faire le bilan de son état, le secouriste doit être mis en condition. Il doit savoir que l'environnement dans lequel il va intervenir est agressif. Il doit donc parfaitement en connaître les données

En l'an 2000 la devise du secouriste sera la même : SERVIR.
(Ph. « La Voix du Nord »).

Ainsi, il y a trente ans, était proposé un schéma pour la diffusion du secourisme : les « 5 gestes » en 4 heures, dès 14 ans (donc aussi dans les écoles et/ou collèges !) et pour tous les citoyens ; ceux qui auraient reçu l'enseignement à cet âge suivraient une « remise en condition », soit lors de la préparation du permis de conduire, soit lors du service militaire...

Puis, une formation plus accessible à tous, en dix heures (l'AFPS en 1991 ou le PSC1 en 2007). Enfin la formation des secouristes actifs, des associations, ou des professionnels des secours. C'est ce qui a été fait avec les « premiers secours en équipe » proposés depuis 2007 en deux parties.

C'est pour le grand public que subsiste le problème, nous le verrons en détail par la suite. Il nous faut d'abord comprendre la démarche des GES de 1977.

Après « Nord Eclair », le journal « La Voix du Nord » avait fait paraître le 29 juillet notre article pour la route des vacances. En attente de proposer à la population de nouvelles séances gratuites, nous lui proposions de se procurer la brochure gratuite en nous faisant parvenir une enveloppe timbrée.

Mais les démarches pour les « 5 gestes » devaient toutefois se poursuivre.
Si l'idée des « 5 gestes » était parfois contestée car trop superficielle, ou parfois tel geste (la PLS), je dois reconnaître que mes connaissances en secourisme, comme secouriste ou moniteur ou instructeur n'ont jamais été mises en cause par quiconque.

L'ancien ministre **Bernard PONS,** avec qui j'avais déjà été en contact depuis.... 1972, pouvait m'aider à entretenir la discussion sur les divers aspects du projet : quels gestes retenus pour les GES, temps de formation, obligation ou non et quand pour obtenir un permis de conduire et clarifier les positions – contradictoires – des ministères de l'Intérieur, des Transports et des services en charge de la sécurité routière.

D'ailleurs, ma lettre du 9 août, reposait la question de l'obligation, en 1978 ?

Je me permettais de penser que j'avais pu « faire avancer les choses », après mes entretiens avec **Christian GERONDEAU** puis ses collaborateurs, dans son bureau de la rue de Varenne, puis avenue Marceau, notamment le 16 septembre 1974, réunion qui fut décisive à mon avis.

En tout cas, c'est bien lui qui fit porter à l'ordre du jour du CISR, deux mois plus tard, la proposition de formation aux « gestes de survie », qui fut adoptée.

A cette date du 9 août 1977, il restait toujours à définir précisément le contenu de la formation (pratique), le fameux « programme ». Ai-je eu tort de parler de « secours routier » car, ensuite, on utilisa ce secourisme particulier pour prétendre que seule une « formation sérieuse » pouvait permettre aux « intervenants » de porter secours en évoquant la formation complète de 50 heures ! (Voir le 9ème mémoire où j'essaie d'expliquer comment des fonctionnaires peuvent s'égarer ou confondre des formations qui n'ont jamais été prévues pour le grand public).

29 JUIL. 1977

SUR LA ROUTE DES VACANCES

Si vous êtes témoin d'un accident : les cinq gestes qui sauvent

Trop souvent, sur les routes, les premiers témoins sur place ne savent pas ce qu'il convient de faire face aux blessés dans l'attente des secours.

Chaque automobiliste devrait connaître les gestes à faire et ceux à proscrire. Le livret « 5 gestes qui sauvent », rédigé par M. Didier Burggraeve, instructeur de secourisme, indique clairement la conduite à tenir. En voici le résumé.

Pour l'obtenir : adresser une enveloppe timbrée à 1,70 F ou 1,10 F (+ de 20 gr.), de format normal, libellée à vos nom et adresse à : M. Didier Burggraeve, 59390 Lys-lez-Lannoy.

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 alerter les secours — ce qu'un autre témoin peut faire — et constater si leur vie n'est pas immédiatement en danger (incendie, risque d'un autre accident, hémorragie abondante ou asphyxie).

Si vous arrivez quelques minutes plus tard, inquiétez-vous que l'appel ait été donné ! Soyez conscient tout 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 No 18 ou police-secours No 17). Sur la route, gendarmerie, sur l'autoroute, borne d'appel. Dire : quel accident, gravité, emlpacement 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 ralentisement ; sur l'autoroute très loin avant, dans un seul sens évidemment (300 m) et répétés plusieurs fois ; de nuit avec des lampes ou moyens fluorescents. Placer s'il le faut plusieurs triangles et les feux de détresse de véhicules arrêtés sur le bas côté. Si possible faire écarter les lieux par des phares de voitures.

N'OUBLIEZ PAS de couper le contact, 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, la caler avec des pierres, cales, etc.

Il y a des blessés : 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 mal.

Abordez le blessé le plus près possible, regardez-le bien (écouter sa respiration avec votre oreille, près du nez et de la bouche), dégrafer le col et desserrer sa ceinture).

Si la tête est penchée vers l'avant (et qu'il respire difficilement — son visage a un aspect bleu) prenez-la doucement avec vos deux mains et mettez-la progressivement en arrière (ceci afin d'éviter l'obstruction de la bouche et de l'arrière-gorge par des mucosités et par la langue).

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 pour arrêter le sang.

Un blessé est à terre : s'il est conscient : laissez-le sur le sol, voyez bien s'il ne risque aucun danger extréieur (feu, circulation, écrasement). 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 !

S'il est inconscient : le danger est l'asphyxie s'il reste sur le dos. 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 : ALERTER les secours ; BALISER les lieux, RANIMER par le bouche à bouche si la respiration est arrêtée, COMPRESSER une plaie qui saigne abondamment ; SAUVEGARDER le blessé inconscient pour lui éviter l'asphyxie. Cinq gestes, 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.

Pour l'instant, procurez-vous le livret « 5 gestes qui sauvent » mis gratuitement à votre disposition et, dès le mois de septembre, suivez des cours de secourisme !

061

Le 9 Août 1977

Parc d'Auteuil B
59390 LYS LEZ LANNOY

+ Phob. s/ lettre du 24.11.72
+ Ph. rej. Gerondeau 8.12.72.

Monsieur Bernard PONS,
Député du Lot
Assemblée Nationale
75355 PARIS

Monsieur le Ministre,

Vous aviez bien voulu questionner M. BAUMEL, puis M. GERONDEAU, à ma demande, sur ma proposition d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire un exercice pratique de Secourisme.

Or, je tiens toujours en suspens la réponse provisoire de M. GERONDEAU datée du 8 décembre 1972 et la vôtre, du 28 janvier 1974 me précisant que vous interveniez à nouveau à ce sujet.

Entretemps, j'ai pu faire avancer les choses puisque le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a agréé ce projet en novembre 1974. Il reste à définir un programme de formation en rapport avec le Secours Routier, faire en sorte qu'il soit essentiellement pratique c'est à dire dépourvu de matières annexes et de théorie excessive.

J'avais transmis mon projet à M. BAUMEL. Je demeure à la disposition de la Sécurité Civile afin d'apporter ma contribution.

Toutefois, ce qui m'inquiéte, c'est que M. LE Ministre de l'Equipement, répondant récemment à une question de votre collègue M. BARBEROT précise que le récent décret paru au Journal Officiel sur le Secourisme ne fait pas mention de l'enseignement obligatoire au permis de conduire - ce qui est exact.

J'aimerais donc savoir, et je suis certain que vous comprendrez le bien-fondé de ma question, si oui ou non les nouveaux candidats au permis de conduire, dès 1978, auront une formation de Secourisme, indispensable pour renverser ce comportement dangereux dont se plaignent tous ceux qui participent aux secours d'urgence, car les uns disent oui, les autres non, et l'on ne sait plus très bien où l'on en est.

Je vous en suis très reconnaissant par avance et je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

Président Départemental de la
Fédération Française de
Sauvetage et de Secourisme

062

Le décret de janvier n'abordait pas d'obligation pour le permis de conduire, il n'avait pour but que de modifier l'enseignement du secourisme, surtout en créant celle intitulée « gestes élémentaires de survie ». Si l'obligation était (définitivement) décidée, c'est un décret émanant des Transports (chargé de la réglementation des permis de conduire) qui pouvait l'instaurer.

« Mes » députés, avec qui j'avais créé quelques liens par l'écrit, me répondaient et continuaient. Pour ceux qui ne répondaient pas, à quoi bon les relancer !

Certains prenaient la mesure de la tâche accomplie bénévolement, c'est-à-dire après mes obligations professionnelles et, le plus souvent, avec des moyens financiers dérisoires et aucun secrétariat organisé, si ce n'est par soi-même.

Ainsi, M. **Gabriel PERONNET**, député de l'Allier, le 13 août (alors que beaucoup sont absents) confirmait qu'il était d'accord avec nos demandes – urgentes ; et je reconnais que ses encouragements m'apportaient du tonus pour faire encore plus et tenter de gagner du temps !

Je n'oubliais personne et, par exemple, je contactais à nouveau Madame **Jacqueline THOME-PATENOTRE**, ancienne ministre et député maire de Rambouillet, le 1er septembre.

Elle m'avait, dès le départ, prévenu de la difficulté d'aboutir rapidement, du fait de l'implication de plusieurs ministères. Parmi les trois concernés, reconnaissons que c'est le ministère des Transports qui aura tout bloqué !

Sans réponse, je lui adressais un mot en date du 2 décembre :

« Madame le Ministre,

Je voulais savoir si vous aviez reçu ma correspondance datée du 1er septembre et adressée à votre domicile, avenue Foch à PARIS que je me permettais de vous adresser au sujet de la nécessité, urgente et indispensable d'éduquer les automobilistes sur les « gestes qui sauvent » par un enseignement obligatoire pour tous les candidats au permis de conduire.

Je vous remets ci-inclus un document qui prouve (ici la Suisse) que les autres Pays Européens se sont déjà attelés à la tâche. Je mène ce Combat depuis plus de 10 ans ! Pouvez-vous m'aider ? C'est la vie de nos concitoyens qu'il s'agit d'épargner. Merci d'avance. Didier Burggraeve ».

Le 13, elle me répondait en me faisant savoir qu'elle transmettait le projet à l'Union routière de France afin de connaître avis et possibilités (de mise en place).

Précédemment, les démarches de Madame **THOME-PATENOTRE** auront été probablement utiles. Par exemple, par ma lettre du 18 mars 1972, je l'informais du dépôt prochain de la pétition des 10 000 signatures (au cabinet du ministre de l'Intérieur) et des documents transmis au cabinet du Premier ministre.

ASSEMBLÉE NATIONALE

GABRIEL PÉRONNET
DÉPUTÉ DE L'ALLIER
ANCIEN MINISTRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 13 Août 1977

N/Ref : GP/CC N° 1128

Cher Monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 Aôut dont j'ai pris connaissance avec le plus grand intérêt.

Permettez-moi tout d'abord de vous féliciter à nouveau pour l'action inlassable que vous menez pour la sécurité et le secourisme des usagers de la route. Je partage entièrement les points de vue que vous exprimez et vous remercie des différents documents que vous m'avez fait parvenir.

En vous remerciant de la confiance dont vous voulez bien m'honorer, je vous prie d'agréer, Cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Gabriel PERONNET.

Monsieur Didier BURGGRAVE
Parc d'Auteuil B
59390 LYS LEZ LANNOY

064

Le 1er Septembre 1977

Parc d'Auteuil B
59390 LYS LEZ LANNOY

+ Phot. s/lettre du 1/7/71.

Madame J. THOME-PATENOTRE
Ancien Ministre
Député des Yvelines
58 Avenue Foch
75016 PARIS

Madame le Ministre,

Le 1er juillet 1971 vous répondiez à une lettre que je m'étais permis de vous adresser afin de vous faire part de mon inquiétude concernant l'évolution des accidents de la route en vous expliquant notamment le drame qui s'y déroule tous les jours par la mort injuste de Français insuffisamment secourus à temps et correctement par les premiers témoins sur place.

Je mène toujours ce Combat aujourd'hui et j'ai pu obtenir l'agrément du Comité Interministériel de la Sécurité Routière en novembre 1974 afin qu'une épreuve de Secourisme soit introduite à l'examen du permis de conduire.

Je vous remercie de m'avoir apporté votre soutien et votre avis était tout à fait exact quand vous disiez que cette proposition relevait à la fois du Ministère de la Santé que de celui de l'Intérieur. D'où la lenteur de l'accord.

Les questions de Sécurité Routière sont aujourd'hui coordonnées par le Comité Interministériel qui dépend du Premier Ministre.

Si je prends la liberté de vous écrire à nouveau à ce sujet, cela tient au fait que si cette épreuve de Secourisme a effectivement reçu l'approbation de ce Comité, avec mise en application dès le 1er janvier 1976, rien n'existe encore à ce jour.

Aussi cette situation me préoccupe et d'autant plus qu'aucun renseignement ne puisse laisser penser que cet enseignement pourtant indispensable pourra démarrer en janvier 1978

Accepteriez-vous de vous faire mon interprêtre auprès des services de M. le Premier Ministre et ainsi pouvoir me rassurer à ce propos.

Avec mes remerciements anticipés, je vous prie de croire, Madame le Ministre, en ma considération la meilleure.

Didier BURGGRAEVE

065

Instructeur de Secourisme
Président Départemental de la Fédération
Française de Sauvetage et de Secourisme.

ASSEMBLÉE NATIONALE

Jacqueline THOME-PATENOTRE
DÉPUTÉ-MAIRE DE RAMBOUILLET
ANCIEN MINISTRE - CONSEILLER GÉNÉRAL

CB./MP.

PARIS, le 13 Décembre 1977

56, AVENUE FOCH, 75116 PARIS

Cher Monsieur,

Je viens de recevoir votre petite carte relative à l'instruction des automobilistes en cas d'accident et proposant des mesures d'urgence de sauvetage applicables à tous.

Je soumets votre projet au responsable de l'Union Routière de France, qui connaît très bien tous ces problèmes, afin de connaître son avis et les possibilités qui peuvent s'offrir.

Je vous tiendrai bien entendu au courant de la suite de cette démarche.

Veuillez croire, Cher Monsieur, à mes sentiments les meilleurs.

Monsieur Didier Burgraeve
Résidence du Parc d'Auteuil
59390 Lys lez Lannoy

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la
Fondation de la
Vocation

1er Décembre 1970

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

+ interv. fondon
Vr. à intérieur.

Le 18 Mars 1972.

Madame J. THOME-PATENOTRE,
Député des Yvelines,
58, Avenue Foch
75 - PARIS 16ème

Madame le Député,

Je vous remercie vivement de votre lettre du 1er juillet 1971 que j'ai lue avec beaucoup d'intérêt.

Pardonnez-moi de vous répondre aussi tardivement mais mon Action bénévole pour la Sécurité Routière me prend tout mon temps.

Vous avez très certainement appuyé ma proposition auprès des Ministres cités dans votre correspondance. Avez-vous reçu des indications des Ministères ?

Mon dossier est actuellement chez le Premier Ministre. Aussi, je pense que vous voudrez bien avoir la gentillesse de le recommander tout particulièrement.

Je dois, d'autre part, apporter, le mois prochain, 10.000 signatures en soutien aux 5 Gestes qui Sauvent à M. Raymond MARCELLIN, Ministre de l'Intérieur.

Je sais que dans ce Combat pour Sauver des vies humaines, je puis compter sur vous.

Merci de votre collaboration et Croyez, Madame le Député, en ma parfaite considération.

Equipes de Protection Civile : 5, Rue Delerue 59 - WASQUEHAL

Egalement, le 25 janvier 1974, soit quelques mois avant la décision du CISR, afin d'appuyer le projet auprès d'un ministère (sachant que les trois qui nous intéressent directement dans l'affaire des « 5 gestes » se réunissent systématiquement lors des réunions du comité interministériel de sécurité routière).

Je recevais régulièrement la « revue du comité de la sécurité routière ». A partir des années 90, j'ai dû être supprimé du fichier ou j'agaçais franchement mon monde par mes multiples démarches, soit directes, soit relayées par de très nombreux députés.

Ainsi, le « dossier n° 15 » de la revue d'octobre 1977, faisait-il un bilan de cinq ans de sécurité routière.
Sans reprendre toutes les pages de ce document (de la page 13 à 24 de la revue), retenons celle qui présente les bons résultats, ce qui était le cas, présentés par le Premier ministre lui-même et le délégué interministériel également directeur de la sécurité civile et surtout, la dernière page car elle aborde « les secours aux blessés » ainsi que « l'action des témoins d'un accident de la circulation ».

Dix mois après la sortie du décret instituant cette « attestation de formation » aux gestes élémentaires de survie, le gouvernement confirme :

« Tout usager de la route doit être capable d'apporter une aide efficace aux victimes de la circulation par la pratique des gestes simples consistant, notamment, à aider les blessés à survivre en attendant l'arrivée des premiers secours.
A l'instigation du Secrétariat Général du C.I.S.R., l'enseignement des « gestes de survie » va être généralisé pour les candidats au permis de conduire, certains élèves des établissements scolaires et jeunes recrues effectuant leur service national ».

C'était bien une confirmation officielle et claire !

Les organisations (c'est-à-dire les fédérations ou associations) se préparaient à la future tâche. Ainsi, à la FFSS, après la réunion du 29 octobre de la CTPS (commission pédagogique) on publiait (dans la revue de la fédération) le programme – provisoire – quasiment arrêté par le ministère de l'Intérieur (sécurité civile et la commission nationale de secourisme), mais non encore officialisé ; il fallait attendre l'arrêté d'application.

Je faisais partie de cette commission nationale, je récupérais ainsi de nombreux renseignements sur les travaux de la CNS, par l'intermédiaire du représentant médical de la fédération, le Docteur **ROSAY**, dont on trouvera ci-après les détails.

La formation était bien prévue en 6 à 8 heures. Pour le PAS aucun problème puisque c'était les « 5 gestes » ! Par contre, pourquoi des « notions » de prévention des accidents, à la maison, en vacances... sur les extincteurs et, pour la partie pratique, le dégagement d'un « asphyxié », les accidents électriques et enfin le « réglage et déverrouillage de la ceinture de sécurité » ?

Si on retranchait les éléments qui n'avaient rien à voir avec les accidents de la route, pour ne conserver que les gestes face aux blessés en détresse et donc le permis de conduire, on en venait uniquement à nos « 5 gestes » !

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

+ cwl. Ste wut.

Toulon, le 25 Janvier 1974.

Didier BURGGRAEVE
Vice-Président

Répondre à Didier BURGGRAEVE
"5 Gestes qui sauvent"
59290 WASQUEHAL

Madame J. THOME-PATENOTRE,
Député des Yvelines
58, Avenue Foch
75016 - PARIS

Madame le Député,

Notre Association développe en France la Campagne des "5 Gestes qui Sauvent" sur 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 d'introduire la connaissance de ces 5 Gestes qu'il est possible en 4 h d'apprendre et de retenir pour l'obtention du permis de conduire, cette mesure tenant au fait que la moitié des tués sur nos routes décédent faute de secours rapides (blessé qui étouffe ou qui saigne).

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 appuyer notre proposition auprès du Ministère de l'équipement ou celui de l'Intérieur.

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, Madame le Député, en ma parfaite considération

069

Loi du 1er juillet 1901, déclarée sous le n° 306 s/Préfecture de Toulon - Journal officiel 16 10 70

CINQ ANS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

• Près de 20.000 morts en moins
• Plus de 200.000 blessés épargnés
• Plus de 25 milliards de francs d'économie

A l'occasion du cinquième anniversaire de la création du Comité Interministériel de la Sécurité Routière, M. Christian Gerondeau, Directeur de la Sécurité Civile, Secrétaire Général de ce Comité, a tenu, le 30 juin dernier, une réunion de presse à l'hôtel de Clermont, rue de Varenne, à Paris. Avant de répondre aux questions des journalistes, M. Gerondeau a dressé le bilan des cinq années de sécurité routière et évoqué les perspectives d'avenir (voir ci-après).
M. Raymond Barre, Premier Ministre, Ministre de l'Economie et des Finances, a prononcé l'allocution suivante qui a clôturé la réunion de presse.

Je suis très heureux de saluer aujourd'hui cinq années d'action intensive en faveur de la sécurité routière.

Certains se complaisaient à répéter que les sociétés industrielles sont incapables de dominer les dangers ou les pollutions qu'elles créent.

L'exemple de la sécurité routière montre avec éclat qu'une action patiente, méthodiquement et réellement expliquée aux utilisateurs, permet de rompre le cercle de la fatalité.

UN BILAN TRES POSITIF

Un bref regard sur le passé permet de mesurer le chemin parcouru : de 1960 à 1972, le nombre des tués sur les routes était passé de 8 800 par an à 17 000.
Il n'était plus possible de laisser s'étendre un tel fléau. C'est pourquoi mon prédécesseur M. Chaban Delmas créait le 28 juin 1972 le Comité Interministériel permanent regroupant sous la présidence du Premier Ministre les 12 ministres concernés par la sécurité routière. Simultanément, un Délégué à la sécurité routière était nommé pour coordonner l'action des administrations et proposer des mesures nouvelles.

Les Français connaissent l'essentiel des mesures qui ont été prises : elles concernent :

- la limitation de la vitesse
- le port de la ceinture de sécurité
- l'extension du port du casque pour les usagers des 2 roues

- isolement des obstacles latéraux
- amélioration de l'adhérence des chaussées
- éclairage des points dangereux de nuit
- bornes d'appel d'urgence
- aménagement des arrêts
- aménagements spécifiques relatifs aux deux-roues
- aménagements spécifiques relatifs aux piétons.

Les secours aux blessés

En 1976, 13 787 personnes ont trouvé la mort sur les routes et parmi celles-ci beaucoup ne sont pas mortes sur le coup.
Cette constatation montre l'importance du problème des secours aux blessés de la route qui se présente sous trois aspects essentiels :
- l'alerte des services qualifiés
- l'action des témoins d'un accident de la circulation
- le transport des victimes vers les centres de secours

L'alerte des services qualifiés

Les témoins doivent aviser d'urgence les services compétents chargés de déclencher le système de secours prévu dans chaque département, d'assurer la coordination des actions et de procéder aux constatations réglementaires. Ces services sont, selon le cas, la Police Nationale (zone urbaine) ou la Gendarmerie Nationale (petite agglomération ou rase campagne).
L'alerte se répercute ainsi rapidement vers les organismes de secours spécialisés : sapeurs-pompiers, services médicaux... Dans ce domaine, le Secrétariat Général du Comité Interministériel de la Sécurité Routière, conscient de l'intérêt présenté par l'institution d'un numéro d'appel unique pour les secours, s'efforce de faciliter sa mise en place rapide.

L'action des témoins d'un accident de la circulation

Tout usager de la route doit être capable d'apporter une aide efficace aux victimes de la circulation par la pratique des gestes simples consistant, notamment, à aider les blessés à survivre en attendant l'arrivée des premiers secours.
A l'instigation du Secrétariat Général du C.I.S.R., l'enseignement des « gestes de survie » va être généralisé pour les candidats au permis de conduire, certains élèves des établissements scolaires et jeunes recrues effectuant leur service national.

Le transport des victimes vers les centres de soins

Les moyens de transport mis en œuvre pour acheminer les accidentés de la route comprennent essentiellement des véhicules conçus pour ce genre de mission, des hélicoptères (Sécurité Civile, Gendarmerie Nationale, Armée) et des avions spécialement aménagés dans certains cas exceptionnels.
Ils sont servis par les différents organismes appelés à participer aux secours qui se trouvent inclus dans un plan départemental déterminant avec précision leurs attributions respectives.
A ce sujet, il convient de souligner la mise en place progressive de l'aide médicale d'urgence qui devrait couvrir dans les prochaines années la totalité du territoire national.
Dans le domaine du secours routier, les sapeurs-pompiers effectuent en moyenne 60 % des relevages avec des moyens spécialisés bien adaptés et le service de santé des armées apporte une contribution appréciable en détachant des médecins du contingent dans des hôpitaux sélectionnés en fonction des besoins.
Réunie sous l'égide du Secrétariat Général du C.I.S.R., la Commission permanente des secours aux blessés de la route suit de très près l'évolution de tous ces problèmes et veille à la bonne coordination des actions nécessaires.

Poursuivre l'effort

Cinq années ont donc passé depuis la parution du décret, qui, le 5 juillet 1972, créait le Comité Interministériel de la Sécurité Routière. Cinq années au cours desquelles l'effort accompli par les Pouvoirs publics en faveur de la Sécurité Routière ne s'est pas relâché un seul instant.
Des mesures réglementaires ont été prises : limitations de la vitesse, port obligatoire de la ceinture de sécurité, port obligatoire du casque, etc.
Certaines ont été – et sont encore – controversées. Cela n'empêche pas la grande majorité des usagers de la route de se plier de bonne grâce aux décisions qui ont été adoptées. On peut même affirmer, cinq ans après, qu'un changement fondamental de la mentalité du conducteur français a été enregistré. Ce conducteur a perdu de son agressivité au volant, et, aujourd'hui, dans la plupart des cas, il se préoccupe plus des organes de sécurité de sa voiture : pneus, éclairage, essuie-glace, etc. que de la vitesse. Pour lui, véritablement, la vitesse c'est dépassé.
En dépit des résultats appréciables enregistrés depuis 1972, la mise en place d'autres dispositions législatives ou réglementaires est toujours à l'étude.

L'effort devrait porter notamment sur :
- l'accentuation de la lutte contre l'alcoolémie au volant
- la réforme du permis de conduire de la catégorie « vélomoteurs ».

Cela revient à dire qu'en matière de sécurité routière rien n'est jamais terminé et que tout, à tout moment, doit être recommencé.
En effet, les accidents de la route constituent l'un des phénomènes les plus meurtriers de nos sociétés modernes.
Ils sont d'autant plus scandaleux que notre société les admet trop facilement comme une fatalité inéluctable.
Des accidents de la route, malheureusement, il y en aura toujours.
Vouloir les supprimer totalement ne serait pas réaliste. Mais, au moins, peut-il être fait beaucoup pour en réduire le nombre et la gravité.
C'est dans ce sens que les Pouvoirs publics œuvrent depuis cinq ans. C'est dans cette voie qu'ils continueront à porter leur effort, en faisant appel à la solidarité de tous.

COMMISSION TECHNIQUE PÉDAGOGIQUE ET SPORTIVE

Réunion du 29 Octobre 1977 au "Centre International de Séjour" - 6, av. M. Ravel - Paris

Présents : Messieurs Bernavon, Berthier, Bonnisse, Burggraeve, Coudert, Darques, Devisy N.,Devisy R., Ferruit, Facoltoso, Hantz R., Jeanmart, Lesauvage B., Naudin et Docteur Rosay.

Excusés : Messieurs Gaudin, Pascal et Pech.

La dixième réunion des membres de la C.T.P.S., présidée par M. Darques, est ouverte à 9 h 10.

Le président remercie les participants de leur présence et souhaite la bienvenue aux nouveaux membres :

— Messieurs Berthier (Côte-d'Or)
Bonnisse (Loire)
Burggraève (Nord)
Coudert (Corrèze)
Devisy N. et Devisy R. (Allier)
Facoltoso (Essonne)
Naudin (Alpes maritimes)

qui remplacent, numériquement, les membres sortants (Messieurs Cano, Hadi, Madame Lohr, Messieurs Méheu, Montoy, Nouals, Renucci R. et Slury).

Le cas de la candidature de M. Marsoni, remplaçant de M. Bouvrande — membre sortant — est évoqué. Son appartenance à la C.T.P.S. devra faire l'objet d'une décision du Comité de Direction, son inscription ayant eu lieu postérieurement à la séance du 18 Juin dernier.

En se référant aux dispositions des articles 10 et 11 du Règlement intérieur fédéral, un rappel du fonctionnement interne de la Commission est effectué.

A l'intention des nouveaux membres, il est précisé que les travaux de la C.T.P.S. (comme tous les travaux de Commissions fédérales d'ailleurs) sont soumis aux décisions du Comité de Direction et qu'il est formellement interdit aux membres de la C.T.P.S. de divulguer et de diffuser des plans de travail à l'extérieur de la F.F.S.S.

Le secrétariat de la Commission sera assuré par M. R. Hantz, assisté de M. Coudert pour le Groupe Aquatique et de M. Facoltoso pour le groupe Secouriste.

La parole est donné au Docteur Rosay, membre de la Commission médicale de la F.F.S.S., qui rend compte des travaux de la Commission Nationale de Secourisme (C.S.N.) qui se sont déroulés à Levallois le 29 Septembre 1977.

— La Commission Nationale de Secourisme, dont la création est relativement ancienne, est un organisme technique et pédagogique du Ministère de l'Intérieur. L'article 18 du décret n° 77-17 en date du 4 janvier 1977 — relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme — a confirmé l'existence de cette Commission dont l'Arrêté du 1er Août 1977 en a fixé la composition et le renouvellement de ses membres.

(le Docteur Rosay est le représentant de la F.F.S.S. à cette Commission).

La C.N.S. comprend 37 membres qui se répartissent ainsi :

— 12 représentants des Administrations (Ministères)

— 15 représentants des Associations formatrices à l'échelon national

— 10 personnalités du Monde Médical. (Commission Médicale)

Cette séance plénière de travail de la C.N.S. a porté, en première partie, sur une étude générale de l'ensemble des textes en application du décret 77-17. En effet, des travaux détaillés pour la mise en place des Arrêtés concernant les programmes du Brevet national de Secourisme (BNS) rénové et de ses spécialités feront l'objet de plusieurs réunions de sous/Commissions créée à cet effet.

C'est ainsi que la F.F.S.S. sera représentée :

1°) à la S/Commission n° 1 qui traitera de l'étude du contenu des programmes et mise au point des Arrêtés d'application, début Novembre prochain.

2°) à la S/Commission n°6, chargée du programme de la Spécialité du B.N.S. "Sauvetage Aquatique" mi-janvier 1978.

En seconde partie, la mise en place définitive du programme d'initiation aux gestes élémentaires de survie a été réalisée.

Un projet de modification du programme du B.N.S. a été présenté par le Docteur Dufraisse (Conseiller technique Médical D.S.C.), projet portant de 25 à 50 heures la durée de l'enseignement. Ce projet, accueilli avec réserve par les Associations formatrices, fera l'objet d'une étude approfondie au cours de séances de travail de la S/Commission n° 1

A l'issue de son exposé, le Dr Rosay répond aux nombreuses questions et donne des précisions en ce qui concerne l'enseignement du Secourisme par les Associations. A noter que les titulaires du Brevet de Sauveteur Secouriste du Travail (programme INRS) pourront être reconnus comme ayant subi l'initiation aux gestes élémentaires de survie. Cette mesure proposée par notre Fédération a été soutenue par la Croix Rouge et acceptée.

Le Docteur Rosay se fera accompagner de M. Hantz aux séances de travail de la S/Commission n°1 et de M. Darques aux travaux de la S/C n° 6.

Le troisième point de l'ordre du jour portant sur l'effet des travaux de la C.T.P.S. effectués à ce jour fait l'objet d'un compte rendu de M. Darques sur les activités du Groupe Nautique.

— La mise en place des brevets fédéraux d'aptitude au Sauvetage nautique a été réalisée selon les critères à trois niveaux : initiation ,confirmation, spécialisation et dans certaines conditions des épreuves du Tétrathlon de Sauvetage (cf Le DEVOIR, n° 297).

Les brevets d'Educateurs sont en cours d'élaboration sauf en ce qui concerne le 1er degré (Animateur-Initiateur nautique) qui est au point (les critères d'attribution seront publiés incessamment).

Quant au Brevet de Surveillant de baignade :

il est rappelé que ce diplôme d'origine fédérale est délivré par un organisme d'Etat (Secrétariat à la Jeunesse et aux sports). Son programme, officialisé par la Circulaire ministérielle du 2 Août 1950 et modifié successivement par les C.M. des 8 Mai 1951, 30 Novembre 1955 et 3 Avril 1962, fait l'objet d'études afin d'actualiser ce titre. M. Darques et le Dr Rosay participent à ces travaux de rénovation. A noter que les retards apportés à la sortie de ce diplôme "rajeuni" ne sont pas le fait de la F.F.S.S., mais des raisons d'ordre administratif et de structure au niveau de l'autorité de tutelle ont différé sa mise à jour.

M.Hantz prend la parole pour retracer brièvement le travail effectué par le groupe secouriste et rappelle qu'un recueil des programmes de formation (Enseignemenet de base et formation des éducateurs aux trois niveaux en secourisme) a été édifié et demeure à la disposition des membres fédéraux Il précise que ce dit recueil subira, évidemment, des modifications, en raison des incidences provoquées par l'application du décret N° 77-17. Du travail pour la C.T.P.S., en somme !

Le manuel fédéral de Secourisme, dont la refonte a été décidée et son schéma arrêté en 1974 sous le titre "Vade-Mecum du Sauveteur Secouriste" n'a pas été réalisé en raison du projet de modification du programme du B.N.S. - projet qui, depuis le 29 Septembre dernier est devenu officiel. En conséquence, le plan du dit ouvrage devra être actualisé en fonction des nouveaux programmes d'enseignement.

Le calendrier des réunions de la C.T.P.S. pour l'exercice 1978 est fixé ainsi qu'il suit :

— 28 janvier 1978
— 8 avril
— 16 septembre
— 25 novembre

La durée de chaque réunion (une journée ou un Weeek-End) sera déterminée en fonction de l'importance de l'ordre du jour de chaque groupe. Quant à son lieu, il sera, en principe, déterminé à l'issue de chaque réunion précédente.

Le stage national de formation et de perfectionnement des cadres fédéraux 1978 se tiendra à MACON (CREPS), durant la dernière semaine d'Avril 1978 (Date qui sera confirmée par l'autorité de tutelle).

Les places prévues sont de 60 Stagiaires et 10 Instructeurs de Stage. Les deux options fédérales y seront, bien entendu, représentées :

1°) OPTION NAUTIQUE

— formation de 20 Candidats au Brevet d'Educateur 1er degré
— formation de 10 Candidats au Brevet d'Educateur 2eme degré

Messieurs Bernavon, Coudert, Darques, Devisy N., Lesauvage B.. en assurreront l'encadrement avec la participation éventuelle de MM Devisy R. et Pech.

2°) OPTION SECOURISTE

— Formation au Monitorat de secourisme de 20 candidats*

— Perfectionnement de 10 Moniteurs

Messieurs Pascal, Hantz en assurreront l'encadrement avec la participation éventuelle de M. Burggraève.

* Le Monitorat national sera vraisemblablement substitué au Monitorat Fédéral. Un appel aux candidatures sera effectué par voie de circulaire à : c du 15-11-77. L'examen de ce sondage déterminera la décision finale.

Pour des raisons de disponibilité et, après un débat général, la fonction de Directeur des Stages fédéraux en usage à la F.N.S. et qui avait été maintenue lors de la structuration F.F.S.S. est, à partir du 1er janvier 1978, supprimée.

Un chef de stage, ayant les mêmes devoirs et prérogatives, sera désigné, chaque année, par la C.T.P.S. En l'occurence, pour Macon, en Avril 1978, M. Berthier Maurice est chargé de cette fonction, M.Roland Devisy en assurera la suppléance.

En ce qui concerne les championnats de France de la F.F.S.S. en 1978, M. Bonnisse confirme leur organisation à Saint-Etienne et délivre quelques informations à ce sujet. Mais cette question sera à l'ordre du jour de la prochaine séance de travail de la C.T.P.S.

QUESTIONS DIVERSES :

Au sujet d'une demande réitérée de Monsieur Buccafuri des Alpes-Maritimes au sujet de l'utilisation de sa Société de radioamateurs, la C.T.P.S. avait exprimé son avis lors d'une séance de travail antérieure. Cette question étant revenue à la suite d'une correspondance adressée par le demandeur au Siège, et en vertu d'informations complémentaires, il avait été décidé de confier cette affaire à M. Renucci, Membre du Comité Directeur pour étude au sein d'une Commission exceptionnelle. Cette question sera donc inscrite à l'ordre du jour de la séance du prochain Comité de Direction.

La position de la C.T.P.S. à ce sujet se résume à ce que la F.F.S.S. dispose d'un réseau doté d'une fréquence conforme à la réglementation en vigueur et que l'exploitation locale soit placée sous le contrôle effectif du Comité départemental qui, ne l'oublions pas, a délégation de pouvoirs du Siège Central fédéral. En cas de département non structuré fédéralement, l'association affiliée ne pourrait se substituer au Comité départemental ou régional.

Après avoir brièvement relaté les dernières manifestations de la F.I.S. à Londres où la France était représentée, M. Darques - qui en fera un Compte rendu au prochain Comité de Direction - lève la séance à 18 h 30.

La prochaine réunion de la C.T.P.S. est fixé au 28 Janvier 1978 à 9 heures dans les locaux du C.I.S.P. à Paris.

La date et le lieu seront confirmés par convocation individuelle.

Réunion des membres de la

COMMISSION NATIONALE DE SECOURISME

La Commission Nationale de Secourisme ,mise en place par le décret n° 77-17 du 4 janvier 1977 (Article 18) a siégé, en séance plénière, conformément aux dispositions de l'Arrêté ministériel du 1er Août 1977, le 29 Septembre à Levallois.

Ordre du jour :

— Installation de la Commission Nationale de Secourisme dans sa nouvelle composition.

— Organisation et fonctionnement de la C.N.S.

— Evolution des programmes de secourisme et des spécialisations.

— Avis de la C.N.S. sur les Arrêtés portant définition des programmes :

  — Initiation aux Gestes élémentaires de survie,

  — Spécialisation en ranimation,

  — Spécialisation en secourisme routier,

  — Spécialisation en secourisme rural,

  — Avis de la Commission sur le déroulement d'épreuves écrites lors des examens de secourisme,

  — Questions diverses.

Le Docteur Rosay, représentant la F.F.S.S., aux travaux de la C.N.S. a assisté à cette manifestation et en a informé la C.T.P.S. dans sa séance du 29 Octobre 1977. (Compte-Rendu de la C.T.P.S.

La sous-Commission C.N.S. n° 1, chargée de l'étude du contenu des programmes et mise au point des Arrêtés d'application a réuni ses membres (dont le Dr Rosay et R. Hantz pour la F.F.S.S.) le 7 Novembre dernier à Levallois.

Les travaux effectués au cours de cette première réunion de la s/commission n° 1 ont exclusivement porté sur la mise au point du programme de l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de Survie et son Arrêté d'application

* * *

PROGRAMME DE L'ATTESTATION D'INITIATION AUX GESTES ELEMENTAIRES DE SURVIE

(Formation essentiellement pratique d'une durée conseillée de 6 à 8 heures)

1r PARTIE : Le sigle P A S (Protéger, Alerter, Secourir)

1 - **PROTEGER.**

But : Eviter le "sur-accident".

Comment : En cas d'accident de la circulation notamment
En cas d'accident à la maison

2 - **ALERTER.**

Qui ?
Comment ?
De quoi ?

3 - **SECOURIR.**

Règles générales
Règles particulières

Le sigle A B C :

A : Allonger sur le côté surtout en cas de perte de connaissance (position latérale de sécurité)

B : Bouche à bouche, bouche à nez.... en cas d'arrêt ventilatoire après avoir libéré les voies aériennes.

C : Compression directe en cas d'hémorragie.

4 - **NOTIONS TRES ELEMENTAIRES DE PREVENTION DES ACCIDENTS.**

— A la maison

— En auto

— En vacances

— Le feu (information sur les extincteurs).

2eme PARTIE : La mise en pratique

— Message d'alerte

— Dégagement de victimes :

— Asphyxie (atmosphère confinée, viciée, toxique)

— Incendie

— Accidents électriques

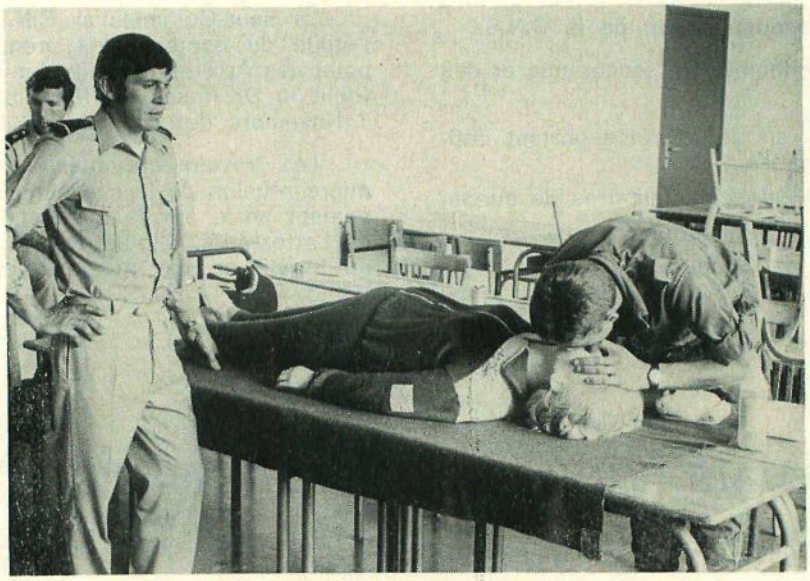
— Accidents de la voie publique (danger imminent vital)

— Libération et dégagement des voies respiratoires
— Bouche à bouche - Bouche à nez
— Saignement externe : compression et pansement compressif.
garrot très exceptionnellement
— Position latérale de sécurité
— Accident de la route :
- balisage (de jour et de nuit)
- prévention de l'incendie
- réglage et déverrouillage de ceinture de sécurité
- précautions à prendre pour le retrait d'un casque.

A noter que ce programme remplace le programme provisoire diffusé par la Note d'Information de la Direction de la Sécurité Civile n° 1933 du 13 Juillet 1977, commenté par la Circulaire fédérale n° 77/5435 du 24 Octobre dernier.

En conséquence, son application, qui devra être effective dès la sortie de l'Arrêté, peut, dès maintenant, être réalisé à l'échelon fédéral selon le processus fixé par la Circulaire fédérale sus-citée.

La sous-commission C.N.S. n° 6, chargée de l'étude du programme "Sauvetage Aquatique" - Spécialité du B.N.S., (Dr Rosay et C. Darques représentants F.F.S.S.) réunira ses membres vers la mi-Janvier 1978. Un compte-rendu sera fait à l'issue des travaux.



Sous l'égide de la "F.F.S.S.", les appelés et les engagés de la garnison militaire de Fréjus-St-Raphael passent l'examen du B.N.S.

Une candidate au brevet d'auxiliaire sanitaire répond aux questions de 2 membres du jury. Cette session était organisée par la "F.F.S.S.".

Le 15 décembre, j'écrivais à nouveau au député de l'Ardèche **Pierre CORNET.** Cette lettre reflète complètement ma position du moment et résume la situation dans laquelle nous étions.

Des informations, des conseils, pour la population très ignorante, il faut le rappeler, paraissaient. Voir quelques exemples en annexe.

Les pharmaciens publiaient le n° 6 d'une fiche « info santé », consacrée aux « premiers secours ». On y retrouvait les petits « bobos » classiques, puis les cas un peu plus sérieux ; enfin « l'accident grave ». Si l'alerte était confondue avec l'alarme, on en restait à des conseils assez vagues. Toutefois, tout en évoquant « l'état de choc » (est-ce nécessaire pour le grand public ?), on signalait la PLS en la présentant par un croquis correct.

La fin de la fiche de 4 pages s'achevait sur l'hémorragie artérielle, sur l'asphyxie et incitait à suivre des « cours gratuits de secourisme ». A l'époque, ces « cours » ne « coûtaient » que la participation de chacun à des frais de matériel, de documents ronéotypés.... Ils deviendront ensuite véritablement payants, l'aide de l'Etat (sécurité civile), par une subvention de quelques francs par brevet délivré, fut supprimée.

L'étude du Professeur **Claude GOT** sur la part de l'alcoolisation des conducteurs fut publiée. Elle n'étonna guère ceux qui suivaient ce fléau depuis longtemps. Il suffit de lire ou relire son bilan, publié dans la revue « sécurité routière » pour se rendre compte ou prendre conscience du chemin qui restait à parcourir !

En cette fin d'année 1977, une nouvelle lettre à **Michel BOSCHER,** député de l'Essonne, me permettait de multiplier les interventions. Il s'agissait d'un des plus anciens députés, qui suivaient le dossier (depuis 1969 !).

Des consignes (brochure 5 gestes qui sauvent) « sans termes médicaux » étaient indispensables pour le grand public car, évoquer « l'état de choc » et, parler de points de compression pour arrêter une hémorragie, il ne s'agissait plus de « gestes élémentaires » et d'un langage approprié pour le grand public, en fait tous les usagers de la route.

Le 13 mars 1978, le ministre de l'Intérieur lui-même, M. **Christian BONNET,** signait la réponse au député de l'Essonne.

Le ministre fit référence au décret du 4 janvier 1977, aux difficultés pour ouvrir, partout, des sessions de formation, à la sortie « prochaine » de l'arrêté d'application tout en confirmant que le programme, validé par la commission nationale de secourisme (en septembre 1977) aurait un temps de formation de six à huit heures et que « l'obligation faite aux candidats au permis de conduire » de posséder la certification de cette initiation, si elle « reste » décidée, sa date d'entrée en vigueur n'avait pas encore été définitivement fixée.

A cette date précise, on pouvait donc proposer une application « facultative » afin de préparer les structures et les roder à l'organisation des stages mais, surtout, ne retenir que les gestes et ramener la durée de la formation, de 8 heures (ce qui fut le cas) à 4 heures. Divisée de moitié, il était facile de comprendre que l'on pouvait multiplier les stages et ainsi former beaucoup plus de candidats !

+ 1 livret "5 Gtes"
+ photocopies
de ses lettres des 27/4 & 20/9/71.

Le 15 décembre 1977

Monsieur Pierre CORNET,
Député de l'Ardèche
Assemblée Nationale
Palais Bourbon
75355 PARIS

Monsieur le Député,

J'ai engagé, voici de nombreuses années, et je pense que vous vous en souviendrez puisque vous avez interrogé à ce sujet le Ministre concerné, un Combat pour la Sécurité Routière qui a probablement incité le Gouvernement à créer en juin 1972 la Délégation à la Sécurité Routière devenue maintenant Comité Interministériel de la Sécurité Routière.

Depuis 10 ans maintenant je tente de convaincre les Pouvoirs Publics de la nécessité absolue - à côté des mesures diverses pour éviter directement les accidents de la route - d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire un enseignement minimum mais essentiel de Secourisme ce que j'ai appelé les "5 Gestes qui Sauvent".

Je ne me suis pas contenté de le dire et de le réclamer. J'ai expliqué ma proposition en détail. J'ai mené Campagne dans plusieurs départements de France avec d'ailleurs beaucoup de succès auprès du public, j'ai recueilli plus de 10.000 signatures en soutien à cette initiative que j'ai apportées en août 1972 au Cabinet du Ministre de l'Intérieur, j'ai écrit le livret "5 Gestes qui Sauvent" approuvé par mon Maître le Professeur Marcel ARNAUD créateur du Secourisme Routier en France, livret qui a été diffusé à 500.000 exemplaires gratuitement (inclus un exemplaire).

Ma proposition a été retenue par le Comité de la Sécurité Routière qui est sous l'autorité de M. le Premier Ministre en novembre 1974. Hélas, depuis cette date, rien ne permet de supposer que cet enseignement indispensable pour la survie de centaines d'accidentés de la route sera dispensé dès l'année prochaine.

Tout ceci est bien regrettable car nous perdons, je le pense, un temps très précieux en études qui se prolongent éternellement. Nous avons les moyens d'enseigner ces gestes qui sauvent par l'intermédiaire des Organismes de Secourisme.

.../...

.../...

Si les services concernés au Ministère de l'Intérieur reculent devant la masse des futurs conducteurs à préparer à un comportement de secours (environ 1.200.000 chaque année) il était possible de prévoir tout d'abord cet enseignement à titre facultatif puis de le rendre obligatoire pour tous les candidats, ce qui aurait permis une progressivité utile et pour tester le volontariat des candidats et les structures de formation des associations de Secourisme.

Etant l'auteur de ce projet en France - dont je ne retire aucune gloire car j'entends rendre service à mon Pays et agir pour tenter d'épargner la vie de Français sans rechercher autre chose - j'avais demandé à être entendu par la Commission Nationale de Secourisme récemment remaniée par un décret du 7 janvier de cette année afin que je puisse y exposer la totalité de mes idées et faire gagner du temps car, les prévisions des Pouvoirs Publics en la matière étaient au début à l'encontre de mes propositions et il aura fallu plusieurs années pour en revenir, en gros, à mon projet initial de 1967 (sauf quelques éléments de programme, de temps de formation et concernant les enseignants).

Ma nouvelle correspondance, malgré la proximité des élections législatives, d'abord pour vous confirmer que je mène toujours ce Combat, comme au premier jour, a aussi pour but de solliciter à nouveau votre concours afin que toutes ces remarques, que je fais, je le dis à nouveau, que dans le but de faire avancer plus rapidement les choses, soient connues des services du Ministère de l'Intérieur chargés de l'application de cette nouvelle mesure à une date qui, je crois, n'a pas encore été fixée définitivement (le 1er janvier 1976 avait déjà été retenu).

Avec l'espoir que vous voudrez bien à nouveau m'épauler dans ce Combat pour la vie, je vous prie de croire, Monsieur le Député, avec mes remerciements, en ma considération la meilleure.

Didier BURGGRAEVE

Instructeur de Secourisme
Lauréat de la Fondation
de la Vocation
Président Départemental de la
Fédération Française de
Sauvetage et de Secourisme.

LES INFORMATIONS DE LA SANTE

info santé

OFFERT PAR VOTRE PHARMACIEN

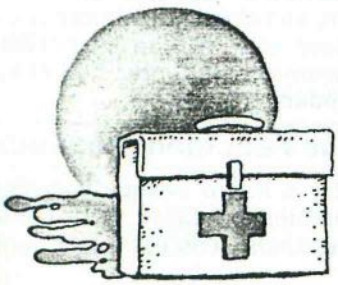
RÉALISÉ PAR LE COMITÉ D'ÉDUCATION SANITAIRE ET SOCIALE DE LA PHARMACIE FRANÇAISE

MENSUEL 1977 N°6

Premiers secours : votre pharmacien vous aide.

Les accidents n'arrivent pas qu'aux autres et la vie quotidienne réserve parfois de mauvaises surprises. Sur la route, dans la rue, à la maison, au travail, en vacances, l'accident peut arriver. Ces accidents peuvent présenter tous les niveaux de gravité, du très bénin (écorchures, foulures, contusions...), au très grave (pertes de connaissance, arrêt respiratoire...), quel que soit le degré de gravité, aucune lésion ne doit être négligée. Il y a toujours quelque chose à faire.

Le prochain numéro d'info santé traitera des accidents de l'été.



Les cas bénins : ce que vous pouvez faire

Sans être un secouriste chevronné, il est de nombreux petits accidents pour lesquels l'intervention d'un médecin ne s'impose pas. Ils sont, en général, du ressort de la "pharmacie familiale".

Les petites plaies

Ecorchures, petites coupures, griffures. Que faut-il faire?

Tout d'abord, et c'est là une règle connue mais qu'un léger affolement peut faire oublier, **lavez-vous les mains.** C'est important.

Ensuite, commencez par nettoyer la plaie avec une compresse imbibée d'un antiseptique approprié ou d'eau savonneuse (savon de Marseille) **en allant du centre à la périphérie** et **en dépassant largement les limites de la plaie.**
Puis, enlevez les petits débris, gravier ou terre par exemple. En cas de saignement, appliquez une compresse d'eau oxygénée officinale.

Le mieux est de laisser sécher à l'air, mais, si c'est impossible posez un pansement; il en existe de tout prêts, sinon superposez vous-même compresse, coton et bande.

Quelle que soit l'importance de la blessure, n'omettez pas de vérifier la date du dernier rappel de vaccination antitétanique. Surveillez jusqu'au bout l'évolution de la cicatrisation et n'hésitez pas à demander conseil à votre pharmacien.

Les infections cutanées

Un abcès est un gonflement localisé et douloureux provoqué souvent par une piqûre ou une écorchure. Le panaris ou "mal blanc" est un abcès localisé au doigt. Le furoncle, lui, est une infection qui siège à la racine d'un poil.

PANSEMENT ALCOOLISÉ CHAUD

Dans tous les cas, une consultation médicale s'impose. En attendant, vous pouvez soulager à l'aide de pansements chauds alcoolisés. (schéma).

Les contusions légères

Ce sont des ecchymoses ou "bleus". S'il n'y a pas de plaie associée, appliquez des compresses d'eau froide puis une crème ou un liquide résolutif.

Les petites brûlures

Superficielles et peu étendues, elles sont caractérisées par une rougeur accompagnée de douleur.

En règle générale, il faut :
– plonger la partie atteinte dans l'eau froide ou mieux glacée,
– appliquer délicatement un liquide antiseptique approprié et incolore,
– recouvrir d'un pansement anti-brûlure.

Ne percez pas les cloques. Si elles éclatent d'elles-mêmes, découpez délicatement la peau morte avec des ciseaux préalablement passés à l'alcool, recouvrez d'un pansement stérile. N'oubliez pas qu'une brûlure peut toujours s'infecter. Surveillez sa bonne cicatrisation

Les petites gelures

Ce sont des brûlures dues au froid et à l'immobilité prolongée, elles sont de nos jours le fait des sports de montagne.

Que doit-on faire? Réchauffez progressivement sans frictionner et donnez des boissons chaudes non alcoolisées.

Foulures et entorses

Un mouvement forcé ou exécuté en porte-à-faux, peut provoquer une élongation des ligaments d'une articulation (le plus souvent à la cheville ou au poignet). L'articulation foulée devient douloureuse, surtout au mouvement.

Pratiquez des bains chauds salés, appliquez une pommade, bandez l'articulation sans trop serrer et mettez-la au repos. Si l'enflure et la douleur persistent, consultez votre médecin.

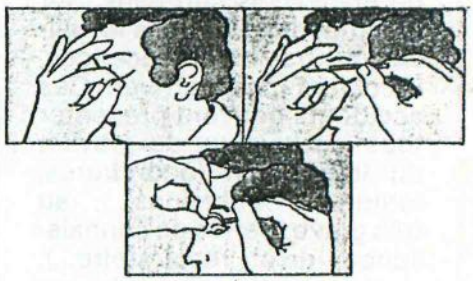
Les corps étrangers

dans l'œil

Si c'est une poussière ou un grain de sable, ce n'est pas grave, mais il ne faut surtout pas frotter l'œil. Si la poussière est facilement accessible, vous pouvez l'extraire avec un coin de mouchoir propre ou une compresse. Si elle se cache sous la paupière supérieure, retournez celle-ci sur une allumette dont vous aurez enlevé la partie inflammable.

En cas de projection de liquides corrosifs, eau de javel ou vinaigre par exemple, lavez immédiatement l'œil à grande eau et allez rapidement voir votre médecin.

Si le corps étranger est de type esquilles de verre, copeaux de métal, ne cherchez pas à l'extraire et protégez l'œil avec une compresse. De toute façon, dans ce cas, évacuez le blessé vers un centre hospitalier ou chez un médecin ophtalmologiste.



dans l'oreille

Si l'objet est gros et facilement accessible, vous pouvez l'extraire par exemple, avec une pince à épiler, dans tous les autres cas, n'intervenez pas : vous risqueriez de perforer le tympan

Les cas graves : ce que vous devez faire e

En cas d'accident grave, où les soins ne sont plus de votre compétence, le **seul geste à faire** : est **d'appeler les secours**. Jusqu'à leur arrivée, restez auprès du blessé pour le rassurer et évitez tout geste dangereux.

les plaies graves

Etendues, profondes, souillées, elles peuvent en plus être compliquées d'hémorragies ou de fractures. Vous devez isoler et protéger la plaie avec un linge propre sans tenter ni d'extraire les corps étrangers éventuels, ni de nettoyer la blessure.

Si l'hémorragie est importante, il faut essayer de la stopper.

les grandes brûlures

Ce sont des brûlures profondes ou très étendues ou les deux à la fois, d'origines diverses (liquides surchauffés, flamme, feu, électricité...).

En attendant les secours ou l'évacuation en urgence vers un service spécialisé, **vous ne devez, en aucun cas, traiter vous-même la brûlure.**

Vous ne devez pas non plus déshabiller un brûlé par le feu, ses vêtements sont alors stériles et le protègent contre l'infection. Vous devez isoler la brûlure dans un linge propre ou même envelopper le membre brûlé ou le corps brûlé dans un drap propre. Il faut en plus surveiller la victime, la couvrir et la rassurer.

les luxations

Il ne faut pas les confondre avec les foulures et les entorses. Elles correspondent à un déboîtement de l'articulation, entraînant une déformation, une douleur vive, et une impossibilité de mouvement. Ne tentez rien et appelez le médecin.

les accidents osseux.

Il y a fêlure lorsque l'os n'est pas complètement cassé. Dans la fracture, en revanche, l'os est totalement brisé

Dans tous ces cas, l'équipe de secours prévenue, assurera le transport rapide

ou de refouler l'objet plus profondément. Voyez votre médecin.

dans le nez

Vous pouvez boucher la narine libre et souffler pour tenter d'entraîner le corps étranger vers l'extérieur. En cas d'échec mieux vaut laisser au médecin le soin d'intervenir.

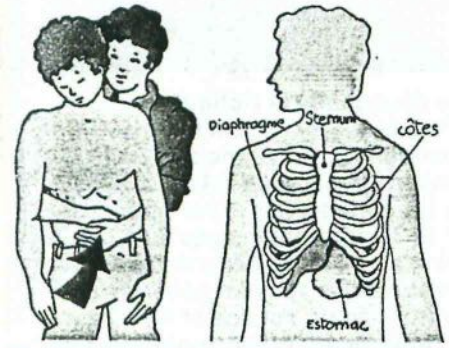
dans le tube digestif

Les corps étrangers de petite taille sont en général éliminés par les selles qu'il faut surveiller. On peut faciliter l'évacuation en mangeant des poireaux ou des asperges.

Pourtant, s'il s'agit d'objets coupants ou piquants ou encore de taille importante, il faut consulter un médecin. Méfiez-vous aussi des gros bonbons et dragées : ils peuvent se bloquer dans la gorge.

dans les voies respiratoires

Cela arrive à tout le monde "d'avaler de travers", mais cela devient une urgence s'il y a risque d'asphyxie.
Vous-même devez intervenir rapidement. Placez-vous derrière la personne et exercez sur son estomac à la base du sternum une pression brusque et énergique du bas vers le haut.
Si cela survient lorsque vous êtes seul, il faut pratiquer ce geste sur vous-même.



ne pas faire.

avec ou sans déplacement des parties cassées.

Le sujet ne peut à peu près pas bouger et le mouvement augmente la douleur. La fracture s'accompagne éventuellement d'une déformation ou même d'un gonflement.

Localisées au bassin, au crâne et à la colonne vertébrale, ces fractures sont extrêmement graves. Tout geste malencontreux risque d'entraîner une complication.

Si vous savez le faire, et seulement dans ce cas, immobilisez correctement le blessé, sinon, ne le touchez pas, appelez un médecin ou demandez le transport du blessé dans un centre hospitalier.

lessé à l'hôpital.

Vous êtes témoin d'un accident grave

Ne fuyez pas, gardez votre sang froid, vous avez un rôle à jouer.

Première chose à faire : donner l'alarme

– A la campagne ou sur la route : prévenez la gendarmerie.
– En ville : les pompiers (tél. 18) ou Police secours (17).

Précisez avec exactitude le lieu de l'accident (adresse, étage, borne kilométrique, panneaux indicateurs,... tout repère précis) son heure, le nombre de blessés, leur état autant que vous puissez en juger.

Soyez bref, clair et précis mais n'hésitez pas à faire répéter le message par votre interlocuteur pour vérifier que tout a été bien compris.

Sur les lieux de l'accident

Balisez correctement et surtout écartez la foule, les spectateurs importuns.

Faites attention aussi à limiter les sources de danger : coupez le moteur des voitures accidentées; dans un appartement si les circonstances l'exigent, coupez le gaz et l'électricité.

Examinez les blessures

En règle générale, il ne faut jamais déplacer un blessé, sauf cas particulier : incendie, inondation ou éboulement... Si vous ne savez pas parfaitement effectuer les gestes d'urgence, le seul que vous puissiez faire est **de surveiller** l'état des victimes : **pouls, conscience, respiration, hémorragie...**

Même si l'accidenté ne présente pas de blessure apparente, ne vous y fiez pas, il est peut être choqué.

L'état de choc est caractérisé par :
- faiblesse du sujet plus ou moins conscient,
- sensation de froid,
- pâleur et moiteur,
- pouls rapide et peu perceptible,
- respiration superficielle et rapide,

cet état de choc alarmant peut s'aggraver de façon dramatique. Ces blessés doivent être évacués en extrême urgence vers un centre hospitalier.

ce qu'il ne faut pas faire

- Donner une boisson alcoolisée même de l'alcool de menthe.
- Faire boire un blessé inconscient.
- Asseoir un blessé choqué.
- Poser un garrot sauf si la compression est inefficace ou s'il faut faire face à plusieurs hémorragies.
- Evacuer rapidement à tout prix un blessé dans une voiture de tourisme quelconque (risque d'aggravation de l'état).
- Déplacer ou bouger un blessé inutilement ou sans précautions.

ce qu'il faut faire

- Désserrer cravate, ceinture, boutons,... tout ce qui peut entraver la respiration.
- Sauf en cas de fracture mettre le blessé en Position Latérale de Sécurité (P.L.S.).
- Surveiller l'état général, le cœur et la respiration.
- Réchauffer, rassurer, et faire évacuer le blessé.

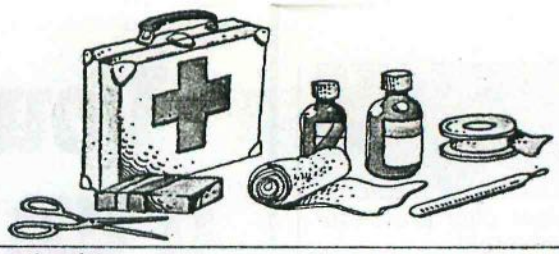
POSITION LATERALE DE SECURITE

Vignette à découper et à mettre chez vous en évidence sur le téléphone par exemple.

Noter ici le n° de téléphone de

VOTRE MÉDECIN	
VOTRE PHARMACIEN	
LA GENDARMERIE	

Pharmacie familiale et trousse de secours



Vous en possédez sûrement déjà une, tant à la maison que dans la voiture, cependant, quelques conseils sont toujours utiles. De toute façon, son contenu varie avec l'âge et le nombre de ses utilisateurs. Elle doit, en fait, vous permettre de pratiquer des soins élémentaires lorsque l'accident survenu ne nécessite pas l'intervention d'un médecin ou en l'attendant.

Le matériel proprement dit

- thermomètre médical
- épingles de sûreté
- coton hydrophile (50 g)
- compresses stériles : petites et moyennes
- bandes de crêpe : 7 à 10 cm de large
- bandes de gaze : 7 à 10 cm de large
- un rouleau de sparadrap de 2 cm hypoallergique
- une boîte de pansements adhésifs
- une paire de ciseaux à bouts ronds
- une pince à échardes
- un carré de toile pour poser le matériel.

Les produits

- pour les plaies, évitez les poudres, pommades ou liquides colorés. Ils peuvent masquer la blessure et même l'aggraver. Choisissez plutôt de l'alcool à 60° aussi efficace mais moins corrosif que l'alcool à 90° et de l'eau oxygénée à 10 volumes. Elle est à la fois antiseptique et hémostatique. Préférez aussi tout antiseptique non colorant et non alcoolisé.
- pour les petites hémorragies : un hémostatique (liquide ou pansement).
- pour les douleurs : un antalgique.
- pour la fièvre : un antipyrétique. L'aspirine peut être à la fois utilisée contre la douleur et la fièvre.
- pour les brûlures légères : une pommade anti-brûlure (antiseptique, calmante et cicatrisante) ou une boîte de pansements anti-brûlures (tulle imprégné).
- pour les chocs et ecchymoses sans plaie : teinture d'arnica, baume ou pommade résolutive.
- pour les troubles intestinaux : charbon antiseptique par exemple.
- pour les piqûres d'insectes, les plantes urticantes : une pommade antiprurit.
- pour les maux d'oreilles, d'yeux, de gorge et de nez : gouttes calmantes, collyre léger décongestionnant, antiseptique et calmant, collutoire ou gargarisme.
- pour la fièvre : un antipyrétique (comprimés ou suppositoires).
- pour les petits malaises, nausées, mal des transports : comprimés ou suppositoires antinauséeux, eau de mélisse, alcool de menthe.

Vous pourrez ajouter à cette liste un sérum antivenimeux et des comprimés pour désinfecter l'eau ou tout autre produit selon le type de vacances que vous avez choisi et selon la proximité ou l'éloignement de toute agglomération.

Demandez conseil à votre pharmacien, il vous guidera sur le choix des produits et pour l'élaboration judicieuse de votre trousse de secours.

Mode d'emploi

Un bon matériel, de bons produits... encore faut-il savoir bien s'en servir.

Vous trouverez ici quelques conseils :
- n'utilisez de coton que pour nettoyer le contour d'une plaie, mais utilisez de préférence des compresses.
- n'oubliez pas que l'eau oxygénée doit être renouvelée souvent car elle perd vite son efficacité. Conservez-la dans un flacon opaque que vous ne remplirez pas complètement pour éviter les risques d'explosion (surtout en voiture ou au soleil).
- L'aspirine : ce n'est pas un médicament anodin, il y a des doses à ne pas dépasser, des susceptibilités individuelles, des contre-indications à connaître et à respecter.
- Sachez qu'un collyre, une fois ouvert, ne se conserve pas plus de 15 jours.
- Conservé dans les conditions normales d'utilisation (+ 4°), un sérum antivenimeux est valide 5 ans. Tout mois passé à la température ordinaire (15 à 25°) diminue la validité de 1 an.
- Matériel et produits doivent être contenus dans une seule boîte ou trousse hermétique, fermant à clé de préférence. Ne les laissez pas à portée des enfants, mais gardez-les accessibles en cas d'urgence.
- Votre "pharmacie" doit être parfaitement ordonnée, étiquetée, vérifiée et renouvelée périodiquement (pour les collyres, le sérum physiologique et l'eau oxygénée en particulier).
- Lorsque vous éliminez un produit trop ancien, altéré ou évaporé, ne le jetez pas dans les ordures ménagères. Cela peut être dangereux. Dans ce cas, demandez conseil à votre pharmacien. Il vous dira ce que vous devez en faire.

La vie ou la mort

Face à une hémorragie artérielle :

Ecoulement de sang rouge en jets saccadés au niveau d'une blessure.

Pour stopper cette hémorragie, le meilleur geste est la réalisation **immédiate** d'un point de compression (sur l'artère qui saigne et entre le cœur et la plaie) et la pose d'un pansement compressif au niveau de la blessure. Il faut **maintenir** cette compression jusqu'à l'arrivée des secours.

Si ces méthodes se révèlent inefficaces, ou s'il existe plusieurs hémorragies, et **seulement dans ce cas** : posez un garrot (au niveau d'un membre et dans sa partie supérieure – cuisse, bras – entre la blessure et le cœur).

Une fois posé, un garrot ne se desserre jamais avant l'intervention médicale.

Face à une asphyxie :

Quelle qu'en soit la cause, noyade, électrocution, fuite de gaz,... la respiration artificielle doit être pratiquée sans perdre un instant.

1) Préparation de la victime

Desserrez ce qui peut gêner la respiration (ceinture, cravate, boutons,...).

Soulevez la nuque et renversez la tête en arrière le plus possible.(fig. 1).

2) Ouvrir la bouche, la nettoyer (fig. 2).

Retirez : appareil, dentier, (bonbon, chewing-gum).

3) Insufflez

Placez votre bouche largement ouverte autour de la bouche de la victime.

Appuyez fortement pour qu'il n'y ait pas de fuites.

Tirez un peu sur la lèvre inférieure pour maintenir entrouverte la bouche de la victime (fig. 2).

Pour éviter que l'air ne sorte par le nez, appuyez votre joue sur les narines ou pincez les narines (fig. 3).

Soufflez fort : la poitrine se soulève

Enlevez la bouche sans bouger les mains : la poitrine s'affaisse.

En bref, la technique se résume en quatre points : Renversez la tête et soufflez par la bouche. Une main refoule la tête, l'autre tire sur le menton.

4) Se dégager de la victime

Pour la laisser expirer l'air insufflé et recommencez au rythme de 12 à 15 fois par minute pour l'adulte et de 20 à 30 fois pour les enfants. Ces mouvements doivent être entretenus jusqu'à ce que la victime ait de nouveau une respiration correcte et que son état général s'améliore (reprise de conscience, recoloration de la peau, mouvements respiratoires réguliers,...).

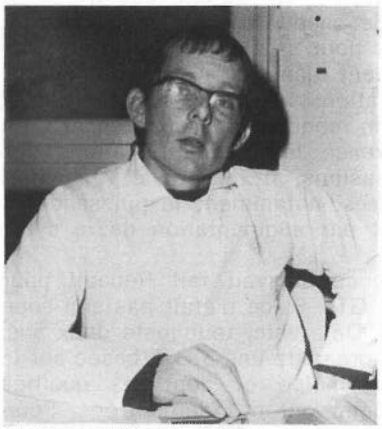
Même réanimé, un blessé ne doit pas être bougé avant l'arrivée des secours compétents.

Ces gestes ne s'improvisent pas

Ils s'apprennent en suivant les cours gratuits de Secourisme. Se renseigner auprès des services de la Sécurité Civile, préfecture, mairies, auprès de la Croix Rouge Française.

LES INFORMATIONS DE LA SANTE
info santé
CESSPF 082
4, avenue Ruysdaël
75008 Paris. Tél. 622-54-28

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : DANIEL MARTET · IMPRIMERIE DU BELIER - 49, RUE VICTOR HUGO - 94700 MAISONS-ALFORT - DEPOT LEGAL N° 006



Professeur Claude GOT

Le Professeur Claude GOT :

Il suffit de deux mesures pour faire tomber le nombre des tués sur la route à moins de 10.000 par an

Le doute n'est plus permis. L'alcool a bien une part de responsabilité importante dans les accidents mortels de la circulation.

L'étude effectuée par le Pr Claude Got (1) et son équipe, au niveau de la région ouest de Paris, l'avait déjà montré. Or, les résultats viennent d'en être confirmés par la nouvelle enquête qu'ils ont faite et qui a porté cette fois sur **tous** les accidents mortels survenus au cours des six premiers mois de l'année et sur tout le réseau routier contrôlé par la Gendarmerie Nationale.

Au niveau de la région ouest de Paris l'alcool était intervenu on s'en souvient, dans 38 % des accidents mortels. La nouvelle étude établit formellement que 37,7 % des accidents mortels ont été causés par des usagers intempérants. C'est dire que la région parisienne se situe pratiquement au niveau de la moyenne nationale pour ce qui concerne l'alcool au volant.

La nouvelle étude, nous a dit le Pr Got, a eu lieu avec le concours de la Gendarmerie Nationale et a porté au total sur **3 463** accidents ayant provoqué la mort de **3 964** personnes.

Loi du 9 juillet 1970 : mal appliquée.

— Comment avez-vous procédé ?

— Nous nous sommes d'abord servis des bandes informatiques du Centre National d'Informations Routières de Rosny-sous-Bois où tout est centralisé, puis nous avons fait parvenir une feuille de renseignements aux différentes unités de la Gendarmerie qui ont eu à traiter des accidents mortels pendant les six premiers mois de l'année. Ainsi, nous avons pu obtenir d'utiles précisions sur les circonstances de ces accidents (lieu, âge et sexe des responsables, type des véhicules en cause, etc.) et les résultats des analyses sanguines qui ont été pratiquées pour mesurer l'imprégnation alcoolique.

— A ce propos, votre étude montre que la recherche de l'imprégnation alcoolique a été effectuée 1 923 **fois alors qu'il y a eu** 3 357 **présumés responsables. Comment expliquez-vous une telle différence ?**

— La loi du 9 juillet 1970, qui prévoit la recherche de l'imprégnation par l'alcootest et une prise de sang si ce dépistage est positif ou encore impossible à réaliser, n'est pas appliquée correctement dans la réalité.

— Pour quelle raison ?

— Parce que dans bien des cas, les médecins requis prétendent ne pas pouvoir pratiquer de prise de sang sur un cadavre ou encore invoquent la contre-indication lorsqu'ils ont affaire à un blessé grave.

— Ces raisons sont-elles justifiées ?

— Nullement. Il est toujours possible de pratiquer une prise de sang sur un cadavre et l'argument de la contre-indication ne tient pas debout puisque de toute façon il faut faire un prélèvement sanguin avant de transfuser un blessé.

— Comment faire respecter la loi correctement ?

— Il appartient aux parquets de Justice **d'exiger** une prise de sang, mais le plus souvent, ceux-ci se résignent devant la mauvaise volonté des médecins qui répugnent à pratiquer, dans ce but, l'autopsie. Beaucoup de praticiens, en effet, n'en voient pas la nécessité et encore moins lorsqu'ils ont affaire à un accident n'ayant impliqué qu'une seule personne. Un effort d'information va être fait prochainement, au niveau du Ministère de la Santé, pour tenter de les motiver et apprendre à ceux qui ne le sauraient pas encore, comment pratiquer une prise de sang sur un cadavre. Mais aucun résultat réellement positif ne sera acquis dans ce domaine tant que les parquets ne feront pas respecter la loi par le médecin requis.

Variations géographiques importantes.

— Votre étude montre aussi une énorme différence de pourcentage — plus du simple au double — entre les alcoolémies positives dépistées par l'alcootest **et celles révélées par la** seule **prise de sang : 19,5 % contre 49,4 %. Comment l'expliquez-vous ?**

— Cela tient au fait que les circonstances des accidents ne sont pas du tout les mêmes d'un groupe à l'autre. L'alcoolémie est en effet **plus fréquente** et **plus forte** chez les usagers se tuant dans un accident n'ayant mis en cause que **leur** véhicule que parmi les auteurs d'accidents où ont été impliqués **plusieurs** véhicules.

— Plus d'un accident mortel sur trois est donc imputable à l'alcool, d'après les résultats de votre étude et pourtant vous dites que c'est là une proportion qui se situe au-dessous de la réalité. A combien l'estimez-vous réellement ?

— Nous estimons, après correction de certaines erreurs (3), que **42 à 45 %** des responsables d'accidents mortels présentent une imprégnation alcoolique **illégale.** Ce pourcentage est d'ailleurs une moyenne car il n'est pas le même dans toute la France où nous avons trouvé des variations géographiques importantes. Dans le Nord-Pas-de-Calais, par exemple, il dépasse **60 %,** alors que dans le Languedoc-Roussillon, il n'est que de 15,5 %.

— Et pour ce qui concerne l'application de la loi du 9 juillet 1970, avez-vous aussi trouvé des variations géographiques ?

— Oui. Encore que les différences soient moins grandes. C'est dans le centre de la France qu'elle est le mieux respectée (dans 66,8 % des accidents mortels) et en Aquitaine, le plus mal (46,8 % seulement).

— Les taux d'alcoolémie élevés, sont-il fréquents ?

— Parmi les alcoolémies supérieures au seuil légal (0,80 g/l), 45 % **ont dépassé 2 g/l.** A ce niveau, il va de soi que les risques de provoquer un accident mortel sont très grands.

— Et les femmes sont-elles sur la route aussi souvent imprégnées d'alcool que les hommes ?

— Non, c'est un phénomène presque exclusivement masculin. Parmi les 202 femmes responsables d'accident mortel, 19 seulement (9,4 %) ont présenté une alcoolémie supérieure à la limite légale, alors que le taux brut chez les hommes est de 31,7 %.

Les cyclomotoristes en tête de l'intempérance.

— Parmi les différentes catégories des usagers, en avez-vous trouvé qui soient plus portées que d'autres sur l'alcool ?

— Ce sont d'abord les cyclomotoristes, puis les piétons et les conducteurs de voitures qui forment les catégories les plus fréquemment responsables d'accidents liés à l'alcool. A l'opposé, l'alcool joue un rôle relativement faible dans les accidents de poids-lourds — ce qui va à l'encontre des idées reçues — et dans ceux où sont impliqués les conducteurs des deux-roues rapides.

— Savez-vous qui se tuent le plus souvent dans les accidents imputables à l'alcool, les responsables ou les victimes ?

— Les responsables sont tués dans 53 % des cas et les victimes dans 47 %.

— Que faut-il faire pour lutter efficacement contre l'alcool au volant ou au guidon ?

— Prendre deux mesures préventives. L'une, pour pouvoir assurer les dépistages n'importe où, n'importe quand (4) au hasard sur les routes (alors qu'actuellement ils ne peuvent être effectués qu'après accident ou infraction aux règles de la circulation). L'autre, pour permettre l'utilisation des analyseurs d'haleine qui sont d'un emploi tout aussi commode que les alcootests et, je puis vous l'assurer, aussi précis sinon plus que la prise de sang elle-même. Quand ces deux mesures auront été adoptées — elles le seront forcément un jour mais le plus tôt sera le mieux — j'affirme qu'on pourra alors très facilement faire tomber le nombre des morts **au-dessous des 10 000** par an. Car, à l'heure actuelle, l'alcool fait bien, à lui tout seul, au moins 5 000 tués sur les routes chaque année.

Survie des blessés et qualité des ramassages

— Votre étude a porté sur le premier semestre 1977. Envisagez-vous de la poursuivre jusqu'à la fin de l'année ?

— Certes, et c'est ce à quoi nous nous employons actuellement. Les résultats en seront rendus publics vraisemblablement à la fin de ce trimestre.

— Qu'est-ce que vous espérez découvrir de plus ?

— Nous pensons qu'ils confirmeront à peu de choses près les précédents, mais peut-être y découvrirons-nous aussi des éléments intéressants notamment pour ce qui concerne les mois d'été. Souvenez-vous de la sécheresse et de la canicule qui ont sévi pendant les vacances 1976. Or, cette année-là, les statistiques des accidents ont accusé une aggravation de la situation qui s'est traduite par quelque 250 morts de plus. En l'absence de renseignements précis, on en a tout naturellement attribué la responsabilité à la chaleur exceptionnelle, mais rien ne prouve que la canicule n'a pas entraîné une augmentation de la consommation des boissons alcoolisées (comme la bière par exemple) et partant, un nombre d'alcoolémies plus élévé qu'à l'ordinaire.

— Depuis plusieurs années, vous vous intéressez à l'accidentologie. Savez-vous déjà quelle sera votre prochaine étude ?

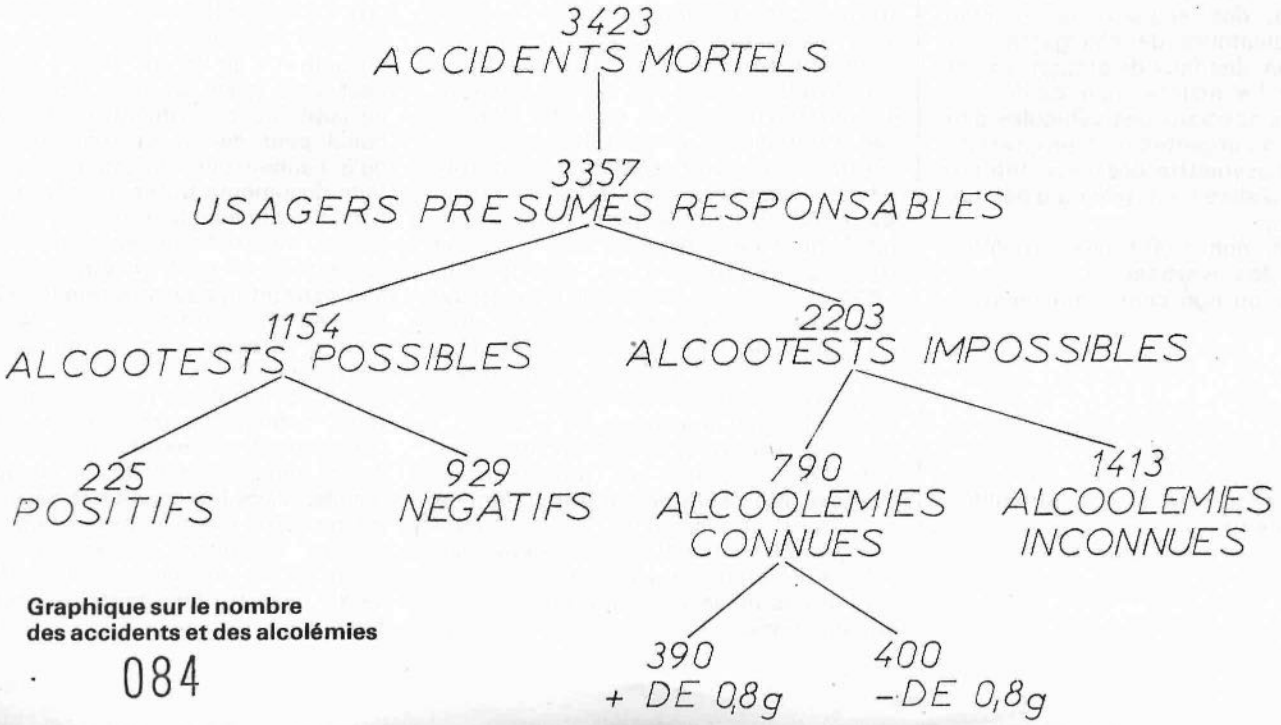
— Nous allons examiner les dossiers des accidents mortels qui ont eu lieu dans le nord des Yvelines pour étudier le problème que pose la survie des blessés de la route et la qualité de leur ramassage.

Le véhicule : mal protégé contre les chocs latéraux.

— Une dernière question, Pr Got. Comment peut-on rendre nos véhicules moins dangereux ?

— Beaucoup a été fait déjà pour limiter les risques de blessures graves à la suite des chocs frontaux : éléments de carrosserie amortissables, volant rétractable, meilleure conception de l'habitacle, etc., sans oublier la ceinture de sécurité qui a aussi son utilité. A propos de la ceinture, j'en profite pour vous annoncer la prochaine parution d'un ouvrage très complet qui lui a été consacré et que l'on pourra se procurer dans le commerce. Il donne de nombreux renseignements et fait le point d'une manière très objective sur un sujet qui a été souvent discuté. Cela dit, les études d'accidentologie faites avec le laboratoire de biomécanique Peugeot-Renault, nous ont montré qu'il fallait en priorité renforcer la solidité de l'habitacle qui se révèle dangereux dans les chocs **latéraux** et améliorer les **montants latéraux** du pare-brise qui sèment encore trop souvent la mort.

(1) Chef du service d'anatomie pathologique à l'hôpital Raymond Poincaré, de Garches.
(2) Voir Sécurité Routière numéro 155 Mai-Juin 1977.
(3) Alcootests faussement négatifs, interprétation erronée des résultats par certains laboratoires, cas où l'alcoolémie redescend au-dessous du seuil légal à cause du temps écoulé entre l'accident et la prise de sang, etc.
(4) Notamment le samedi soir à la sortie des bals.



Graphique sur le nombre des accidents et des alcolémies

+ 1 livret "5 Gtes"
+ Ph. de ses lettres des
13.8.69 - 25.5.71 - 8.7.71
+ rép. Amt. écrite Mtre Eq. du 25/8/71

Le 21 décembre 1977

Monsieur Michel BOSCHER
Député de l'Essonne
15 rue Saint Dominique
75007 PARIS

Monsieur le Député,

Nous avons déjà correspondu ensemble en 1969 et 1971 au sujet de la Sécurité Routière.

J'avais proposé, rappelez-vous, au Gouvernement, d'introduire une initiation au Secourisme parmi les épreuves du permis de conduire ce que j'ai appelé les "5 Gestes qui Sauvent" afin que les témoins d'un accident puissent valablement secourir les accidentés dans les cas les plus graves.

Après plus de 10 ans de Campagne, avec l'appui de plusieurs Parlementaires, dont vous-même, ce que je tiens à souligner, j'ai pu convaincre les Pouvoirs Publics et notamment M. GERONDEAU de l'importance de cette mesure de sauvegarde des usagers de la route.

Or, si le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a effectivement agréé cette proposition, nous ne savons pas si, par exemple, le programme retenu sera celui des "5 Gestes qui Sauvent" qui résument sans termes médicaux, donc à la portée de tout le public la conduite à tenir en face d'un accident.

J'ai d'ailleurs le plaisir de vous remettre ci-inclus un exemplaire du livret portant ce titre, diffusé gratuitement à 500.000 exemplaires dans toute la France - ce qui est très insuffisant mais déjà une étape appréciable -

Malgré la proximité des élections législatives, je pense que vous accepterez quand même d'interroger les services du Ministère de l'Intérieur ou ceux du Premier Ministre dont dépend le Comité de la Sécurité afin que nous ayions des précisions et sur la date d'application et, surtout, sur le contenu exact du programme de formation arrêté.

Je vous en suis très reconnaissant par avance et je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma considération la meilleure.

Didier BURGGRAEVE

Président Départemental de la
~~Président~~ Fédération Fr.de Sauv.et Secourisme

085

MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR

PARIS, LE 13 MARS 1978

LE MINISTRE

CAB/CP N° 5893 B

V/Réf. 47129 MB. MAL

Monsieur le Député,

Vous m'avez demandé de vous préciser les mesures prises pour l'application de la décision tendant à introduire une initiation au secourisme parmi les épreuves du permis de conduire.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que, dans le cadre des dispositions du décret N° 77-17 du 4 janvier 1977, relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme, la mise en place des structures d'accueil nécessaires à l'ouverture des sessions d'initiation aux gestes élémentaires de survie se poursuit dans les départements, en liaison avec les associations et en dépit des difficultés rencontrées par certaines d'entre elles. A cet effet, un arrêté portant application du décret précité sera publié incessamment.

La Commission Nationale du Secourisme a examiné le programme d'enseignement des gestes de survie qui prévoit une formation essentiellement pratique de six à huit heures. Par ailleurs, l'obligation faite aux candidats au permis de conduire de posséder la certification de cette initiation reste décidée, mais sa date d'entrée en vigueur n'a pas encore été définitivement fixée.

Celle-ci demeure en effet subordonnée à la possibilité pour tous les départements de satisfaire à la demande de formation qui résultera de cette obligation.

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

Christian BONNET

Monsieur Michel BOSCHER
Député de l'ESSONNE

*

086

1978

J'avais relancé aussi, au cours des derniers jours de décembre (le 27) M. **Marcel MASSOT,** autre député qui suivait le projet depuis le début des contacts entrepris auprès de tous les députés, c'est-à-dire la période 1969 – 1971.

Le (premier) argument (négatif) du ministère de l'Equipement (transports) avait été de s'inquiéter du sort des « polytraumatisés » de la route si on les laissait être manipulés par des « témoins », non avertis, non formés, etc. etc. !

Or, qui avait créé la notion même de « polytraumatisé de la route » si ce n'est le **Professeur Marcel ARNAUD**, qui allait mettre au point le nouveau concept de « traumatologie routière » qu'il exposera dans son ouvrage (écrit au milieu des années 50 affirmera le **Professeur Louis SERRE**) et qui sera publié en 1961 !

C'est pourtant bien aussi ce même neurochirurgien réputé qui incitait le « public » à connaître « au moins », les « gestes qui sauvent ».

Ce n'était pas sérieux de la part du ministère chargé des Transports de faire cet amalgame entre, d'une part, des gestes (qualifiés de survie) à effectuer pour empêcher les accidentés de la route de mourir sur place, et l'intervention des services publics, spécialisés, entraînés, formés au secourisme routier de **Marcel ARNAUD**, c'est-à-dire les sapeurs pompiers puis, petit à petit, avec l'appui de SMUR téléguidés par les SAMU, dont le « penseur » était aussi la même personne !

Le député me répondit le 10 janvier. Il trouvait (comme beaucoup d'autres parlementaires) la petite brochure « très claire », souhaitant une très large diffusion. Nous en étions à cette date, seulement, à 450 000 exemplaires...

La proximité des élections législatives faisait que beaucoup de députés étaient en attente de leur réélection. Hélas, M. **MASSOT** ne se représentait pas, mais il était persuadé que nombre de ses collègues ne manqueraient de prendre le relais.

Quand on relit mes lettres du 7 mai 1971 et du 5 mars 1972, on ne peut qu'être frappé du peu d'avancée obtenue de la part des pouvoirs publics, mais spécialement de la part du ministère chargé des Transports.

En effet, face à ces morts en masse sur les routes, et notamment dans les tout premiers instants – donc avant l'arrivée des secours professionnels dits publics – le gouvernement voulait d'abord et avant tout « médicaliser » ces secours. C'était généraliser l'expérience du **Professeur Paul BOURRET**, dès 1957, à Salon de Provence. Mais, sans avertir, éduquer, préparer donc former les témoins, cette médicalisation ne serait que partiellement efficace.

Dans l'organisation de la cinquième République, n'était-il pas normal que j'avertisse le président, voire le Premier ministre, les deux têtes de l'exécutif ? Plusieurs députés suivront ce schéma en saisissant eux-mêmes, directement le Premier ministre.

+ Phot. S/ lettres des 3.4.72 & 20.3.72
+ 1 livret "5 Gtes"
+ 1 circul. 1

Le 27 décembre 1977

.....

Monsieur Marcel MASSOT
Député des Alpes de Haute-Provence
Villa Chaudon
04140 SEYNE LES ALPES

Monsieur le Député,

Nous avons déjà échangé un certain nombre de corrrespondances en 1971 et 1972 au sujet de l'opportunité d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire un enseignement pratique de Secourisme afin que dans l'avenir tout témoin d'un accident soit capable de se comporter valablement et de pratiquer les "gestes qui sauvent".

J'avais eu cette idée voici 10 ans car Secouriste et Sapeur-Pompier à PARIS, j'ai pu m'apercevoir avec une grande déception et également avec inquiètude de l'ignorance totale des témoins d'un accident, incapables de réagir, incapables de Secourir les accidentés.

J'ai appris par la suite que 50 % de ceux qui laissent leur vie sur les routes décèdent avant leur admission à l'hôpital. Ce chiffre affolant, toujours valable aujourd'hui, est le résultat incroyable de cette ignorance qui paraît être d'un autre monde.

J'ai donc mené Campagne à travers la France puis diffusé un livret "5 Gestes qui Sauvent" gratuitement à 500.000 exemplaires afin de démarrer ce qui, à mes yeux, était indispensable pour la survie de très nombreux accidentés de la route.

Dès la création de la Délégation à la Sécurité Routière, j'ai pris contact avec M. GERONDEAU que j'ai rencontré plusieurs fois. Je pense l'avoir convaincu lors d'un entretien dans son bureau de l'Avenue Marceau le 16 septembre 1974. En effet, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière approuvait ma proposition en novembre 1974.

Hélas, malgré ce premier pas, des Français meurent toujours sur nos routes car personne, le plus souvent, n'est formé à pratiquer les quelques gestes qui peuvent maintenir la vie de ces blessés graves dans l'attente des secours.

.../...

.../...

Dans cette opération, il n'a jamais été question de chahuter ces blessés de la route que l'on appelle des "polytraumatisés" en raison de leur état particulier. Il s'agit seulement, mais c'est essentiel, d'être apte à pratiquer certains gestes devant l'agonie d'un blessé ! En dehors de ces cas précis, les témoins devront se contenter d'appeler les secours et de protéger les lieux d'un accident.

Je ne pense pas que l'on puisse être plus clair et je ne pense pas non plus que quiconque puisse dire que cet enseignement mettrait en péril ces "polytraumatisés" car ce sont des gestes pour Sauver d'une mort certaine !

Cette nouvelle lettre, malgré la proximité des élections législatives, vient peut être vous ennuyer. J'ai quand même choisi de vous alerter à nouveau afin que vous usiez de votre influence et de votre mandat de Député, par exemple en posant une question écrite au Premier Ministre (de qui dépend le C.I.S.R) afin de bien faire comprendre ces données au Gouvernement et tenter de faire accélérer la situation car nous ne savons pas encore quand cet enseignement sera rendu obligatoire pour l'obtention du permis de conduire.

En espérant pouvoir compter sur votre appui, je vous prie de croire, Monsieur le Député, en ma considération la meilleure.

Didier BURGGRAEVE

Lauréat de la
Fondation de la Vocation
Instructeur de Secourisme
Président Départemental de la
Fédération Française de
Sauvetage et de Secourisme.

ASSEMBLÉE NATIONALE

Marcel MASSOT
Député des Alpes de Haute-Provence
Conseiller général

66, boulevard Saint-Michel
75006 PARIS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 10 Janvier 1978

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre lettre du 27 Décembre 1977. Je vois que vous poursuivez votre action avec persévérance et je vous en félicite. La brochure que vous avez éditée est très claire et devrait être très largement répandue parmi les automobilistes.

Une question écrite ne recevrait certainement pas de réponse avant les élections. Il vaut donc mieux attendre. Personnellement, je ne sollicite pas le renouvellement de mon mandat; mais vous trouverez, sans aucune difficulté, un ou plusieurs de mes collègues qui accepteront de poser une question dont l'intérêt est évident.

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

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de la Fédération Française
de Sauvetage et de Secourisme
Parc d'Auteuil B
59390 LYS-LEZ-LANNOY

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la
Fondation de la
Vocation

1er Décembre 1970

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

Le 7 Mai 1971.

Monsieur Marcel MASSOT,
Député des Basses Alpes,
66, Bld Saint Michel
75 - PARIS 6ème

Monsieur le Député,

Par votre lettre en date du 3 avril 1971, vous me faites savoir que vous approuvez ma suggestion tendant à introduire dans les épreuves du permis de conduire une épreuve pratique de Secourisme et je vous en remercie vivement.

Je viens d'écrire à M. Jacques CHABAN-DELMAS qui fait étudier cette solution actuellement par ses services.

Je pense que vous voudrez bien accepter, de ce fait, d'appuyer ma proposition auprès de lui.

Le Gouvernement désirerait médicaliser les secours mais tout cela ne servirait à rien si, avant que les spécialistes n'arrivent la vie des blessés n'a pas été maintenue par les témoins mêmes de l'accident.

Je suis certain que ce grave problème ne vous laissera pas indifférent et je vous prie de croire, Monsieur le Député, en mon profond respect.

091

Equipes de Protection Civile : 5, Rue Delerue 59 - WASQUEHAL

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la
Fondation de la
Vocation

1er Décembre 1970

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

+ intérieur a Dr.

Le 5 Mars 1972.

Monsieur Marcel MASSOT,
Député des Basses Alpes,
66, Bld Saint Michel
75 - PARIS 6ème

Monsieur le Député,

Depuis ma dernière lettre, que je vous avais adressée le 7 mai 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 saisirez cette occasion, que je pense propice, pour 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.

Croyez, Monsieur le Député, en ma parfaite considération.

Equipes de Protection Civile : 5, Rue Delerue 59 - WASQUEHAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

Marcel MASSOT
député
des Alpes de Hte Provence
66, Bd Saint-Michel

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 20 Mars 1972

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 5 Mars. L'importance de l'action que vous avez entreprise pour que la route devienne moins meurtrière m'apparaît très clairement. C'est donc volontiers que j'interviens auprès de M. le Premier Ministre pour que le projet élaboré par vous soit soumis le plus rapidement possible au Parlement.

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

M. Didier BURGGRAEVE
Equipes de Protection Civile
5, rue Delerue
59 - Wasquehal

093

Le 11 janvier, M. **Raymond OFFROY** faisait réponse à la même lettre, que je lui avais fait parvenir en date du 27 décembre.

Le groupe RPR suivait ce dossier. Plusieurs de ses membres agissaient en questionnant le gouvernement. J'ai pu confirmer (8ème mémoire) que, sur cette très longue période, c'est ce groupe politique qui fera le plus. Hélas, revenu aux affaires, et malgré la proposition de loi d'un élu de ce même groupe (**M. Patrick DELNATTE**), la première proposition de loi, déposée en 1997, renouvelée en 2002, suivie par d'autres à l'Assemblée et au Sénat, ne sera jamais portée à l'ordre du jour, ni de l'une, ni de l'autre des deux chambres !

Certes, j'étais informé de la démarche de M. **LIOGIER** puisque nous étions en contact étroit. Je comprenais qu'il n'était pas possible aux députés d'un même groupe de multiplier les questions écrites, au même ministre, mais peut-être était-il possible, réalisable, de cibler les trois et non seulement celui de l'Intérieur puisque le décret portant réforme du secourisme était sorti avec la création d'une formation beaucoup plus courte.

Mes lettres à M. **OFFROY,** député de Seine Maritime, avaient mis au clair l'essentiel du grave problème qui était devant nous ! Le 7 avril 1971, la question était de savoir si les pouvoirs publics allaient faire – et faisaient – confiance aux « témoins », c'est-à-dire aux citoyens, le « public » pour reprendre l'expression familière du **Professeur ARNAUD.**

Je l'ai déjà répété, les députés qui me répondaient étaient tous favorables. Parfois, certains posaient des questions et c'était très bien ainsi. Il était normal de comprendre comment nous pourrions former un million de nos concitoyens chaque année et surtout ce qu'il fallait leur apprendre, seulement leur apprendre.

Le 20 avril 1971, le député de Dieppe confirmait cette tendance. Je sais que, quel que soit le groupe parlementaire (voir 8ème mémoire) des discussions avaient lieu afin de voir ce que « l'on pouvait faire ».

Parmi les « trois » (ministères) à l'époque, nous avions celui des Transports qui était pour la proposition, M. **BAUMEL** (en charge de la sécurité routière, avant la création de la délégation en 1972), également ; par contre on se posait des questions au ministère de la Santé (malgré mes entretiens avec le remarquable et sympathique **René COIRIER**).

Mais tout se renversera ensuite puisque, en décembre 1973, on le sait, ce ministère, par son directeur de cabinet, approuvera le projet.

Outre les écrits des députés aux ministres, et les réponses obtenues, les échanges lors des rencontres, notamment dans l'hémicycle pouvaient faire avancer très vite un sujet alors « en suspens » au cabinet.

Madame **THOME-PATENOTRE** n'avait pas classé le dossier. Le 25 janvier elle m'écrivait pour donner suite. L'union routière de France, qu'elle avait consultée, lui avait indiqué que la décision avait été prise et que « les gestes de secourisme feront bientôt partie intégrante de l'examen du permis de conduire ». Il fallait patienter pour la sortie des textes d'application, du fait de la « période préélectorale ».

ASSEMBLÉE NATIONALE

RAYMOND OFFROY
AMBASSADEUR
DÉPUTÉ DE LA SEINE-MARITIME

24, RUE VICTOR-HUGO, 76200 DIEPPE
TÉL. 84-28-48

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 11 janvier 1978

REF: RO/VM/78/211

Cher Monsieur,

Je me suis entretenu avec des collègues de mon groupe du RPR au sujet de votre récente lettre par laquelle vous appeliez à nouveau mon attention sur l'intérêt qui s'attache à introduire un enseignement pratique de secourisme dans les épreuves du permis de conduire

A la suite de notre échange de vues, il a été constaté que l'un d'entre nous, Monsieur LIOGER, Député de l'Ardèche venait de poser une question écrite , ci jointe en copie, au Ministre de l'Intérieur, sur ce sujet.

Aussi dans ces conditions, il apparait opportun d'attendre la réponse que fera Monsieur BONNET avant d'entreprendre éventuellement une nouvelle action auprès des pouvoirs publics.

Vous pouvez naturellement compter sur moi pour vous faire connaitre la réponse qui sera faite à Monsieur Liogier

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

R-Offroy

Raymond OFFROY

Monsieur Didier BURGRAEVE
Parc d'Auteuil B
59390 LYS LES LANNOY

095

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

1er Décembre 1970

Le 7 Avril 1971.

Monsieur Raymond OFFROY,
Député de la Seine Maritime,
18, Avenue Friedland
75 - PARIS 8ème

Monsieur le Député,

Les accidents de la route, qui provoquent les dégâts considérables que vous connaissez dans notre Pays, 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 ?

Il s'agit vraiment d'un grave problème pour lequel chacun d'entre nous doit se sentir concerné (15.000 tués - 330.000 blessés - 30.000 handicapés en 1970).

Parmi les victimes de la route, 50 % meurent avant d'arriver à l'hôpital et 23 % au cours du premier jour. L'on a constaté que, le plus souvent, l'absence de premiers soins était à l'origine de ce triste bilan.

.../...

Equipes de Protection Civile : 5, Rue Delerue 59 - WASQUEHAL

.../...

Pour ceux-là, des secours plus rapides sont donc pleins d'espérance et c'est pourquoi je m'efforce depuis bientôt quatre ans de diffuser par tous les moyens les gestes qui sauvent.

Si ces quelques gestes étaient connus de tous les conducteurs, nous aurions des résultats impressionnants !

Pour y arriver, il est nécessaire d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire l'apprentissage de ces quelques gestes qui permettent de sauver, souvent, 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 Député.

J'ai besoin, ils ont besoin de vous. Vous devez m'aider, soutenir cette idée, informer le ministère intéressé, user de votre influence pour que bientôt, sur nos routes, de nombreux Français soient sauvés grâce à cette solution.

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

Didier BURGGRAEVE

Moniteur National de Secourisme
spécialisé en Secours Routier

ASSEMBLÉE NATIONALE
Raymond OFFROY
Député de la Seine-Maritime
24, rue Victor-Hugo
DIEPPE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 20 AVRIL 1971

Réf : 71/723

Cher Monsieur,

J'ai pris connaissance avec intérêt de votre lettre du 7 avril et je pense que votre initiative est heureuse.

J'examinerai avec mes collègues dans quelle mesure il est possible de vous donner satisfaction.

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

R. Offroy

Raymond OFFROY

Monsieur Didier BURGGRAEVE
5, rue Delerue
59 WASQUEHAL

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la
Fondation de la
Vocation

1er Décembre 1970

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

Le 3 Octobre 1971.

Monsieur Raymond OFFROY,
Député de la Seine Maritime,
24, rue Victor HUGO
76 - DIEPPE

Monsieur le Député,

Je vous remercie de votre lettre du 20 avril 1971 que vous avez bien voulu m'adresser pour répondre au problème que je vous avais posé en ce qui concerne le Sauvetage des blessés de la route.

Plusieurs Ministres comme M. Jean CHAMANT, M. Jacques BAUMEL sont favorables à ma proposition. Toutefois, j'ai appris le refus de M. Robert BOULIN, Ministre de la Santé Publique.

Aussi, compte tenu que votre groupe parlementaire appui lui aussi cette suggestion, je vous serai reconnaissant de bien vouloir l'appuyer auprès du Ministre Robert BOULIN.

Je suis certain que vous ne manquerez pas de le faire en vous appuyant sur les centaines de vies humaines qui pourraient ainsi être épargnées.

Avec mes remerciements renouvelés, Agréez, je vous prie, Monsieur le Député, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

099

Equipes de Protection Civile : 5, Rue Delerue 59 - WASQUEHAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

RAYMOND OFFROY
AMBASSADEUR
DÉPUTÉ DE LA SEINE-MARITIME
MEMBRE DU PARLEMENT EUROPÉEN

24, RUE VICTOR-HUGO, 76-DIEPPE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 4 OCTOBRE 1971

Réf : 71/1980

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 3 octobre.

Je profiterai des contacts que j'aurai pendant la session avec M. Robert BOULIN pour lui reparler de votre proposition qui me parait d'un grand intérêt.

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

R. Offroy

Monsieur Didier BURGGRAEVE
5, rue Delerue
WASQUEHAL

ASSEMBLÉE NATIONALE

Jacqueline THOME-PATENOTRE

DÉPUTÉ-MAIRE DE RAMBOUILLET
ANCIEN MINISTRE - CONSEILLER GÉNÉRAL

CB./MP.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 25 Janvier 1978

58, AVENUE FOCH, 75116 PARIS

Cher Monsieur,

Vous aviez bien voulu, par votre lettre du 2 Décembre, me demander de faire inclure dans les épreuves du permis de conduire, l'instruction des "cinq gestes qui sauvent", et comme je vous l'indiquais, j'en avais entretenu un des responsables de l'Union Routière de France.

La décision est prise et les gestes de secourisme feront bientôt partie intégrante de l'examen du permis de conduire ; mais la sortie des textes d'application n'est pas très favorable en cette période pré-électorale, et il est nécessaire d'attendre maintenant au moins le mois d'avril.

Veuillez croire, Cher Monsieur, à mes sentiments les meilleurs.

Amicaux

Monsieur Didier Burgraeve
Résidence du Parc d'Auteuil
59390 Lys-lez-Lannoy

101

Le 13 mars, Madame **SIGNORINI,** chargé de mission au cabinet du président de la République, connaissant mon adresse (mon domicile ainsi que le siège de mes associations), me confirmait la bonne réception de ma lettre et du livre « Mort sur la route », écrit par M. **Clément LAVAL,** père meurtri à tout jamais par la mort de son fils, tué par un chauffard récidiviste de la conduite sous l'emprise de l'alcool (comme M. **VEDRINE**), livre* qui avait été « offert » au président.

L'a-t-il lu ? En avait-il le temps ? Nous ne le saurons pas. Ce que je sais c'est que la campagne se durcirait car de tels drames étaient fréquents, pour ne pas dire quotidien, il fallait réagir et pas seulement s'indigner !

Souvent, on a pu me dire que, face à la tuerie routière, je ne préconisai que les « 5 gestes ». Peut-être au tout début, au cours des années 1967-68.... Evoquer le fléau de l'alcool au volant et ma contribution personnelle, et celle de beaucoup d'autres, avec moi et M. **VEDRINE** ou au sein d'autres organisations, permettent de rétablir un peu la vérité.

Ce qu'on lisait dans la presse, c'était tout d'abord des bilans « de guerre ».
En avril, 56 morts et 452 blessés (dont 209 graves) pour un seul week-end, et pourtant un « bilan provisoire » !

La gendarmerie rappelait que la vitesse excessive et la conduite en état d'ivresse étaient les « principales » causes des accidents de la route !

Mais celui qui roule très au-delà de la vitesse « autorisée » et qui provoque un accident, en état d'ivresse, est-ce son état qui sera le premier facteur retenu ou le fait que la vitesse ait été, en fin de compte, la cause du carnage ?

Comme aujourd'hui, en 2008, on rappelait la part importante des piétons et des utilisateurs de deux roues, preuve, trente années plus tard, que les efforts d'information et les campagnes – pourtant réelles – n'auront pas été suffisantes. Il faut aussi autre chose !

Enfin, le 15 avril (soit 15 mois après le décret) un arrêté est pris puis publié (le 31 mai) concernant « l'initiation aux gestes élémentaires de survie ». Signé du directeur de la sécurité civile, interne en quelque sorte au ministère de l'Intérieur – et non cosigné par la Santé – comment expliquer tout ce temps passé ?

En fait, l'arrêté était destiné à préciser comment devait être établi, dans chaque département, par le préfet (?) la liste des personnes (médecins, moniteurs, secouristes actifs) appelés à participer à l'enseignement des GES.

Ensuite, les personnes formées aux GES feront l'objet d'une liste afin qu'elles puissent recevoir une attestation de formation ; mais cette liste devait être établie par un médecin, ce qui alourdissait considérablement le système dès le départ.

* Voir la bibliothèque du CAPSU où l'on trouve (rubrique accidents de la route) le livre que M. **Clément LAVAL** avait bien voulu m'envoyer et me dédicacer. En fin de mémoire les ouvrages cités.

PRÉSIDENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE

Paris, le 13MAR1978*033514 CAB/4

Cher Monsieur,

Votre lettre est bien parvenue à Monsieur le Président de la République ainsi que le livre "Mort sur la Route" que l'auteur, Monsieur Clément LAVAL, et vous-même lui avez offert.

Le Chef de l'Etat prendra volontiers connaissance de cet ouvrage et m'a chargée de vous en remercier.

Veuillez agréer, cher Monsieur, l'expression de ma considération la meilleure.

Eliane SIGNORINI
Chargé de mission

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil B
59390 Lys-lez-Lannoy

103

La route : 56 morts, 452 blessés durant le week-end

56 morts, 452 blessés dont 209 graves : tel est le bilan officieux et provisoire des accidents de la route du week-end.

Lors du week-end précédant celui de Pâques, le bilan était de 42 morts et de 393 blessés dont 132 grièvement.

VITESSE EXCESSIVE ET CONDUITE EN ETAT D'IVRESSE SONT LES PRINCIPALES CAUSES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE rappelle la gendarmerie

Pour la gendarmerie nationale les causes principales des accidents de la route sont la vitesse excessive et la conduite en état d'ivresse.

Ramener à 10.000 par an le nombre des tués sur les routes, tel est l'objectif que s'est fixée la gendarmerie dont le bilan pour 1977, publié jeudi, fait ressortir 257.698 accidents de la circulation, qui ont fait 13.104 tués et 350.905 blessés soit, par rapport à 1976, une diminution de 1,4 % du nombre des accidents, de 5 % du nombre des tués et de 0,7 % de celui des blessés, bien que le trafic ait augmenté de 2,6 %.

Les accidents sont plus nombreux en été, mais plus dangereux en hiver. Ils sont plus fréquents les dimanches et veilles de fêtes, mais leur gravité est plus élevée les vendredis, relève la gendarmerie.

En 1977, poursuit la statistique, les accidents, entre 21 h et 6 h ont été en moyenne trois fois moins fréquents, mais deux fois plus graves que pendant le reste de la journée. En outre, le risque d'être tué a été moindre d'avril à septembre ».

Deux roues et piétons

Pour les autoroutes, la gravité des accidents, comparable à celle que l'on observe sur les routes à grande circulation, est une fois et demie plus élevée que sur le réseau secondaire, et les accidents mortels sont trois fois plus nombreux hors agglomération qu'en agglomération, note la gendarmerie.

Les utilisateurs de « deux roues », et surtout les piétons, sont plus souvent blessés et tués que les autres usagers, particulièrement ceux âgés de 14 à 18 ans et dans une proportion qui a augmenté de près de 2 %.

Quarante pour cent

La gendarmerie déplore qu'un accident sur quatre soit consécutif à un excès de vitesse, et constate une aggravation de la conduite en état d'ivresse. 40 % des responsables des accidents mortels constatés au cours du premier semestre de 1977 avaient un taux d'alcoolémie dépassant le seuil légal de 0,8 gramme.

Autre constatation, le pourcentage des responsables d'accidents de la route est relativement élevé pour les conducteurs ayant leur permis depuis moins d'un an et, sur cinq responsables, deux ont leur permis depuis moins de cinq ans. Enfin, compte tenu des 107.117 infractions au port de la ceinture de sécurité relevées en 1977 par la gendarmerie, la statistique rappelle que le port de cette ceinture divise le risque d'être tué par deux sur les routes et par quatre sur les autoroutes.

= 4 AVR. 1978

2° ARRETE DU 15 AVRIL 1978

relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme (application du décret n° 77-17 du 4 janvier 1977)

(J.O.N.C. du 31 mai 1978)

INITIATION AUX GESTES ELEMENTAIRES DE SURVIE

Le ministre de l'Intérieur,

Vu le décret n° 77-17 du 4 janvier 1977 relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme ;

Vu l'avis exprimé par la Commission nationale du secourisme en sa séance du 29 septembre 1977,

Arrête :

Article premier. — La liste des médecins, des titulaires du Brevet national de moniteur de secourisme et des secouristes actifs, compris au sens de l'article 10 du décret susvisé, habilités à dispenser l'initiation aux gestes élémentaires de survie dans le ressort du département, est arrêtée par le préfet, sur avis du directeur départemental de la Protection civile, au vu des propositions établies par les services publics habilités ainsi que par les associations et les organismes agréés.

Art. 2. — Après une formation appropriée, dispensée par un service public ou par une association, tel que défini à l'article 1er, la liste des candidats qui, compte tenu de leur assiduité et de l'intérêt porté à l'enseignement, sont appelés à recevoir l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie, est établie par le médecin assisté du moniteur national de secourisme, conjointement responsables de l'initiation.

Art. 3. — Après visa du président de l'association ou du chef de service concerné au plan départemental, la liste est

adressée au préfet, ou au sous-préfet, qui délivre l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie.

Art. 4. — Les listes des titulaires sont conservées à la préfecture (Service départemental de la Protection civile).

Art. 5. — Pendant la période transitoire d'un an, le préfet, ou le sous-préfet, peut délivrer, sur avis du directeur départemental de la Protection civile, l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie aux personnes qui justifient avoir suivi, auprès d'un service public habilité ou d'une association privée agréée, dans les trois années précédant la parution du présent arrêté, une initiation correspondant au programme des gestes élémentaires de survie.

Art. 6. — Le programme de l'initiation aux gestes élémentaires de survie sera précisé par voie de circulaire.

Art. 7. — Le directeur de la Sécurité civile est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au « Journal officiel » de la République française.

Fait à Paris, le 15 avril 1978.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur de la Sécurité civile,
Christian Gérondeau.

Quand on sait la part infime de médecins qui prennent part à l'enseignement du secourisme* on pouvait déjà prévoir les difficultés que rencontreraient les associations pour respecter cette obligation. Or, un moniteur de secourisme est lui, directement sous le contrôle des médecins formateurs, n'était-ce pas suffisant ?

L'article 6 de l'arrêté indiquait que le programme des GES serait « précisé » par une circulaire.

En attente, je poursuivais mes échanges avec mes correspondants « permanents », les députés qui le voulaient. Parmi eux, déjà cité dans de nombreux documents, il y eut le député de Seine Saint Denis et président, de nombreuses années, du groupe communiste à l'Assemblée nationale, M. **Robert BALLANGER.**

Le rôle des SAMU et des sapeurs pompiers ne serait-il pas « encore valorisé » par la présence de ces témoins formés (avertis et compétents) sur les lieux des accidents, pour assurer la survie des blessés en détresse (c'est-à-dire qui vont mourir si on ne fait rien tout de suite) ?

Donc, depuis près de quatre années, puisque nous étions en 1978 et que la décision du CISR avait été prise en novembre 1974, nous perdions environ 1000-1500 de nos compatriotes usagers de la route, par an, tués par des accidents de la route, soit, en attente de l'application, déjà, près de 4000 à 6000 (1) !

J'avais aussi écrit le 3 décembre à cette personnalité, très respectée par ses collègues de tous bords politiques. Les « 5 gestes » n'ont jamais été une idée d'un camp ou d'un autre. Ils ont été proposés dans l'esprit de Pasteur à propos de « ses » malades ; « tu souffres alors tu m'appartiens ». Ici, sur le bord de la route ou dans ton véhicule, tu agonises, alors, vous, les « blessés de la route », ainsi nommés par **Marcel ARNAUD,** vous nous appartenez, à nous, témoins involontaires sur place, par le hasard,car il nous appartient de vous maintenir en vie !

Si il y avait eu quelque part un « éclair » (de lucidité), de vigilance, un sursaut, ou un homme, de l'intérieur (dans les bureaux ministériels – hélas M. **EISENMANN** n'était plus là), tout pouvait, tout aurait pu être différent !

* Dans le Nord, pour mes associations, j'ai eu la chance d'obtenir le concours régulier du **Docteur Daniel MULLER**, médecin attaché aux sapeurs pompiers. Il m'avait été signalé par un sapeur pompier volontaire de Wasquehal au moment où je mettais sur pied les « équipes de secours Protection Civile » (ESPC). Il me fallait donc un médecin pour mon association, ce qui était obligatoire et nécessaire. Si possible engagé dans le secourisme. C'était le cas du **Docteur MULLER** qui nous apporta son concours très longtemps et quel que soit le rattachement de l'association à telle ou telle organisation nationale.

(1) : Ce chiffre, cette « fourchette » fut confirmée lors d'un débat organisé par le Secours Routier Français. Et ce n'était plus le promoteur des « 5 gestes qui sauvent » qui l'affirmait, c'étaient d'éminents spécialistes parmi lesquels le **Professeur Maurice CARA, le Professeur Louis SERRE, le Professeur Louis LARENG,** ainsi que des représentants des sapeurs pompiers (de Paris) et du ministère.... des transports !

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE SAUVETAGE ET DE SECOURISME

Fondée en 1899 par R. PITET - Reconnue d'utilité publique

Honorée du Haut Patronage de Monsieur le Président de la République

COMITÉ DÉPARTEMENTAL DU NORD

Parc d'Auteuil B

59390 LYS-LEZ-LANNOY

Tél. 75.97.46

Didier BURGGRAEVE
résident Départemental

Le 22 juin 1978

Monsieur Robert BALLANGER
Député de la Seine St Denis
Président du Groupe Communiste
Assemblée Nationale
75355 PARIS

autres documents
du dossier enseig.
des gestes de survie

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 11 janvier dont je vous remercie, vous me faisiez parvenir le double de la question écrite posée par votre ami Roger GOUHIER au Premier Ministre au sujet de l'urgence de mettre en oeuvre l'éducation des automobilistes en matière de premiers secours.

Je pense que le Premier Ministre ne vous a pas encore répondu.

Or, le Gouvernement dit se préoccuper du fléau des accidents de la route et exprime sa volonté ~~à~~ de ramener la mortalité annuelle à moins de 10.000.

Et pourtant, il est de notoriété publique que des centaines d'accidentés de la route pour ne pas dire des milliers succombent sur les lieux mêmes de l'accident car personne n'est capable de les secourir convenablement et de les maintenir en vie dans l'attente des secours spécialisés.

J'ai mis pratiquement 10 ans à convaincre les Pouvoirs Publics de l'importance de cette formation des usagers de la route. Un projet officiel existe depuis 1974, comme vous le savez, mais nous désespérons à le voir mis en pratique.

Ce projet devrait toutefois subir quelques modifications. Il ne devrait comporter que les gestes essentiels de survie. De ce fait, la formation, essentiellement pratique, pourrait se concevoir en 4 heures et s'organiser dès le 1er janvier prochain.

Il me paraît important que le Premier Ministre s'exprime clairement à ce sujet et qu'enfin le rôle des S.A.M.U et des Sapeurs-Pompiers soit encore valorisé par la présence sur les lieux, avant leur arrivée, de témoins avertis et compétents.

Je vous remercie de bien vouloir vous attacher à cette question et je vous prie de croire, Monsieur le Président, en ma parfaite considération.

Didier BURGGRAEVE

108

Le 3 décembre 1977

+ Photo-5/lettres des 26/6/69 – 13/5 et 1/7/71
+ cart. Sme Suisse

Monsieur Robert BALLANGER
Député de Seine Saint Denis
Président du Groupe Communiste
Assemblée Nationale
Palais Bourbon
75355 PARIS

Monsieur le Président,

Nous avons déjà eu l'occasion de correspondre, depuis 1969, au sujet de l'opportunité d'introduire parmi les épreuves du permis de conduire, une formation pratique de Secourisme, simple mais efficace et en rapport avec ce qui se passe réellement sur les routes de France.

Ce projet, dont je suis le modeste auteur mais le farouche défenseur depuis 1967, est la conséquence je dirais logique du drame de la route où des Français meurent faute de n'avoir pu être secourus à temps et convenablement. Et cela seuls les témoins sur place peuvent le faire (car il y a urgence).

Tout d'abord mis à l'écart par le Gouvernement - généralement hostile comme vous le savez à toute initiative qui n'est pas de son fait - l'idée a fait son chemin notamment grâce à une Campagne Nationale dans la Presse, auprès des Parlementaires, la publication et la diffusion gratuite de 500.000 livrets "5 Gestes qui Sauvent" et une pétition de 10.000 signatures en soutien à cette proposition.

Où en sommes nous aujourd'hui ? Le chiffre des tués de la route a certes diminué pour diverses raisons mais ceux qui y laissent leur vie pourraient - pour une importante fraction d'entre eux - être épargnés si les automobilistes connaissaient les "gestes qui sauvent".

J'ai réussi à convaincre M. GERONDEAU lui-même, dans son bureau le 16 septembre 1974. Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière, sur sa proposition, retenait cette suggestion lors d'une réunion en novembre 1974 pour application effective au 1er janvier 1976. Nous avions le temps nécessaire pour mettre en place les structures d'accueil.

Hélas, et ce n'est pas à vous que je l'apprendrais, la machine administrative est si lente à se mettre en route, d'autant plus si la volonté d'aboutir n'y est pas, que les choses en sont pratiquement toujours là aujourd'hui ! Que penser de la responsabi-

.../...

.../....

lité$ de nos dirigeants car pendant ce temps là des vies humaines sont perdues et cette situation est intolérable !

J'ai tenu à nouveau à vous écrire parce que je n'ai pas oublié l'aide que vous m'aviez apporté.

Je vous remets d'ailleurs sous ce pli photocopies des principales correspondances que vous m'aviez adressées ainsi que de la question écrite posée par votre collègue M. BARBET et la réponse surprenante du Ministre de l'époque. Heureusement, nous n'en sommes plus là mais néanmoins la situation est figée.

Je pense sincèrement que vous feriez oeuvre utile pour ce Combat en intervenant auprès de M. le Premier Ministre de qui dépend le Comité Interministériel de la Sécurité Routière afin que nous sachions où nous en sommes exactement dans cette affaire.

Il est utile de vous rappeler les arguments ci-dessous :

- Enseignement dispensé par des Moniteurs Nationaux de Secourisme recyclés, animateurs-initiateurs de Secourisme recyclés aidés de Secouristes actifs.
- Enseignement essentiellement pratique en 4h avec remise d'un dépliant ou livret de rappel
- Formation assurée par les Organismes de Secourisme agréés et les associations qui leur sont affiliées à l'exclusion de tout autre possibilité.
- Un programme relatif aux urgences de la route dépourvu de matières annexes (car la pratique est essentiel en Secourisme)
- Délivrance d'une attestation officielle sanctionnant la formation reçue.
- Mise en place dès le 1er janvier 1978 à <u>titre facultatif</u> ce qui permettrait de tester le volontariat des candidats au permis de conduire et de roder les associations de Secourisme.

Je suis persuadé que vous voudrez bien m'épauler à nouveau malgré la proximité des élections législatives et je vous en remercie par avance.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, tout en restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, en ma considération la meilleure.

Didier BURGGRAEVE

Instructeur de Secourisme
Président Départemental de la
Fédération Française de
Sauvetage et de Secourisme.

M. **BALLANGER*** et plusieurs collègues de son groupe agiront.
Et les pouvoirs publics attendront, « réfléchiront » encore, combien de temps ?

Dans le bulletin (1) de la FNPC (Fédération Nationale de Protection Civile), on pouvait y lire, à l'occasion de l'assemblée générale, en repérant M. **GROSCLAUDE** au premier rang, chargé par le directeur de la sécurité civile de « suivre » et de « faire aboutir » le dossier des GES (pour le permis de conduire) que :

« Il avait été envisagé d'exiger dès le 1er janvier 1979 l'attestation à l'initiation aux gestes de survie pour les candidats au permis de conduire. Mais il semblerait qu'il y ait certaines réserves du Ministère de l'Equipement ce qui nécessitera de nouvelles négociations. A ce jour donc il n'est pas possible de retenir une date ferme pour l'application de cette mesure ».

Une note d'information, datée du 26 juin, faisait suite au décret puis à l'arrêté relatifs aux GES et apportait des précisions : accord pour le principe du versement par les candidats d'un « droit d'inscription », et nous avions le programme définitif.

Sur les « frais », nous étions d'accord et le montant modique de 15 francs à l'époque recevait notre approbation. En ce qui concerne le programme, il confirmait celui diffusé par la FFSS dans son bulletin d'octobre 1977.

Rien à dire pour le « PAS » (sauf ne pas mélanger la route et les accidents à la maison), les notions de prévention, comme déjà signalé, prolongeraient le temps de formation et, pour la partie pratique plusieurs gestes pouvaient être éliminés (accidents domestiques). Mais, il était trop tard, le programme avait été entériné par la commission nationale en septembre et avait reçu l'accord du ministère de la Santé. Alors, revenir en arrière ?

Pendant ce temps là, le cabinet du président, ma « correspondante », le 9 août, voulait bien me confirmer la publication au journal officiel de la nouvelle loi réprimant la conduite en état d'ivresse. Hélas, très en deçà de ce que nous aurions pu faire ! Mais ici ce sont les parlementaires qui avaient amendés le texte initial !

Dans le bulletin de la FNPC, à l'emplacement prévu pour l'association des « anciens de Nainville » dont j'étais membre, paraissait deux textes que j'avais proposés et intitulés « Le secourisme en mouvement » et « L'organisation des secours ». Utile à relire trente années plus tard !

Alors que la formation aux GES allait se mettre en place, si possible dans tous les départements, un article signé du **Médecin Lieutenant Colonel PRIM,** médecin chef au SDIS du Var, mais aussi conseiller médical – permanent – au sein de la DSC allait paraître dans la revue « Protection civile et sécurité industrielle ».

* Hélas, durant la période de cohabitation 1997-2002, son successeur à la présidence du groupe communiste à l'Assemblée nationale, M. **Alain BOCQUET,** député du Nord, pourtant très favorable aux « 5 gestes qui sauvent » ne voulut pas « se fâcher » avec son collègue et ami, devenu ministre des Transports pour la législature, M. **Jean-Claude GAYSSOT** et laissa aller...

(1) : Je notais avec satisfaction l'intervention de mon ancien général à la Brigade, **Rémond PERDU,** qui exprimait ses regrets pour la dérive du bénévolat, (essentiel pour le secourisme), fait, disait-il de « générosité et d'altruisme » vers, la « vente » du secourisme ; cheminement qui allait hélas se poursuivre. On fixera même un « tarif » pour suivre la formation aux GES ou au BNS !

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES — EXERCICE 1977

Monsieur le Président,
Mesdames,
Messieurs,

Conformément à la décision prise par l'assemblée générale et en fonction du mandat que vous nous avez renouvelé le 21 mai 1977, nous avons examiné les comptes de notre Fédération pour la période du 1er janvier au 31 décembre 1977.

Nous nous sommes réunis le 21 janvier 1978 au siège de la Fédération en présence de Madame LAMBERT, trésorière et de Monsieur BONNETERRE, secrétaire général.

Nous avons procédé à l'examen par sondages des registres comptables de la Fédération ainsi que des pièces afférentes aux recettes et aux dépenses.

Nous avons constaté l'exactitude des comptes présentés, une excellente gestion et tenue des comptes pour l'exercice 1977.

En conséquence, les Commissaires aux Comptes demandent à l'assemblée générale d'approuver les comptes présentés.

Les Commissaires aux Comptes :

Monsieur DENUIT,
Monsieur GUIVIER
Monsieur MATHIEU.

Levallois, le 21 janvier 1978.

Le Président propose alors l'adoption du compte rendu financier. Celui-ci est adopté à l'unanimité, apportant ainsi quitus de leur gestion à tous les administrateurs.

COMMISSIONS —

— Commissaires aux comptes.

MM. MATHIEU - GUIVIER - DENUIT sont reconduits à l'unanimité.

— Commission d'admission des candidatures.

M. le Sénateur PINSARD - M. DUBOIS sont reconduits à l'unanimité.

— Commission des Mandats.

M. BOURGOIN et M. RIBET sont reconduits à l'unanimité.

Mme LOZE-BOITIAS étant démissionnaire, la commission est complétée avec l'accord de l'assemblée par MM. JOUAN et HELIS.

— Commission de rédaction du Bulletin.

A la place de M. BONNETERRE, démissionnaire, le Colonel OLLIVIER est élu rédacteur en chef, tandis que Mme LAMBERT et M. LECLERCQ sont reconduits dans leurs fonctions. Cette mesure prendra effet après décision de l'assemblée des Anciens de Nainville maîtres-d'œuvre du Bulletin.

— Commission de Conseillers Médicaux.

Le principe de cette nouvelle commission est adopté par l'assemblée mais sa composition provoque un débat assez mouvementé sur la qualification secouriste des membres, sur leurs qualités soit de méde-

cins, soit de pharmaciens, soit encore de vétérinaires. Le nombre souhaité des membres apparaît également variable (de 3 à 5).

Sur l'intervention de certains congressistes, le président admet que des candidatures puissent être proposées par les départements et il clot la discussion en demandant à l'assemblée de faire confiance au conseil d'administration pour l'étude de cette commission et la recherche des compétences ; ce qui est approuvé.

PUBLICITE DU BULLETIN.

Le président fait connaître à l'assemblée que certains départements protestent contre les démarches publicitaires faites à l'intérieur de leurs frontières au profit du bulletin de la Fédération. A ce sujet, il obtempère à la demande comminatoire de la Manche en donnant lecture d'une lettre récente des responsables de l'ADPC 50.

Une discussion animée s'engage car M. RIOU de la Manche reproche à la Fédération d'avoir voulu « dissuader » les ADPC de créer leurs bulletins au profit de la revue nationale. Le mot « dissuasion » est interprété dans le sens « d'interdiction » ce qui semble abusif.

M. PINSARD croit devoir faire connaître l'avis donné par le conseil d'administration à sa réunion de janvier 1978 à savoir : « que le publiciste prenne contact par courtoisie avec les présidents des associations ». Ceci semble apaiser les esprits et apporter une solution au moins provisoire.

FORMATION CONTINUE

Cette question, très à l'ordre du jour, intéresse fortement les représentants des associations et c'est pourquoi le président propose de donner la parole aux délégués de l'ADPC du Var déjà très avancée dans l'organisation de la formation continue.

Maître PERRIMOND expose alors en des termes précis les principes qui ont été à la base de cette organisation et indique les différents groupements ou administrations qui ont dû être contactés.

Cette formation continue qui impose, en raison des cadences des cours, deux moniteurs rémunérés à plein temps, marque en quelque sorte un passage de la phase du bénévolat intégral à une phase commerciale qui impose d'ailleurs une couverture vis-à-vis du fisc par le règlement de la TVA.

Maître PERRIMOND fait connaître qu'à ce sujet une plaquette d'une dizaine de pages devait être tirée à plusieurs milliers d'exemplaires. Sur la demande des auditeurs M. MENDIRI promet de leur faire adresser cette plaquette par l'intermédiaire de la Fédération.

De nombreuses questions sont encore posées par les congressistes car il s'avère que dans ce domaine les relations avec les différentes caisses (maladie, sécurité sociale, etc...) ne révèlent pas toujours les mêmes caractères d'empressement que dans le Var.

Quant au Général PERDU il regrette profondément ce passage du bénévolat qui était la marque de générosité et d'altruisme de nos associations vers ce mercantilisme qu'est la vente du secourisme.

TEXTES D'APPLICATION DU DECRET *SUR LE SECOURISME*

Depuis de nombreux mois ces textes sont attendus par les départements et c'est la raison pour laquelle les auditeurs brûlent d'impatience d'être informés avec le maximum de précisions. Le président ne manque pas d'exploiter la présence de M. GROSCLAUDE, chef du bureau de la formation, auquel il demande de bien vouloir situer le problème dans le temps et exposer succinctement les principales modifications apportées à l'enseignement et à la pratique du secourisme.

C'est ainsi que M. GROSCLAUDE annonce la signature effective de certains arrêtés (BNS et Ranimation en particulier) et celle des autres dans un délai relativement court. Quoi qu'il en soit la date de mise en application est pour le 1er octobre 1978.

Pour expliquer ce retard M. GROSCLAUDE donne le nombre impressionnant de personnes consultées (plus de 200) et celui des heures passées en commission ou sous-commissions.

Dans toutes les études menées, un principe général a été retenu : prévoir la préparation d'un secourisme individuel d'une part et d'un secourisme opérationnel d'autre part.

Pour ce faire on retiendra un BNS simplifié pour le « secourisme de Masse » et ce même BNS, auquel il sera ajouté le brancardage et la ranimation, sera exigé pour le « secourisme actif ». Les délais de préparation iront de 30 heures en moyenne pour le BNS simple à 50 heures pour la formation du secourise actif.

Des modifications seront également apportées à la constitution et à l'utilisation des équipes de secours. Il y aura lieu de prévoir des équipes d'urgence et des équipes de prompt secours (cette dénomination ne correspondant plus aux équipes dites précédemment de Prompt Secours).

Enfin le recyclage et le renouvellement de la carte des secouristes actifs et des moniteurs apporteront des nouveautés importantes puisque la validation triennale comportera un examen probatoire.

Il avait été envisagé d'exiger dès le 1er janvier 1979 l'attestation à l'initiation aux gestes de survie pour les candidats au permis de conduire. Mais il semblerait qu'il y ait certaines réserves du Ministère de l'Equipement ce qui nécessitera de nouvelles négociations. A ce jour donc il n'est pas possible de retenir une date ferme pour l'application de cette mesure.

***

QUESTIONS DIVERSES

— Visite du Président de la République à Nainville-les-Roches.

M. MALTETE représentant M. GERONDEAU, Directeur National de la Sécurité Civile, ayant été reçu par l'assemblée et salué par le Président, celui-ci tient à lui poser une question de confiance sur l'avenir du Centre National d'Etude de la Sécurité Civile.

En effet après la visite en février 1978 et les déclarations du Président de la République à Nainville-les-Roches pour marquer l'intérêt porté à l'Ecole Nationale des Sapeurs-Pompiers, les associations de Protection Civile craignent que la destination originale de cette Ecole Nationale qui fut la leur soit essentiellement détournée au profit des Sapeurs-Pompiers.

M. MALTETE à ce sujet s'efforce d'être rassurant dans toute la mesure des renseignements qu'il peut posséder.

3° NOTE D'INFORMATION N° 2184 SC/AG/FOR DU 26 JUIN 1978

relative aux programmes de l'initiation aux gestes élémentaires de survie, au Brevet national de secourisme et à la mention ranimation.

OBJET : Programmes relatifs à l'initiation aux gestes élémentaires de survie, au Brevet national de secourisme et à la mention « ranimation ».

Références : Décret n° 77-17 du 4 janvier 1977 relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme. Arrêtés d'application du 15 avril 1978.

P.J. : 3 programmes. 1 modèle d'attestation (1).

Comme suite à la parution au « Journal officiel » en date du 31 mai 1975 des arrêtés d'application du décret susvisé du 4 janvier 1977, j'ai l'honneur de vous faire parvenir, ci-joint, le programme officiel de l'initiation aux gestes élémentaires de survie ainsi que ceux concernant l'obtention du Brevet national de secourisme et de la mention « ranimation », tels qu'ils ont été proposés par la Commission nationale du secourisme et visés ou agréés par le ministère de la Santé et de la Famille.

En application des articles 3 et 5 de l'arrêté du 15 avril 1978 portant sur l'initiation aux gestes élémentaires de survie, je vous prie de bien vouloir trouver, joint en annexe à la présente note, le modèle d'attestation qu'il vous appartient de délivrer aux candidats réunissant les conditions réglementairement fixées.

L'initiation aux gestes élémentaires de survie n'ouvrant pas droit à l'octroi de subvention de l'Etat, le principe du

(1) Nota : Les programmes se trouvent dans l'ordre logique de division de l'ouvrage, les programmes « Initiation aux gestes élémentaires de survie » et « Brevet national de secourisme » dans le cours du présent chapitre, le programme « Ranimation » dans le chapitre II, le « Modèle d'attestation » dans le chapitre IV.

versement par les candidats d'un droit d'inscription destiné à couvrir, en partie, les dépenses supportées par les associations, telles que assurance, frais de formation ..., a été retenu.

Directement versée à l'association formatrice, cette somme, dont il appartient à chacun des groupements agréés de fixer le montant, constitue en fait une cotisation d'adhésion. En aucun cas elle ne devra être supérieure à 15 francs.

Bien entendu, cette disposition qui vise les associations de droit privé, ne s'applique pas aux services publics.

J'ajoute que les présentes instructions seront reprises dans la circulaire qui, dès parution de l'ensemble des arrêtés relatifs au monitorat et aux spécialisations, fixera les modalités d'application des textes relatifs à l'enseignement et à la pratique du secourisme.

Je vous serais très obligé de faire assurer la plus large diffusion de ces programmes, notamment auprès des services publics, des organismes et des associations intéressées.

Pour le directeur de la Sécurité civile
et par délégation :
Le sous-directeur
de l'Administration générale,

J.-P. Bonnes.

4° PROGRAMME DE L'INITIATION AUX GESTES ELEMENTAIRES DE SURVIE
annexé à la note d'information
n° 2184 SC/AG/FOR du 26 juin 1978

1re PARTIE

Le sigle P A S (Protéger, Alerter, Secourir)

1 — PROTEGER :

But : éviter le « suraccident ».

Comment :
- en cas d'accident de la circulation notamment ;
- en cas d'accident à la maison.

2 — ALERTER :

Qui ?

Comment ?

De quoi ?

3 — SECOURIR :

Règles générales.

Règles particulières.

Le sigle A B C :

A : Allonger en position d'attente strictement horizontale :
- position latérale de sécurité (P.L.S.) : sujet inconscient, somnolent, vomissant ou ayant reçu un coup sur la tête,
- position plat-dos : sujet conscient.

B : Bouche à bouche, bouche à nez en cas d'arrêt ventilatoire après avoir libéré les voies aériennes.

C : Compression directe en cas d'hémorragie.

4 — NOTIONS TRES ELEMENTAIRES DE PREVENTION DES ACCIDENTS :

- A la maison.
- En auto.
- En vacances.
- Le feu (information sur les extincteurs).

2e PARTIE

La mise en pratique

— Message d'alerte.

— Dégagement de victimes :
- asphyxie (atmosphère confinée, viciée, toxique),
- incendie,
- accidents électriques,
- accidents de la voie publique (danger imminent vital).

— Libération et dégagement des voies respiratoires.

— Bouche à bouche — Bouche à nez.

— Saignement externe : compression et pansement compressif. Garrot très exceptionnellement.

— Position latérale de sécurité.

— Accident de la route :
- balisage (de jour et de nuit),
- prévention de l'incendie,
- réglage et déverrouillage de ceintures de sécurité,
- précautions à prendre pour le retrait d'un casque.

CB

PRÉSIDENCE
DE LA
RÉPUBLIQUE

Paris, le

CAB/5

09.08.78 095354

Cher Monsieur,

Monsieur le Président de la République a bien reçu votre lettre du 23 juin.

Chargée de vous répondre, j'ai attendu pour le faire de connaître à quelle date serait signée la loi qui vous intéresse.

Elle l'a été le 12 juillet, peut-être l'avez-vous noté, et a été publiée au Journal Officiel du lendemain. Une circulaire interministérielle d'application a été publiée au Journal Officiel du 3 août.

Veuillez agréer, cher Monsieur, l'expression de ma considération la meilleure.

Eliane SIGNORINI
Chargé de Mission

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Parc d'Auteuil B
59390 LYS LEZ LANNOY

LE SECOURISME EN MOUVEMENT

Le secourisme est en mouvement. Bientôt, tous les candidats au permis de conduire devront suivre un enseignement de secourisme appelé les «gestes de survie». Cette formation pratique fait suite aux propositions et à ma campagne qui se poursuit en permanence depuis 1967.

Certains textes ont été publiés au Journal Officiel mais il est probable que l'enseignement ne deviendra obligatoire qu'en 1980. La mise en route officielle semble encore se heurter à des problèmes administratifs ou d'organisation.

Mais depuis plusieurs mois et parfois depuis plusieurs années cet enseignement est déja proposé soit au sein des autos-écoles elles-mèmes soit dans les locaux des associations de secourisme. Dès maintenant, les stagiaires reconnues aptes et qui auront suivi la formation (environ 6h) recevront une attestation délivrée par la préfecture du département.

Outre l'éducation, essentielle et urgente des automobilistes car de nombreux accidentés succombent faute d'avoir reçu des secours immédiats et précis, les programmes de formation viennent de subir d'importantes modifications.
Le Brevet National de Secourisme a été transformé et en quelque sorte allégé. Il s'adresse à tous ceux qui désirent acquérir de bonnes bases afin de faire face aux divers accidents qui peuvent se présenter dans la vie courante. Par contre, la spécialité ranimation a été considérablement étoffée la rendant opérationnelle. Les titulaires de cette spécialité seront de véritables auxiliaires des services d'urgence et entreront pour la plupart dans les équipes d'urgence qui remplaceront les équipes actives d'antan au sein des associations qui devront étoffer leurs structures.

Cette réforme, si elle ne fait pas l'unanimité peut être considérée dans un premier temps comme une mise à jour des techniques-ce qui devrait se faire plus souvent-et un moyen de maintenir le secourisme en tant que tel à sa place, à sa position, par rapport à la médicalisation des secours.

Le décalage qui est apparu ces dernières années entre l'incompé tence des témoins, les limites trop basses du secouriste et les moyens fantastiques des S.M.U.R. et S.A.M.U. devait être supprimé. On peut regretter toutefois que cette première étape de réforme — car elle est ressentie comme telle par de nombreux enseignants du secourisme — n'a pas donné lieu a une large consultation. Les représentants des associations Nationales de secourisme ont parfois tendance à exprimer des opinions personnelles, sans tenir compte de l'expérience très riche qui existe au niveau de l'association locale et les représentants officiels, qui siègent en masse à la commission Nationale de Secourisme ne permettent pas de faire passer les idées ou les projets qui n'ont pas reçu auparavant l'approbation officielle même s'ils reflètent déjà des expériences très concrètes et réussies.

Mais il reste la pédagogie, c'est à dire l'arsenal des moyens employés pour faire passer le message et la formation, à commencer par le style employé entre les moniteurs et les auditeurs. On n'y touche pas. Elle est pourtant essentielle. La formation d'un Secouriste doit se réaliser suivant un schéma progressif mais robuste.

D'abord sa motivation. Ensuite cet état d'esprit à créer afin qu'il comprenne tout le sens de sa Mission bénévole, ses possibilités et l'importance de son entretien permanent.
Ensuite sa préparation afin d'affermir son caractère et sa sensibilités, son comportement devant des situations qui peuvent être extrêmement variées par des aptitudes indispensables :

SENS DE L'OBSERVATION

. Car rien ne doit lui échapper
. LLes risques qui subsistent sur les lieux d'un accident doivent être repérés.
. Il faut savoir faire la différence entre un blessé grave et un plus légèrement atteint et entre un cas de détresse qui réclame une action immédiate et un blessé qui peut attendre un peu.
. Le secouriste doit conserver une vision d'ensemble des lieux de l'accident : véhicules ou infrastructures en cause, les blessés, le public, les alentours.

LA MAITRISE DE SOI

. Car le risque est grand de succomber aux difficultés qui se présentent dans un cadre inhabitue.
. L'énervement, la peur, le danger, le public hostile, les cris ou appels des blessés, la vision d'accidentés mutilés ou agonisants exigent ce self-controle parfois difficile.
. Seule ma maîtrise du comportement permet une conduite précise, la meilleure, la plus efficace, ce qui n'exclut pas la rapidité.

L'AUTORITE

. Car les connaissances sont inutiles si le secouriste ne sait pas se faire accepter. Ses premières réactions et son autorité doivent suffire rapidement à recueillir la liberté d'action et l'aide des autres témoins.
. Ce n'est pas en criant, en insultant, ni en gesticulant beaucoup qu'on recueille l'adhésion des autres. L'exemple, la décision adaptée et parfois expliquée très vite et surtout la détermination doivent faire ressortir l'autorité du secouriste.

La formation se poursuit ensuite par l'acquisition de toutes les connaissances indispensables à la bonne compréhension et assimilation des techniques propres du secourisme et elle s'achève par la mise en condition devant des cas d'accidents fabriqués, des simulations, qui mettent les futurs Secouristes dans les conditions les plus proches de la réalité, situations qui doivent bien évidemment rester vraisemblables.

Mais ce style d'enseignement, s'il a fait école ailleurs, dans la région du nord notamment, reste cependant trop isolé. C'est pourquoi il est envisagé une étude qui serait adressée à la commission Nationale de secourisme à Paris.

Si tous ces détails semblent déja trop techniques pour le profane ou trop éloignés de ce qu'il recherche lorsqu'il vient suivre une session de secourisme, ils permettent de comprendre et d'admettre que l'enseignement du secourisme ne peut plus se faire au hasard, sans respecter un minimum d'objectifs et donc de moyen à employer. Car alors sitôt l'examen passé, la motivation disparaît, l'état d'esprit entretenu également et les connaissances acquises deviennent floues au risque soit de paralyser le secouriste plein de bonnes intentions le moment venu, soit de lui faire commettre des erreurs, parfois sans conséquences ou de le rendre incapable de faire ou refaire les gestes extrêmement précis qu'il aura appris...sans les entretenir.

LA VIE EN PERIL

Avec la vie moderne, mouvementée, où tout se fait rapidement; avec le développement de l'industrie et les progrès considérables de la technologie, des risques nouveaux sont apparus. Paradoxalement, on n'a pas su éviter leur progression et même les dangers se concentrent parfois autour de zones particulièrement vulnérables. Ainsi, la vie est en péril à chaque instant.

Sur la route ou dans la rue où l'imprudence quotidienne finit par couter chère et ou l'insouciance de certains usagers confirment qu'il existe un décalage extraordinaire entre le développement de sa qualité (relative) de vie et son état d'esprit qui régresse ou tout au plus reste le même.

Pourquoi l'homme refuse t'il d'admettre que son comportement doit être en harmonie avec la vie que nous menons? L'homme d'aujourd'hui ne peut plus rester l'homme d'hier. Car aujourd'hui chacun de nous est usager de la route et comme pièton, cycliste, cyclomotoriste, motocycliste, automobiliste ou camionneur, il doit s'astreindre volontairement aux règles qui régissent ce système de déplacement des hommes. C'est bien cette incompréhension ou ce rejet, conscient ou inconscient de ces normes qui nous procurent cette hécatombe permanente (15.000 morts-350.000 blessés).

Au travail, de nouvelles machines, la vitesse de leur fonctionnement ou des réflexes à éduquer pour les suivre, d'autres produits, ont accru la complexité déja existente des dangers. La forme artisanale a failli disparaître tant de nos jours, la machine, le produit ou le rendement ont amené à son paroxysme le désintérêt pour l'homme.
Et c'est comme si l'homme lui-même contribuait à ce désiquilibre des valeurs. La machine semble dominer, car elle a fait disparaitre des tâches pénibles jadis imposées. L'homme semble lui apporter plus d'attention qu'à lui même. Car comment comprendre autrement le refus de respecter les plus élémentaires consignes de sécurité comme le port d'un casque, de chaussures ou de vêtements de protection? Comment interprêter l'invention de prétextes pour se soustraire à une obligation, au respect de la sécurité pour soi même ou pour autrui?
Ce n'est certainement pas uniquement le gôut de l'indépendance et de la liberté ! L'homme s'attache aux valeurs matérielles.

Mais l'accident guette aussi à la maison, là ou l'enfant grandit et touche à tout. Chaque année, le chiffre des accidents est con-

sidérable. Il manque peut-être chez l'enfant la perception d'une certaine autorité des parents, lui qui doit être guidé et suivi constamment.

La vie est en péril également durant les loisirs ou en vacances car une place de plus en plus importante est laissée aux sports. Certains sont intensifs et sont parfois pratiqués par des sujets non entraînés ou se déroulent là ou le risque est le plus grand (dans l'eau par exemple) et ici encore on assiste souvent au mépris le plus total de la sécurité.

La vie moderne a multiplié les risques au lieu de les réduire. Comme ces risques que l'on prend pour quelques francs, de faire passer des camions-citernes en ville pour s'affranchir du péage d'une autoroute pour ne citer qu'un exemple scandaleux qui vient d'aboutir à un désastre. La société devient malade d'elle même.

Quand la vie d'un homme est menacée, chaque citoyen devrait pouvoir agir convenablement. Car l'affolement, si communicatif, la pagaille qui s'en suit, l'incohérence habituelle des témoins de ces drames ne laissent pas d'espoir à la vie en péril!

Le secourisme est alors le seul recours. Cet enseignement devient indispensable pour que les conséquences d'un accident soient limitées le plus possible.
La formation que chacun de nous devrait recevoir en ce domaine doit être en rapport avec les détresses que l'on rencontre le plus souvent car il vaut mieux apprendre à un million de personnes quelques gestes précis qu'à 10.000 autres, à leur place, ce qu'il convient de faire dans tous les cas y compris ceux qui surviennent rarement ! Une conception qui progresse lentement...

L'autre aspect bénéfique du Secourisme, et méconnu, je l'ai défendu lorsque j'ai présenté mon projet des «5 Gestes qui Sauvent» à un conseiller technique du Premier Ministre, en mars 1972.
C'est qu'au delà du geste proprement dit, le Secouriste occasionnel obtiendra un contact essentiel avec le drame que constitue l'accident. Ce contact va le sensibiliser car nul ne reste impassible devant la douleur d'autrui, le malheur ou un corps mutilé. Et puis cette fierté d'avoir pu aider et Secourir son prochain, de constater sur le tas où on en est exactement après un accident.

C'est là que l'on mesure vraiment l'utilité de la ceinture, le rôle de la vitesse, le danger redoutable de l'alcool qui range l'homme à l'état d'une chose incontrôlée et détraquée : c'est là que l'on comprend que l'accident n'est pas une fatalité.

Faire prendre conscience par la réalité, c'est la meilleure école, beaucoup plus efficace que les slogans qui finissent par ennuyer ou produire un effet contraire, par réaction.

Face à la vie en péril, le Secourisme règne en Maître. La route sera longue pour corriger les réactions actuelles du citoyen et l'amener à savoir protiquer sur son semblable ces quelques gestes qui sauvent.

Didier BURGGRAEVE

Instructeur de Secourisme

Correspondant des Anciens
de Nainville pour le Nord

L'ORGANISATION DES SECOURS

(suite de «La vie en péril»)

Depuis quelques années, l'orgnisation des secours aux blessés se médicalise par la mise en place d'équipes médicales rôdées à l'urgence, équipes appelées également à agir dans le cadre de la vie courante, à domicile par exemple. Cependant, il reste beaucoup à faire. Les cinq maillons indissociables de la chaîne des secours d'urgence ne sont pas encore au point car, en effet, entre le public, le Secouriste bénévole, le Secouriste professionnel (ambulancier ou sapeur-pompier), le S.M.U.R. (Service Mobile d'Urgence et de Réanimation — soit l'équipe médicale d'urgence = antenne du SAMU) et le milieu hospitalier, il demeure parfois des lacunes importantes qui rendent les efforts des uns ou des autres très souvent inutiles ou compromis.

Le premier maillon de la chaîne c'est, et ce sera toujours, le public, les premiers témoins d'un accident sur les lieux-mêmes. D'eux, va dépendre, dans pratiquement tous les cas, la rapidité d'appel des secours, la protection des lieux s'il s'agit d'un accident de la route et, surtout dans des cas qui ne sont pas hélas rarissimes, la vie ou la mort des accidentés. Ce public-là doit être éduqué et formé. Il doit être éduqué à réagir en homme et en humain.

En homme, en agissant selon les consignes données et non selon son instinct, qui peut l'induire en erreur. En humain, car il faut assister toute personne en danger. Il doit être formé car les gestes qui sauvent, s'ils sont assez simples pour la plupart, réclament de l'attention et un minimum de pratique. A l'école, très jeune, durant les études secondaires, puis lors du permis de conduire par une épreuve obligatoire, toute la population devrait être conduite à cette aptitude.

Ce public ainsi préparé n'aura d'autre réflexe lors d'un accident que celui qui consiste à ALERTER, BALISER, RANIMER, COMPRESSER et SAUVEGARDER. Le reste, tout le reste, n'est pas de son ressort et essentiellement parce qu'il n'aura pas reçu la formation correspondante.

Le second maillon, c'est le Secouriste bénévole, titulaire d'un brevet, ayant suivi une formation étoffée en matière de Secourisme. C'est lui qui, dans l'attente des secours dont il vérifiera dès son arri-

L'ORGANISATION DES SECOURS (suite)

vée qu'ils ont bien été avertis, dirige nos témoins éduqués sur place afin que tout ce qui soit possible de faire le soit pour Secourir les personnes en détresse. Toutefois, on ne peut se dire Secouriste si les connaissances acquises ne sont pas régulièrement entretenues et perfectionnées. Il est donc très vivement conseillé à tous ceux qui le désirent d'entrer au sein d'équipes d'urgence, dans des équipes entraînées, afin de subir des entraînements réguliers et d'être prêts à collaborer, en cas de besoin, soit à des postes de secours, soit en cas de catastrophes. Les autres, qui n'ont ni le temps, ni le goût d'un engagement aussi profond, ont intérêt à rester en contact avec l'association formatrice afin de suivre, au moins une fois par an, une ou deux séances de recyclage.

L'on en arrive aux spécialistes (dont le niveau de compétence n'est, hélas, pas homogène, contrairement aux équipes de SAMU qui ont une doctrine de secours et d'intervention). Il s'agit des ambulanciers qui, depuis quelque temps, sont agréés et disposent, de ce fait, d'un équipement minimum et d'une qualification (le certificat de capacité d'ambulancier), mais qui interviennent le plus souvent, surtout dans les grands centres, au niveau des particuliers. Il s'agit également des Sapeurs-Pompiers, tous Secouristes et de plus en plus spécialistes en ranimation qui agissent sur la voie publique, en cas d'asphyxie ou lors de dégagement à effectuer.

A ce premier niveau, on constate que l'appel des secours est assez divers. A Paris, les Sapeurs-Pompiers n'interviennent pas pour les secours sur la voie publique (laissés à Police-Samu) et ils peuvent être appelés, soit par le n° 18, soit directement par le numéro à 7 chiffres de la caserne la plus proche, soit encore par l'intermédiaire d'une borne d'appel. La Police dispose du 17, du numéro correspondant (à 7 chiffres) du commissariat le plus proche et également des bornes d'appel Police-Secours.

Sur la route, c'est-à-dire en campagne, il est demandé d'appeler la Gendarmerie qui répercute la demande sur les secours correspondants. Or, ou les Gendarmes sont prévenus par un numéro d'appel normal, ou par une borne d'appel, mais aucun numéro unique permettant de faciliter la compréhension du public et une simplification, un gain de temps, n'a pu encore être mis en place.

En ville, notamment en province, il arrive que, lors d'un accident, il est fait appel, soit à un médecin proche, à la Police, aux Sapeurs-Pompiers, à une ambulance privée ou municipale, soit à plusieurs services à la fois...

Les choses ont l'air de progresser puisqu'il serait question que le n° 15 devienne le numéro unique d'appel des SAMU (un SMUR au niveau local), soit de l'urgence médicale. Ainsi, le n° 17 resterait aux services de Police pour les missions qui leur sont dévolues, le n° 18 pour les Sapeurs-Pompiers, ces services étant évidemment en liaison les uns avec les autres, en permanence, afin qu'une bonne coordination ait lieu.

Le quatrième maillon, l'équipe médicale mobile, qui se rend sur les lieux-mêmes d'une détresse est la grande révolution de ces dernières années, bien que cette formule ait été expérimentée depuis plus de vingt ans, au niveau local, en France.

Le SMUR dispose d'un numéro d'appel direct (qui sera le 15 dans les mois ou les années à venir), de plusieurs équipes médicales et para-médicales rôdées au secours d'urgence, d'un ou plusieurs véhicules légers, de déplacement rapide, afin d'amener l'équipe et un matériel conséquent sur place. Le SMUR peut, selon les cas, disposer d'une ou plusieurs ambulances lourdes qui servent à effectuer des transports médicalisés, soit entre hôpitaux, soit du lieu d'une détresse en milieu hospitalier. La coordination SMUR et autres services de secours est indispensable. Le SMUR joue un rôle important dans l'information du public et dans la formation et le perfectionnement des Secouristes.

Il faut savoir que tous les transports ne réclament pas l'intervention du SMUR, loin de là, intervention qui doit se limiter aux urgences vraies, d'où l'importance d'un tri des appels éventuellement répercutés vers d'autres services. Souvent, l'équipe d'un SMUR médicalise les transports effectués par les ambulances des Sapeurs-Pompiers à la suite de graves accidents de circulation, du travail ou parfois à domicile.

Enfin, le dernier maillon, qui sera le plus long. Mais l'importance des éléments précédents est considérable. En effet, si le premier témoin d'un accident est incapable d'arrêter une hémorragie, c'est probablement la mort de la victime et ainsi tout est détruit. Par contre, s'il agit, si son geste est parachevé par un Secouriste de passage (comme cela arrive enfin de plus en plus souvent), les services de secours auront toutes les chances de poursuivre cette « intervention de secours » jusqu'à l'arrivée en milieu hospitalier. Là doit exister une confiance et également une certaine coordination dans le travail car coexistent les médecins, les infirmières, ambulanciers, Sapeurs-Pompiers ou personnel paramédical qui se représentent parfois cet accueil ou cette arrivée sur le plan strictement professionnel (chacun sa tâche), alors qu'il y a continuation, et des secours physiques et psychologiques et de la même technique de secours et des gestes. Ainsi, si chacun a son rôle, chacun doit s'introduire dans un même système de secours pour le plus grand bien des patients eux-mêmes.

Didier BURGGRAEVE,
Instructeur de Secourisme,
Correspondant des Anciens
de Nainville pour le NORD.

Les morts (indues) sur nos routes, n'attendaient pas : 15 000 tués (dans les trente jours) c'était, en 1977, 40 par jour donc 20 entre les mains des témoins !!!

Pour rendre hommage à cette grande dame, Madame **THOME-PATENOTRE**, comment ne pas publier sa lettre du 1er juillet 1971. Faisant réponse à ma lettre, à mon « appel » pour les morts sur les routes, elle comprenait l'utilité de cette mesure « très valable, très utile ».

Dès cette date, elle mettait le doigt sur ce qui allait être à l'origine – en grande partie, du blocage de l'application effective de cette mesure, l'implication de trois ministères, la Santé, les Transports et l'Intérieur, pour reprendre l'ordre dans lequel elle les citait.

Au départ, les trois étaient dubitatifs, ensuite l'un pour, un en réflexion, le troisième plutôt réservé, parfois hostile dans ses réponses.

Puis, il y avait changement. Mais, au bout du compte, on aura un ministère pour (celui de l'Intérieur, à l'origine de la création des GES), un ministère pas vraiment pour mais pas vraiment contre, celui de la Santé, puis celui chargé de la réglementation des permis de conduire, contre, au final, pour des raisons qui apparaîtront clairement dans ce long mémoire, pas du tout à la gloire de cette administration.

En parallèle du combat pour faire apprendre les « 5 gestes », il fallait mener celui pour retirer de la route les chauffards alcooliques. Pas temps à perdre, le partager entre les « 5 gestes » et l'alcool au volant !

Je restais optimiste pour la mise en place de la formation aux GES, la plus proche du concept des « 5 gestes ».

L'objet, pour ce mémoire, n'est pas d'entrer dans le détail par rapport aux orientations et aux décisions de la commission nationale de secourisme, pour les différents programmes, mais sachons rappeler que parfois (?) les souhaits exprimés étaient « transformés » par ces messieurs et dames de l'administration.

Dans le second article (organisation des secours) – il y a quand même trente ans ! – je ne pouvais que rappeler le rôle « capital » du premier témoin.

On notera que je n'oubliais pas d'évoquer l'école, le collège.... Tout est toujours à faire aujourd'hui car ce n'est pas en formant, chaque année, 10% au maximum d'une classe d'âge que nous arriverons !

Et je signais ces textes comme correspondant de cette association qui regroupait les anciens stagiaires de l'école nationale de la Protection Civile située à Nainville les Roches dans la région parisienne, transformé ensuite pour la formation des officiers de sapeurs pompiers, lieu aujourd'hui transféré dans le sud est.

ASSEMBLÉE NATIONALE

Jacqueline THOME-PATENOTRE

DÉPUTÉ-MAIRE DE RAMBOUILLET
ANCIEN MINISTRE - CONSEILLER GÉNÉRAL

CB./MP.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PARIS, le 1° Juillet 1971

58, AVENUE FOCH, PARIS (XVIE)

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 19 Juin dont j'ai pris connaissance avec grand intérêt et dans laquelle vous me faites part de l'appel que vous lancez au sujet des accidents de la route, en préconisant l'introduction dans les épreuves du permis de conduire automobile d'un exercice pratique de secourisme intitulé " 5 gestes qui sauvent ".

Votre suggestion est, en effet, très valable et ne peut qu'être très utile en cas d'accident car, comme vous le dites, bien des personnes ne savent quoi faire quand elles sont témoins d'accidents, ou alors, agissent d'une manière néfaste.

Je suis entièrement d'accord avec cette proposition et vous pouvez compter sur moi pour l'appuyer auprès des Ministres intéressés, car à mon avis, cela relève tant du Ministre de la Santé Publique et de la Sécurité Sociale, que du Ministre des Transports et du Ministre de l'Intérieur.

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

Mme Thome Patenotre

Monsieur Didier BURGRAEVE
Moniteur National de Secourisme
5, rue Delerue
59 - WASQUEHAL

Un texte plus important, long et détaillé, sous la plume du **Médecin lieutenant Colonel PRIM***, médecin chef départemental au SDIS du Var et aussi « conseiller médical permanent » à la DSC, intitulé « Les gestes élémentaires de survie », paraissait dans le numéro de juin 1978 de la revue de la société France Sélection « Protection Civile et Sécurité Industrielle ».

Nos « gouvernants », que le secourisme ne préoccupe pas, n'intéresse pas, nous pouvons le confirmer aujourd'hui, seraient pourtant bien inspirés de méditer la citation de M. **Alfred SAUVY** utilisé par notre médecin chef !

En insistant pour promouvoir les GES dans les « établissements scolaires », le **Docteur Charles PRIM** rappela la décision du CISR mais parla de « vœu » alors qu'il s'agissait bien d'une décision.

Il donnait la date du 1er janvier 1979 pour que cet enseignement devienne obligatoire pour obtenir un permis de conduire. Dans mon premier texte paru dans la revue de la FNPC je pensais déjà à 1980 tant la lenteur perçue depuis 1974 ne permettait pas de régler l'affaire dans les six mois.

Il ne pouvait ne pas citer **Marcel ARNAUD** et son « pré secours ».

Il était normal aussi qu'il rappelât l'œuvre du **Médecin Général Paul GENAUD** qui insistait sur le P A S (sigle auquel on ajouta le ABC) soit exactement les « 5 gestes qui sauvent ».

On peut comprendre que le conseiller médical de la DSC défendit totalement le programme car il avait participé à son élaboration.

Tout était bien détaillé, il n'y avait rien à dire bien évidemment, connaissant le souci du détail de l'auteur du texte, sauf l'incursion faite à propos des accidents domestiques.

On constatera que l'éminent oxyologue (1) propose une intervention en cas d'arrêt de la ventilation comme il était indiqué dans la brochure « 5 gestes qui sauvent », que pour l'hémorragie grave externe il indiquait d'agir par « compression manuelle » ; bref c'était bien les « 5 gestes » qui étaient rappelés et détaillés dans cette partie de son long texte.

D'autres publications, diverses et variées, abordaient le secourisme.

Ce numéro de « Médecine pratique », un « spécial urgences » largement diffusé (non daté précisément – noté en 1978) aborde de nombreuses situations et traite de l'accident de la route.

* On comprendra pourquoi ce volume est dédié à ce médecin déterminé, collaborateur et ami de « Notre Maître à tous », selon son expression (stage de formation d'instructeur de secourisme routier au CREPS de Boulouris en 1975 auquel j'ai participé). Il s'agit bien évidemment du **Professeur Marcel ARNAUD** qu'il citait très souvent et avec un respect que je n'ai retrouvé que chez les plus proches.

(1) : Orthographié parfois avec un y ou un i.

PCSI 8 · 1978

LES GESTES ÉLÉMENTAIRES DE SURVIE

par le médecin-lieutenant-colonel PRIM,
conseiller technique médical permanent de la Direction de la Sécurité civile, médecin-chef départemental du Service d'incendie et de secours du Var.

« La question se pose de savoir à quel moment, à quel degré, nous voulons vraiment empêcher les hommes de mourir. »

(Alfred Sauvy.)

Il existe des règles apparemment simples à observer en cas d'accident, mais nous savons bien qu'elles sont malheureusement encore trop souvent ignorées, et à ce jour, trop de personnes de bonne volonté ne savent pas ce qu'il convient de faire pour porter secours et encore moins ce qu'il faut éviter à tout prix afin de ne pas potentialiser certains états de détresse fonctionnelle suivant le principe désormais bien classique des « nocivités en chaîne » qui risque de renverser le pronostic vital.

C'est la raison pour laquelle le ministère de l'Intérieur (Direction de la Sécurité civile), conjointement d'ailleurs au ministère de la Santé publique, s'est attaché à la prise d'un arrêté interministériel portant application **du décret n° 77-17 du 4 janvier 1977** relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme, en vue d'officialiser en particulier après avis de la Commission nationale du secourisme créée le 1er août 1977, une formation intitulée « Initiation aux gestes élémentaires de survie ».

I. — EN QUOI CONSISTE LA LEGISLATION INHERENTE PROCHAINEMENT MISE EN VIGUEUR ?

Cette **formation gestuelle** appropriée, consistant essentiellement en « gestes de mains » manipulateurs, positionneurs et ranimateurs, sera assurée dans les départements par les associations habilitées au plan national ou local à l'enseignement du secourisme, tandis que la capacité des candidats à exécuter les manœuvres élémentaires envisagées sera proposée **par un médecin** qui sera assisté du moniteur de secourisme ou d'un secouriste dit « actif » conjointement responsables de cette formation.

La durée totale de l'enseignement dispensé sera comprise entre 6 et 8 heures, se décomposant en 2 parties indispensables, l'une théorique et l'autre pratique.

Le préfet et le sous-préfet arrêteront d'ailleurs au vu des propositions établies par les associations ou les administrations agréées, et sur avis du directeur départemental de la Protection civile la liste des médecins, moniteurs ou secouristes actifs habilités à exercer cette formation dans le ressort du département ou de l'arrondissement.

Il faut entendre à propos de « secouristes actifs » qu'il ne peut s'agir que de secouristes régulièrement recyclés particulièrement aptes à la formation pédagogique et intégrés de façon permanente à des commandos opérationnels dans le cadre des prompts secours d'urgence.

L'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie sera délivrée directement au candidat compte tenu d'une part de son assiduité à l'enseignement et d'autre part de l'intérêt qu'il portera à ladite initiation.

Un exemplaire de la liste des candidats ayant reçu l'initiation sera par la suite adressé et conservé à la Direction départementale de la Protection civile.

De plus pour être complet, il convient de signaler que toutes les attestations remises antérieurement à la parution de l'arrêté portant application du décret de référence par les grandes associations nationales aux candidats ayant déjà subi un enseignement correspondant au programme des gestes élémentaires de survie devront être soumises pour homologation à la Commission nationale de secourisme.

II. — A QUEL PUBLIC S'ADRESSE L'ENSEIGNEMENT DES GESTES ELEMENTAIRES DE SURVIE ?

Il faut bien savoir que la vulgarisation de la conduite élémentaire à tenir en matière de sécurité, de secours ou de soins vis-à-vis de diverses situations d'urgence graves pouvant mettre en jeu le pronostic vital ne concerne pas de façon exclusive **le grand public.**

En effet, dès le 18 juillet 1975, le ministère de l'Intérieur (Direction de la Sécurité civile — Bureau de la formation) avait particulièrement insisté par voie de circulaire à tous préfets sur la nécessité d'organiser l'enseignement des gestes de survie **dans les établissements scolaires.** Il s'agissait de compléter chez les élèves concernés par la loi du 26 juillet 1957 l'enseignement déjà dispensé sous l'égide de l'éducation nationale délivrant depuis cette date des « Brevets scolaires de Sécurité routière », tâche pédagogique et sociale de la plus haute priorité (conclusions de la IIe Conférence internationale sur l'enseignement de la Sécurité routière dans les écoles — Vienne 1971).

Par ailleurs, le 28 novembre 1974, le Comité interministériel de Sécurité routière avait formulé le vœu promouvant l'enseignement obligatoire des « gestes qui sauvent » **aux candidats au permis de conduire et aux militaires du contingent,** qui peuvent être à tout instant les premiers témoins d'un drame accidentel, et nous venons d'apprendre que la réalisation de ce souhait pourrait être assurée dès le 1re janvier 1979.

L'enseignement envisagé concerne également l'ensemble des **travailleurs,** comme l'ont notamment souligné l'Institut national de recherche et de sécurité ainsi que les organismes mutualistes agricoles qui participent très activement aux actions de prévention accidentelle.

Bref, il faut enseigner à tous les gestes qui sauvent : au cours de la réunion-débat organisée le 19 septembre dernier à l'hôpital Necker par le professeur Cara, le professeur Safar (Pittsburgh, U.S.A.), père du massage cardiaque externe n'a-t-il pas plaidé pour l'enseignement systématique et général des gestes de première urgence ?

A cet égard, l'Allemagne a été citée en exemple, car l'enseignement dispensé dans les écoles par une fédération de sauvetage permet d'obtenir dès l'âge de 9 ans un brevet de secourisme et à 11 ans on apprend de surcroît aux enfants à faire un massage cardiaque externe !

En France, l'enseignement des gestes élémentaires de survie est également dispensé aux **étudiants** en médecine (Amiens, Montpellier), et également dans certaines universités depuis 1976-1977 (Amiens) aux étudiants en lettres, philosophie, droit et sciences.

III. — LE PRESECOURS

DEFINITION DU PRESECOURS

Les gestes de survie réunissent en fait quelques actes très simples, faciles à enseigner, à retenir et à appliquer **par les premiers témoins d'un accident** quelle qu'en soit la nature, qui seront susceptibles de préserver la survie des victimes (action de « sauvegarde ») dans les circonstances les plus diverses : à la maison, en vacances, et essentiellement lors des sinistres routiers.

Tous les spécialistes sont convaincus de l'importance capitale de l'éducation du premier témoin, et feu notre très regretté maître le professeur Arnaud — Conseiller technique de la Commission médicale de la Fédération nationale des sapeurs-pompiers — a désigné sous l'appellation de **« présecours »** l'ensemble de tous les gestes manuels effectués suivant son expression par des « mains intelligentes » visant à « désamorcer la mort et à relancer la vie » des victimes en danger vital.

Ce présecours est d'ailleurs à bien différencier du **« secours-sécurité »** effectué par l'autorité publique (police, gendarmerie) dans un souci d'enquête et de protection des biens des victimes, et aussi du **« secours-sauvetage »** assuré par les secours organisés type sapeurs-pompiers appartenant aux commandos de prompt-secours qui vont assister les victimes au plan médico-secouriste et les évacuer sous contrôle étroitement surveillé vers les centres hospitaliers de premier accueil.

LES TROIS TEMPS DU PRESECOURS

Feu le médecin-général Genaud — Conseiller technique médical de la Direction de la Sécurité civile — a désigné de son côté par le sigle **P A S** les trois rubriques du présecours accidentel :

— **P** : Protéger les victimes ;

— **A** : Alerter les secours.

— **S** : Secourir les victimes.

Au plan du programme théorique de l'attestation d'aptitude aux gestes élémentaires de survie, deux heures au minimum sont prévues pour traiter de la question, sans omettre pour autant d'évoquer dans le cadre de cet enseignement des notions très élémentaires de prévention relatives aux accidents de toute nature, et en particulier aux accidents de la circulation portant essentiellement sur les problèmes posés par les incendies de voiture et leurs contingences, et donnant notamment des informations très détaillées sur l'emploi des extincteurs et leurs limites d'utilisation.

A) ENVISAGEONS DANS UN PREMIER TEMPS LA PROTECTION DES VICTIMES

Comme nous l'avons précisé, c'est essentiellement le rôle du public, car les victimes gisantes sont découvertes n'importe où, n'importe quand, et par n'importe quel temps, donc le plus souvent dans un environnement hostile. Quel est donc le but de la protection et comment protéger les victimes ?

1) *LE BUT*

Lorsqu'on parle de protection de victimes le souci prioritaire est d'abord et avant tout d'éviter **le suraccident :** éviter le feu, éviter un néotraumatisme secondaire aggravant la situation initiale, éviter par exemple une submersion post-accidentelle.

2) *COMMENT PROTEGER LES VICTIMES ?*

Trois cas types méritent d'être envisagés à cet égard : l'accident de la voie publique, l'accident domestique et bien entendu l'accident de la route.

a) **En cas d'accident domestique ou en cas d'accident sur la voie publique :**

Il convient de se rapporter à ce propos aux divers manuels évoquant les problèmes bien classiques de prévention de l'incendie à la maison, des électrotraumatismes et de tous les états asphyxiques susceptibles de survenir à domicile (confinement, air vicié ou toxique).

b) **En cas d'accident de la route :**

C'est bien sûr le cas dont est le plus fréquemment témoin le grand public, et qui va nous servir de description-type dans cette étude.

Cinq sortes de mesures s'avèrent indispensables d'envisager à cet égard, car les victimes peuvent se trouver en danger de 3 façons différentes :

— soit du fait de leur véhicule, compte tenu des menaces d'incendie qui peuvent peser sur lui ou de son instabilité ;
— soit du fait de la position des polytraumatisés, et c'est dans ce domaine que va intervenir le rôle primordial du balisage et des gestes élémentaires de survie ;
— soit du fait de la gravité de l'état des polytraumatisés dont les commandos de prompt-secours, aidés dans la mesure des possibilités par une médicalisation compétente et opérationnelle, vont relancer la vie.

Comment donc opérer compte tenu des modalités du danger ?

1° Il conviendra dans un premier temps **de protéger les victimes contre l'incendie.**

Il faut noter que ce type d'accident survient environ une fois et demie sur 1 000 collisions véhiculaires et que le danger résulte essentiellement de l'inhalation de vapeurs toxiques résultant de la combustion des matières plastiques, et en particulier de cyanure d'hydrogène dont la concentration est mortelle au taux de 10 ppm (travaux de Chaigneau, Le Moan et Quevauvillier, 1969).

A cet effet il sera donc nécessaire en arrivant au niveau du véhicule accidenté :
— de couper le contact sans retirer les clefs afin de ne pas les égarer, car elles vont être nécessaires ultérieurement pour le déplacement du véhicule ;
— de débrancher la batterie à partir du pôle négatif (encore appelé « borne de masse ») ;
— d'aveugler les fuites d'essence ;
— de recouvrir de terre les épanchements de liquides inflammables, notamment les traînées d'essence et les flaques d'huile ;
— d'interdire aux témoins de fumer au voisinage des véhicules accidentés ;
— si l'incendie est déclaré, il faudra le combattre efficacement en utilisant un extincteur dirigé vers la base des flammes, le témoin se plaçant le dos au vent afin que le produit soit rabattu sur elles et en évitant que ce dernier soit projeté sur les victimes. En ce qui concerne la manipulation des extincteurs de voiture, il faut également savoir qu'ils fonctionnent verticalement sans retournement.

2° Dans un second temps, il conviendra **de protéger les victimes contre l'instabilité du véhicule** en évitant les risques de glissement, de bascule ou d'écrasement.

Il faudra veiller au serrage et au blocage du frein à main.

Il faudra caler éventuellement le véhicule au niveau des roues arrière en sachant qu'une roue de secours ou un cric constituent d'excellentes cales.

Si le véhicule en déséquilibre risque de glisser sur le côté ou de se coucher dans un fossé, on utilisera tout moyen approprié, tel que banquette ou pneu par exemple.

3° Dans un troisième temps, il conviendra **de protéger** les victimes contre le suraccident à l'origine du « sinistre routier » par les mesures suivantes.

Le plus souvent en balisant à distance convenable de part et d'autre de l'accident par des signaux de ralentissement placés au minimum à une centaine de mètres en amont et en aval pour permettre aux automobilistes de ralentir à temps et de s'arrêter avant les obstacles.

Le balisage diurne étant effectué au moyen de signaux colorés ou de triangles de présignalisation.

Tandis que le balisage nocturne utilisera soit des signaux lumineux, tels que feux de détresse, bâtons lumineux ou lampes clignotantes avec un faisceau latéral blanc, soit des signaux fluorescents tels que palettes de présignalisation réfléchissantes et réflectorisées que l'on trouve dans certaines trousses de secours ou encore des brassards réflectorisés.

Il est très important d'insister sur le fait qu'il faut éclairer au maximum les victimes et les « véhicules obstacles » la nuit ou par temps de brouillard, notamment avec les feux de croisement de véhicules placés sur l'accotement dans une position perpendiculaire à l'accident ou à 45° par rapport à la circulation.

Dans certains cas et dans la mesure des possibilités, la protection du suraccident sera facilitée par la mise en place d'une déviation de la circulation.

4° Par la suite, il conviendra également **de protéger les victimes contre les intempéries,** notamment la pluie et le froid, en les couvrant avec tous les moyens disponibles à cet effet.

5° Enfin, il conviendra **de protéger les victimes contre le public lui-même.**

En éloignant avec autorité les donneurs de bons conseils, les faux sauveteurs ou faux secouristes affolés ou agités, ainsi que les entraides débordantes et désordonnées.

En constituant des « cercles de sécurité » autour des polytraumatisés afin d'éviter toute manipulation néotraumatique et nociseptique, sauf bien entendu s'ils se trouvent en situation de danger immédiat, tel qu'incendie ou submersion.

En interdisant leur transport évacuateur dans des véhicules inadaptés.

B) ENVISAGEONS MAINTENANT LE PROBLEME DE L'ALERTE

L'alerte ou « appel au secours » par le premier témoin est primordiale car elle tient en effet sous sa dépendance toute la phase opérationnelle des secours.

Elle doit être en effet **immédiate** car l'intervention sur les lieux du drame des moyens appropriés dépend de sa rapidité. Elle doit aussi être **correcte,** et trois questions se posent d'emblée à cet égard : alerter par quel moyen, alerter qui et alerter comment afin que l'intervention des secours organisés puisse s'effectuer dans des délais acceptables de l'ordre d'une vingtaine de minutes.

1re question — Alerter par quel moyen ?

2 procédés sont actuellement utilisés par le témoin de l'accident :

• Le téléphone et les bornes d'appels de secours d'urgence.

Une enquête réalisée en 1974 par la Direction de la gendarmerie a révélé que :
— dans 64 % des cas, l'alerte est réalisée à partir de **téléphones publics et privés,** (article 63 du Code pénal), et qu'elle est de l'ordre de 9 minutes à l'aide de ces moyens ;
— dans 8 % des cas, elle est réalisée à **l'aide des bornes d'appel d'urgence** spécialisées placées en bordure des voies de circulation, notamment tous les 2 kilomètres

sur les autoroutes, et reliées aux postes de commandement de gendarmerie ou de C.R.S. par des circuits directs et qui sont actuellement dans l'hexagone au nombre de 1 740. Le délai d'alerte par ces moyens est de l'ordre de 3 minutes.

Ces deux types de moyens présentent bien sûr **des contingences et des imperfections :**

— le téléphone est sujet aux aléas du réseau automatique ne permettant pas de faire jouer un système de priorité quand le réseau est encombré et au fait qu'actuellement il peut ne pas y avoir coïncidence entre les réseaux téléphoniques automatiques et les zones d'intervention des services publics de secours recevant ces appels ;

— en ce qui concerne les bornes d'appel d'urgence, les difficultés d'extension sont plutôt d'ordre financier que technique, et leur cadence d'implantation annuelle dans l'hexagone est d'environ de 500.

2e question — Alerter qui ?

Que d'appels mal dirigés et de temps perdu par ignorance de quelques règles simples !

L'alerte doit être donnée à :

• **La gendarmerie en rase campagne,** 4 000 brigades dans l'hexagone assurant une disponibilité permanente et diffusant l'alerte aux centres de secours de sapeurs-pompiers, aux ambulances prévues aux plans départementaux de secours routier et informant les hôpitaux de rattachement intéressés voire les organismes chargés de la médicalisation des secours s'ils existent (S.M.U.R., S.A.M.U.).

• **La police en zone urbaine.**

• **Et sur autoroute, l'autorité publique concernée** (C.R.S., Gendarmerie).

3e question — Alerter comment ?

Les renseignements apportés doivent être extrêmement précis, et l'organisation des secours nécessite les 7 types d'informations suivantes indispensables :

— la localisation exacte de l'accident et la distance par rapport à un repère : numéro de la route, nom de la rue, lieu-dit, borne kilométrique, croisement, carrefour, etc. ;

— la direction par rapport à un point précis : telle ville, tels sens de la circulation, telle autoroute, le témoin pouvant appeler sur une voie opposée à celle sur laquelle s'est produit l'accident ;

— la nature de l'accident : piéton, deux roues, véhicule contre un obstacle fixe, collision de deux ou plusieurs véhicules entre eux ;

— le nombre et le type de véhicules accidentés : voiture particulière, autocar, camion, camion-citerne, véhicule agricole, engins spéciaux ;

— le nombre de victimes (« au moins » **X** victimes) et la gravité apparente de leur état (victimes inconscientes, états hémorragiques, détresse ventilatoire) ;

— l'état de la chaussée : chaussée partiellement, totalement ou non encombrée (retard d'intervention des secours, nécessité de déviation, etc.) ;

— le danger surajouté : véhicules en flammes, incarcération des victimes, produits toxiques répandus sur la chaussée, pylônes électriques et haute tension, passage à niveau, submersion, déséquilibre sur un pont, etc.

C) ENVISAGEONS ENSUITE LES REGLES GENERALES A OBSERVER POUR SECOURIR LES VICTIMES

Deux cas peuvent se présenter :

— ou bien la situation des victimes ne les met pas en danger immédiat ;

— ou bien la situation des victimes les met en danger immédiat.

1) *AUCUN DANGER IMMEDIAT NE MENACE LES VICTIMES*

a) Dans le cas particulier, **deux urgences majeures** sont à considérer auprès desquelles les premiers témoins peuvent s'avérer efficaces :

— le danger d'arrêt respiratoire (détresse respiratoire) ;

— le danger d'hémorragie (détresse circulatoire),

et les manœuvres ci-après doivent alors être effectuées, les victimes laissées sur place afin de leur éviter toute manipulation intempestive :

• **Contre le danger d'arrêt respiratoire :**

— assurer à l'aide des doigts placés en crochet, la liberté des voies aériennes entravée par des obstacles aussi bien internes qu'externes (sécrétions, corps étrangers, fragments d'os, dentiers déplacés, caillots, vomissements) ;

— renverser la tête en arrière en soulevant la nuque tout en tirant doucement sur la tête par une traction occipito-mentonnière, et en respectant la moelle par déflexion ;

— assister la victime en respirant pour elle une quinzaine de fois par minute afin de payer sa dette en oxygène, la technique de ventilation artificielle orale s'avérant, sauf circonstance exceptionnelle, la seule efficace : bouche à bouche ou bouche à nez ;

— après succès et reprise de la ventilation spontanée, placer la victime en position latérale de sécurité (« position de sauvegarde » d'Arnaud) et la couvrir (couverture, vêtements) en attendant son évacuation.

• **Contre le danger d'hémorragie :**

Il faut bien apprendre au premier témoin qu'il ne peut agir que sur les saignements externes des plaies après les avoir découvertes, et qu'il ne pourra les aveugler que par forte compression manuelle directe effectuée sur une victime allongée, et en surélevant si possible le membre atteint.

L'enseignant ne devra pas perdre de vue que sont notamment exclus de la formation aux gestes de survie les points de compression ainsi que les signes de l'hémorragie interne et la pratique du massage cardiaque externe.

Il devra également insister sur le fait que l'emploi du garrot est d'ordre très exceptionnel (membre sectionné ou ventilation orale à pratiquer sur une personne sujette à une hémorragie très abondante).

b) **On invitera donc le premier témoin à retenir le sigle A B C :**

— **A** : allonger sur le côté, surtout en cas de perte de vigilance.

— **B** : respiration orale par bouche à bouche ou bouche à nez en cas d'arrêt respiratoire, après avoir libéré les voies aériennes.

— **C** : compression locale en cas d'hémorragie.

2) *LA SITUATION DES VICTIMES LES MET EN DANGER IMMEDIAT*

Les victimes doivent être soustraites à un danger imminent dans deux cas particuliers :

— **le risque d'incendie des véhicules dans lesquels elles sont incarcérées ;**

— **le risque d'écrasement secondaire des victimes** gisant **sur la chaussée** (cas particulier de l'autoroute).

Les manœuvres de dégagement qui s'imposeront alors s'efforceront de ne pas aggraver la situation, et seront enseignées au plan pratique au premier témoin :

— l'extraction des véhicules dite « en catastrophe » en maintenant rigide l'axe crâne-thorax-abdomen, le corps du sauveteur servant « d'attelle » à celui de la victime ;

— la traction dans l'axe des victimes par les pieds ou par la tête afin d'éviter les distorsions axiales, et la mise en position latérale de sécurité par rotation-glissement sur cet axe avec grande précaution.

3) *IL CONVIENDRA EGALEMENT DE RAPPELER LES MAUVAISES POSITIONS A EVITER OU A CORRIGER*

• Telle que **la « position de décubitus dorsal »** (danger de suffocation par vomissements, épanchements sanguins ou chute de la langue en arrière) ou les techniques à ne plus employer sauf circonstance exceptionnelle.

• Telle que **la « respiration artificielle manuelle »** (insuffisante au plan fonctionnel et aggravante de lésions costales ou vertébrales toujours possibles).

4) *ENFIN SI L'ON SE TROUVE EN PRESENCE D'UN ACCIDENTE DE « DEUX ROUES »*

Il convient d'enseigner dans le cas particulier au premier témoin du drame la bonne manœuvre de retrait du casque.

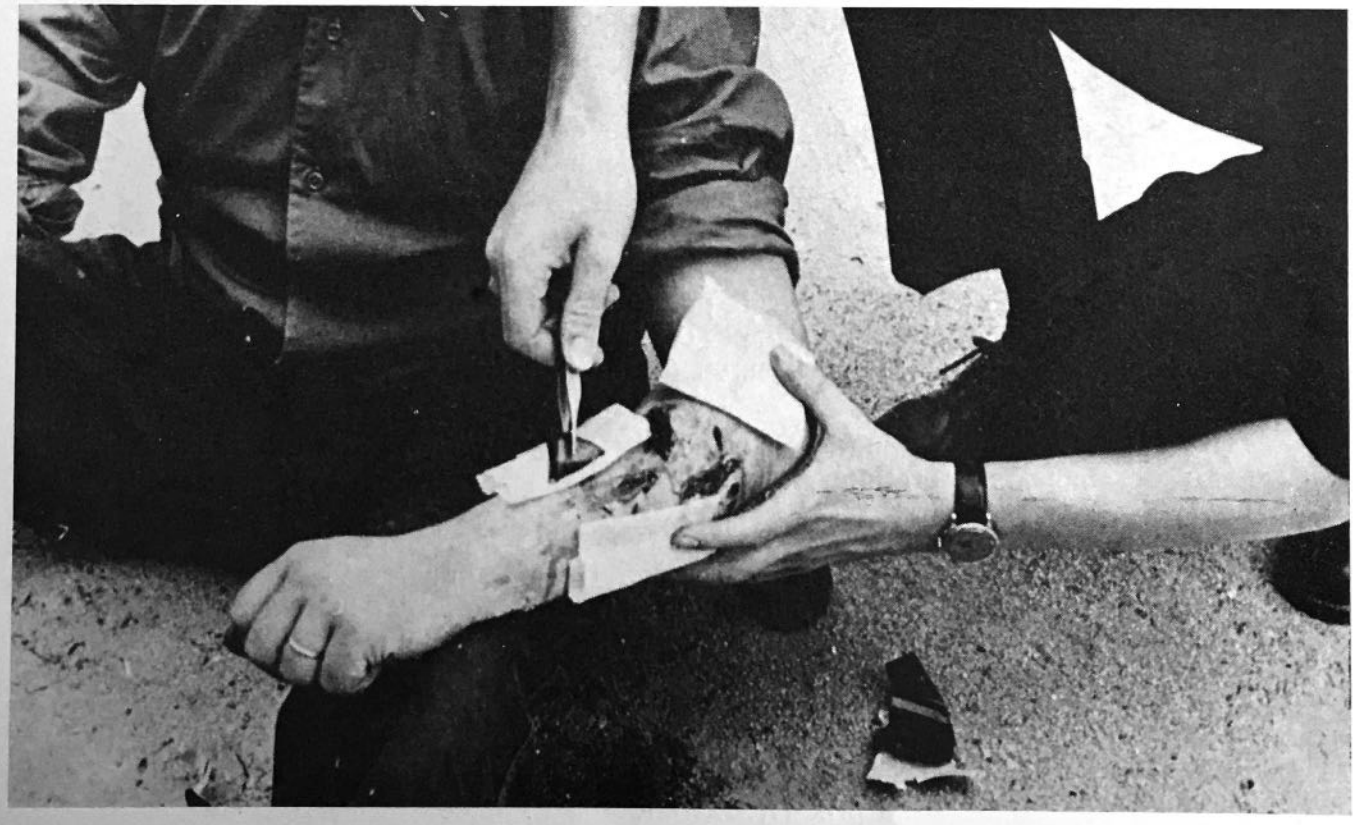
Dans la thèse du docteur Pradines, soutenue le 26 avril 1976 à la faculté de Toulouse, sur le problème des accidents de moto (à propos de 263 cas observés au cours d'une année d'activité des S.A.M.U. de Toulouse et de Montauban) il est fait mention que dans 85 % des cas le motard est porteur d'un casque du type « intégral » qu'il convient d'ôter correctement dès le début de la sauvegarde de la victime.

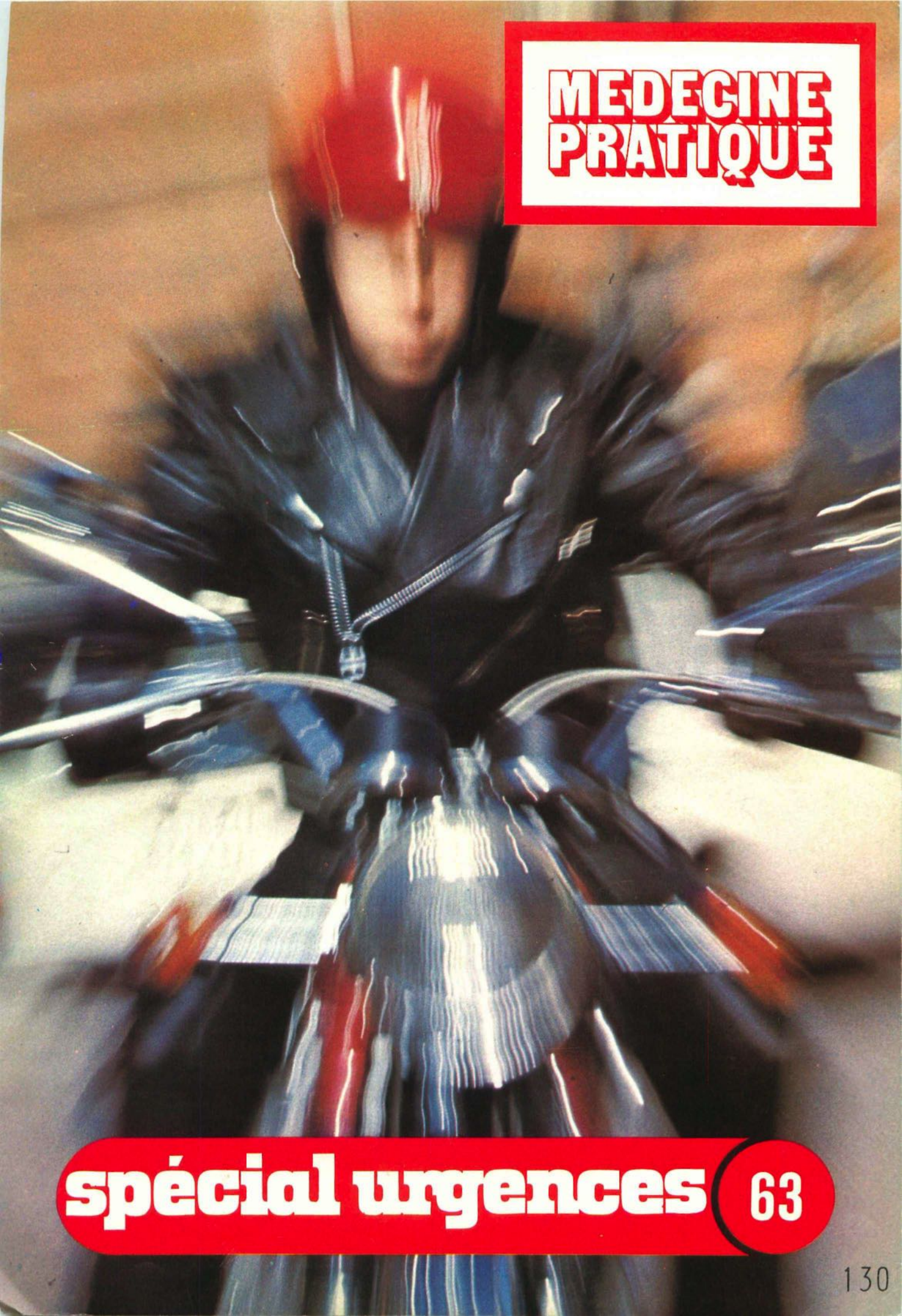
IV. — EN CONCLUSION

On meurt encore trop souvent aujourd'hui d'accidents quelle qu'en soit la nature, à cause de l'ignorance ou de l'indolence, quand ce n'est pas de la lâcheté, de son prochain.

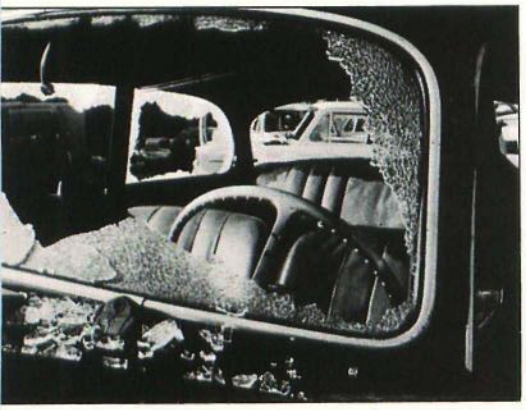
Pourtant l'article 63 du Code pénal en son paragraphe 2, prévoit que tout individu peut assister une personne en péril par son action personnelle, c'est-à-dire secourir une victime en mettant désormais en application ses connaissances particulières acquises par un enseignement minimal qui est celui relatif aux gestes élémentaires de survie.

Et si force est de reconnaître que jusqu'ici le présecours a été un aspect du secourisme par trop négligé, alors qu'essentiel face à un drame accidentel et à ses immédiates détresses, il est cependant heureux de constater que ce problème d'importance majeure vient enfin d'attirer l'attention des pouvoirs publics dans la plupart des pays européens, notamment dans le cadre de la traumatologie de la route si meurtrière où les « gestes qui sauvent » trouvent leur plus grande application et aussi leur plus grande utilité.




MEDECINE PRATIQUE
spécial urgences
63

Il suffit d'un geste pour sauver une vie



Un homme circule dans les rues de Paris lorsqu'il s'affaisse brutalement. Quelqu'un s'approche pour constater, comme tous les autres passants, que l'homme ne respire plus; le passant prend le pouls, se penche sur le cœur qu'il ausculte... Rien : un homme vient de mourir subitement et, dans le silence qui s'est créé au milieu du brouhaha de la ville, chacun réfléchit sur la fragilité de la vie.... Depuis l'autre côté du boulevard, deux sapeurs-pompiers qui ont vu l'attroupement, traversent en courant, écartent la foule et, rapidement mais avec le plus grand calme, l'un deux commence à pratiquer le bouche-à-bouche sur la victime tandis que l'autre procède à un massage cardiaque. Quelques instants s'écoulent et le cœur repart... Quelques minutes encore et l'ambulance des urgences arrive et emmène le malade à l'hôpital, où il restera quelques jours; un bilan cardio-vasculaire sera pratiqué et le « ressuscité », victime d'un incident passager, survivra sans aucun problème.

Il a suffi du passage de deux personnes compétentes pour que ne s'éteigne pas un cœur « trop bon pour mourir »...

Un médecin de 27 ans est victime d'un accident de la circulation; sa voiture fait deux tonneaux et se rétablit sur ses roues, dans un pré. Il est conscient mais souffre du dos. Son propre diagnostic est pratiquement fait tout de suite : la fracture de la colonne vertébrale est quasi certaine mais un élément est rassurant, les pieds bougent un peu. Il n'y a donc pas de rupture de la moelle épinière. Deux personnes ont assisté à l'accident et se précipitent. Le blessé leur demande d'avertir la gendarmerie ou les pompiers et de le laisser comme il est, ce que les « sauveteurs » prennent comme une manifestation déraisonnable due au choc nerveux et, contre les supplications du blessé, malgré ses ordres, ils le sortent péniblement de la carcasse de la voiture et l'étalent sur l'herbe. Ils sont fiers d'eux, pensant avoir bien agi, mais quand le blessé arrive à l'hôpital, on s'aperçoit qu'il est devenu paraplégique; il restera paralysé des membres inférieurs. Depuis 14 ans, le Dr C. se déplace en fauteuil roulant car on lui a sectionné la moelle épinière en accomplissant la seule manœuvre qu'il ne fallait pas faire.

Ces deux exemples pourraient être multipliés : on ne compte plus les vies sauvées grâce à un geste utile et celles qui ont été perdues à la suite d'une manœuvre malencontreuse. Lorsque le geste est le bon, on crie au miracle tandis que lorsqu'il est mauvais on accuse la fatalité. C'est trop simple, et il faut, comme pour toutes les activités humaines, se souvenir que le sauvetage s'apprend et que la bonne volonté ne suffit pas.

L'éventualité d'un sauvetage doit être présente à l'esprit de nous tous et non pas seulement à ceux que leur fonction ou leur métier met en contact avec des blessés ou des intoxiqués, des urgences médicales ou des noyés. Le sauvetage (pris au sens le plus large du mot) doit être connu de tous en raison de l'urgence qu'il réclame. Le sauvetage est toujours une urgence, ce qui sous-entend que lorsqu'on a pu faire venir sur place une personne qualifiée, il y a des chances pour qu'il soit déjà trop tard. Ce « trop tard » peut être apprécié à divers degrés : ce peut être la mort, ce peut être un retard dans la guérison, ce peut être une infirmité qu'on aurait pu éviter facilement, c'est très souvent une souffrance qui aurait pu être épargnée.

La civilisation dans laquelle nous vivons est pleine de dangers; ils sont proportionnels au confort dont nous bénéficions. Il existe ainsi une pathologie de la vitesse, une pathologie des vacances, une pathologie de l'eau, de l'électricité et du feu (qui est présent dans toutes nos activités). La nécessité d'agir vite et de connaître les gestes utiles peut se présenter à chaque instant aussi bien dans la rue qu'au foyer et toutes les mères de famille connaissent ainsi des moments d'inquiétude et parfois d'angoisse. Parfois, la connaissance du « geste qui sauve », une meilleure appréciation de la situation auraient permis de maîtriser la panique du moment. Il est des cas où des enfants sont morts parce que leurs parents ne connaissaient pas le geste simple qui permet de faire la frontière entre la vie et la mort.

Il importe que l'aide à l'urgence soit connue de tous. Il faut l'enseigner, sans toutefois se perdre dans les détails, et en restant pratique.

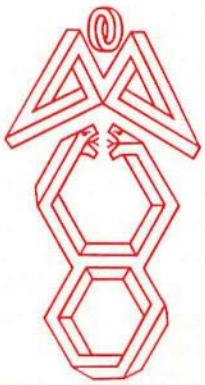
C'est ainsi que des vies seront sauvées... la nôtre peut-être.

Dr O. DESEVAUX

1978 ?

MÉDECINE PRATIQUE

ADMINISTRATION :
15, rue Pomereu, 75116 Paris
CCP PARIS 9.870-84



PARAIT MENSUELLEMENT

ABONNEMENT (PAR AN) :
FRANCE : ..... 55 ~~45~~ F
ETRANGER : ..... 70 F

LE NUMERO : 4 F

SEPT ÉDITEURS
S.A.R.L. au capital de 25 000 F
R.C. Tours 61 387

Société de Régie :
A.M.P.S., 15, rue Pomereu, 75116 Paris

Directeur : O. DESEVAUX

Sommaire 63

SPECIAL URGENCES

Sources iconographiques : Atlas Photo - Bern - CNRI - Fotogram - Roger-Viollet - Docs Médecine Pratique

ACCIDENT DE LA ROUTE:

A faire et à ne pas faire.

La fréquence des accidents de la route est telle que nous en avons tous vus; si, dans la plupart des cas, les dégâts se limitent à la tôle, les lésions corporelles sont très nombreuses, de gravité tout à fait variable, mais toutes demandent une intervention. Cette intervention doit être *précoce* dans tous les cas car on ne sait pas quel est le bilan corporel et qu'il est inutile de laisser quelqu'un souffrir; elle doit être *intelligente* car on ne compte pas les dégâts plus graves que ceux causés par l'accident lui-même dont le manque de réflexion de l'entourage a été responsable. L'intervention doit aussi être *compétente,* qualité inséparable de la précédente car il ne sert à rien de s'agiter (comme la mouche de la fable) si on ignore le « geste qui sauve », geste qu'il faut apprendre puisque c'est lui qui décide de la sauvegarde d'une vie.

Le blessé est-il conscient ?

S'il est conscient le blessé est alors capable, malgré le choc, de fournir des renseignements précieux mais il n'aura peut-être pas la force de le faire pendant longtemps. Pendant le temps où cela lui est possible, il est impérieux de lui demander ce qu'il ressent, s'il n'est pas soigné pour une maladie chronique (le diabète par exemple), s'il présente une allergie.

Il se peut que le blessé soit apparemment inconscient par suite d'un choc primaire. Il peut rependre conscience si l'on insiste dans les questions : un simple mot, une ébauche de geste est un renseignement précieux pour le médecin.

S'il semble inconscient, un geste utile est de lui ouvrir les paupière afin de regarder les pupilles : les pupilles dilatées signifient un déficit en oxygène au niveau cérébral. Il faut insister sur un fait bien connu (et souvent oublié dans l'affolement) que, même inconscient, le blessé peut fort bien entendre et comprendre les conversations : on s'abstiendra donc de tout commentaire, en particulier pessimiste pour l'avenir. Il faut laisser au blessé déjà choqué, un peu de « tonus » au lieu d'accentuer une anxiété bien compréhensible.

L'hémorragie

Ce point est essentiel et il faut insister. On doit se souvenir que certaines hémorragies externes sont spectaculaires mais peu graves; une plaie du cuir chevelu, même sans lésion crânienne, peut se présenter comme une fontaine de sang qui s'étale sur les vêtements et accentue l'impression de gravité alors que chez un blessé sans lésions apparentes, on ne se méfie pas d'une pâleur qu'on met sur le compte de l'émotion... alors qu'il suffirait de prendre le pouls (alors accéléré et faible) pour penser à une hémorragie interne autrement plus grave.

La respiration

La respiration doit être surveillée exactement comme on le ferait pour un noyé. Si elle est irrégulière, si les mouvements du thorax sont peu amples, si elle est trop lente, on peut penser qu'elle est inefficace et se tenir prêt à pratiquer d'urgence le bouche-à-bouche.

Les fractures

Puisque nous sommes dans les conditions de l'urgence extrême, il faut admettre que certaines fractures n'ont pas une importance primordiale : le blessé en souffre, certes, mais sa vie n'est pas en danger. Le problème est bien différent en cas de lésion de la colonne vertébrale. La moindre erreur risque alors d'être sanctionnée par une paralysie définitive.

Il faut donc répéter ce principe essentiel : *tout blessé doit être considéré comme présentant une fracture du rachis tant que le contraire n'a pas été prouvé.* Or, si cette certitude est acquise dans des cas évidents présentant une paralysie ou un fracas vertébral, dans l'immense majorité des cas, la fracture ne peut être affirmée que par la radiographie et, comme on ne peut pas la pratiquer sur le bord de la route, il est impératif

pour les sauveteurs de « faire comme si » : l'enjeu est trop important.

La colonne vertébrale est la charpente du corps mais, lors d'un accident, elle doit être considérée comme un véritable écrin protégeant un objet particulièrement fragile : la moelle épinière. Il ne faut jamais transporter ou manipuler pour le sortir d'un véhicule un blessé susceptible de souffrir d'une fracture du rachis autrement qu'en laissant la colonne maintenue sur toute sa longueur. Il se peut que la moelle soit intacte malgré la fracture, mais des mouvements de cisaillement ne manqueraient pas de se produire lors du transfert si l'on n'avait pas soin de maintenir la position de sécurité. Il faut être plusieurs pour dégager un blessé du rachis, de façon à le faire reposer sur six ou huit avant-bras, comme s'il était sur une planche. On n'est autorisé à extraire un blessé suspect que s'il y a un danger immédiat (incendie, par exemple) mais en lui faisant conserver du mieux possible la position initiale et surtout en lui maintenant la tête bien dans l'axe du corps, en le tirant par les pieds dès que cela est possible sans le prendre à bras-le-corps comme on le ferait d'un enfant endormi. Une fois extrait de la voiture, dans les meilleures conditions possibles, le blessé doit rester allongé, immobile sur le bord de la route, réchauffé par une couverture, en attendant l'arrivée des secours, sans autre manipulation, quelles que puissent être les protestations des témoins, souvent agressifs.

Pour les autres fractures, dont certaines sont parfois évidentes, il faut se souvenir que l'on ne peut rien faire qu'atténuer la souffrance engendrée par le déplacement et éviter l'aggravation. Il faut placer des attelles rembourrées (des vêtements par exemple ou du coton) dans la position où se trouve le membre, sans essayer de faire reprendre aux os leur place initiale par une réduction inutile, intempestive et dangereuse. Il n'y a aucun intérêt à remettre en place de façon approximative un os dont on ne connaît pas la position, si l'on n'est pas médecin et dont on ne sait pas si une esquille ne menace pas un nerf ou un vaisseau... Il suffit d'un appui donné par une planchette ou un carton maintenu par deux ligatures au-dessus et deux ligatures au-dessous de la fracture. **Rien de plus.**

Les règles essentielles du secours sur route.

Lors d'un accident de route, il faut d'abord éviter qu'il ne soit la source de carambolages en cascade : ce qui est vrai sur les grandes routes l'est encore plus sur les autoroutes. Il se produit malheureusement des carambolages en série avec morts et blessés graves parce qu'un curieux a ralenti brutalement pour regarder un accident survenu sur l'autre côté de la route.

Il faut avant tout protéger les sauveteurs. On doit donc baliser la route de toute urgence avant que la gendarmerie le fasse avec des moyens plus amples. Le meilleur procédé est d'installer, en amont et en aval du lieu de l'accident, une voiture, tous phares allumés, clignotants y compris. Il faut aussi que le sauveteur n'ait pas le réflexe excessif de se précipiter vers la voiture abîmée en se croyant lui-même protégé car d'autres véhicules peuvent survenir.

Ce qui est urgent n'est pas de désenclaver le blessé à tout prix, mais de le maintenir en vie. Il faut donc l'installer la tête sur le côté, desserrer ses vêtements et éventuellement commencer le bouche-à-bouche à l'intérieur de la voiture.

Il faut penser à la moelle épinière, comme nous l'avons déjà vu, et savoir que l'extraction d'un blessé est une manœuvre très délicate qu'il faut avoir appris si l'on ne veut pas dégager une victime paralytique.

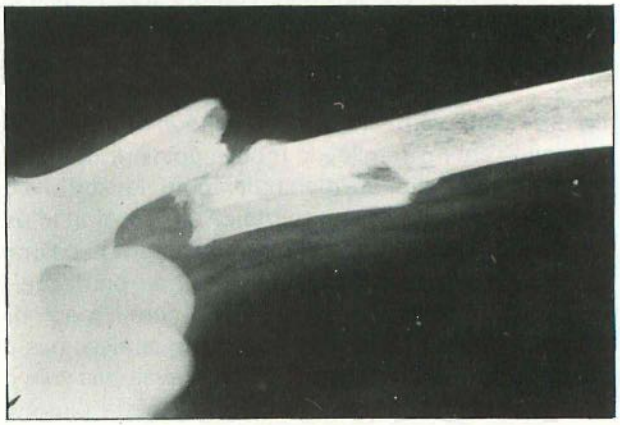
Il faut enfin savoir que le téléphone est l'arme la plus utile de celui qui veut porter secours. Avant le médecin, qu'il faut bien sûr prévenir, mais qui n'aura pas, sur place à sa disposition des moyens de réanimation « lourde », il faut appeler les pompiers ou les services de secours spécialisés, SAMU, SMUR ou gendarmerie.

Ce qu'il ne faut pas faire

Avant tout, il ne faut pas s'affoler, s'agiter et surtout s'improviser sauveteur. On ne doit pas entreprendre de geste à la légère; il est, par exemple inutile d'essayer de rendre la rectitude à un membre fracturé, non plus que de se risquer à réduire une luxation. Il ne faut pas, non plus, considérer l'accident comme une attraction et s'attrouper autour du blessé, lui ôtant l'air dont il a besoin.

Il faut éviter de toucher aux blessures et de les laver avec quoi que ce soit : cela n'est urgent que s'il y a une hémorragie... mais à vouloir nettoyer une plaie, on risque de faire saigner une artère qui s'était oblitérée spontanément. Il est seulement impératif de laver une plaie en présence d'un liquide corrosif. Dans tous les autres cas on doit se contenter de placer un

Souvent les accidents de la route entrainent des lésions spectaculaires. Ainsi, ces fractures ouvertes des deux jambes où les déplacements des fragments osseux déterminent une importante déformation.



Voici la radiographie d'un autre type de fracture : il s'agit d'une fracture à plusieurs fragments du fémur, gros os de la cuisse. Pour une telle lésion, il faut, après remise en place des fragments, les maintenir par un matériel métallique.

pansement ou, à défaut, un linge ou un mouchoir propre.

Il ne faut jamais essayer de faire absorber quoi que ce soit à une personne qui n'est pas consciente car cela ne sert à rien, si ce n'est lui faire courir le risque considérable de voir la boisson passer dans les voies respiratoires, ce qui est très grave. Il ne faut surtout pas faire boire d'alcool au blessé car, en ce cas plus que jamais, l'alcool est un véritable poison qui n'a jamais « remonté » personne mais risque de compliquer la tâche de l'anesthésiste; cela est d'autant plus important dans le cas où l'on pratique une prise de sang pour établir les responsabilités; on peut faire alors accuser un innocent.

Il ne faut pas chercher à ôter les corps étrangers, mêmes volumineux, qui sont fichés dans un membre ou même dans l'abdomen. Ils ont peut-être créé une hémorragie, qui s'est tarie par le maintien en place de l'objet blessant, mais qui risque de reprendre dès qu'on l'ôtera.

Il ne faut jamais transporter un blessé dans des conditions qui ne soient pas excellentes. Hormis le cas d'une hémorragie grave, il est préférable d'attendre un quart d'heure l'ambulance qui transportera confortablement un fracturé que de le tasser sur une banquette de voiture, même si on la transforme en couchette (le transfert du blessé est rendu difficile en raison de la présence du montant de portière) . Pour une colonne vertébrale peut-être fracturée, mieux vaut que le blessé soit transporté dans une camionnette allongé sur une botte de paille qu'en position assise dans une Rolls-Royce.

Tous ces gestes peuvent paraître simples lorsqu'on les envisage dans le calme mais le sont singulièrement moins devant un accident, dans la panique qui suit, où beaucoup de gens perdent leur calme. L'ensemble des gestes efficaces demande bien entendu un apprentissage mais sont inspirés essentiellement par le bon sens.

Le sauveteur est celui qui, dans le calme, fait ce qu'il sait parfaitement exécuter et non pas celui pour qui l'accident est une occasion de se mettre lui-même en valeur.

Le témoignage « il suffit d'un geste pour sauver une vie », en tête du « dossier » est très important. Il confirmait, il y a trente ans, que si tous, nous devions savoir agir face à quelqu'un en danger de mort, nous devions nous abstenir de toute intervention si la victime était consciente, ventilait et n'avait pas d'hémorragie. Au-delà des « 5 gestes, il faut une formation de secouriste.

Mais, comme la plupart des articles qui paraissaient dans de telles revues, on allait bien au-delà, on abordait aussi les fractures. Or, il ne fallait pas trop de détails, mais des exemples concrets, qui seront toujours les mêmes : inconscience (et non coma), difficultés pour ventiler (ou respirer) = LVA ou PLS si au sol ; ventiler si arrêt, comprimer si hémorragie. Voilà, c'est peu, mais essentiel, à apprendre à tous sans exception. Le permis de conduire étant un moyen de les toucher tous !

Pendant que ce travail de fond pour faire connaître – et admettre – les « 5 gestes » se poursuivait, l'autre combat, contre l'alcool au volant, s'intensifiait. M. **VEDRINE** réalisait un travail impressionnant. Il contactait chaque journal, dans chaque département ou région. Le texte de la pétition était diffusé et nous obtenions de nombreuses signatures.

En juin 1978, dans une revue « Mutuelle générale des préfectures » son président relaya « l'opération 100 000 signatures » comme on le lira ci-après.

D'autres mesures pouvaient permettre d'améliorer la sécurité routière et d'épargner des vies. Je faisais au délégué interministériel cinq propositions qui furent reprises par la presse (Ceinture, appui-tête, pare-brise, rétroviseur extérieur droit, contrôle technique).

Ainsi, les morts évitées, par les « 5 gestes », puis par des mesures drastiques contre la conduite en état d'ivresse et quelques mesures complémentaires, pouvaient permettre de sauver non pas des centaines mais probablement plusieurs milliers de vies chaque année, certes pas du jour au lendemain, mais en une période relativement courte.

C'est l'adjoint de **Christian GERONDEAU**, le **Colonel LAGACHE**, qui me répondit. Il y avait des réticences ou des incertitudes.

Ses réponses, avec mes commentaires, furent publiées par le même journal.

Ces cinq mesures furent retenues puis appliquées au cours de la décennie suivante.
Parfois à l'initiative des pouvoirs publics, parfois par celle des constructeurs d'automobiles.

C'est l'obligation du port de la ceinture à l'arrière des véhicules qui se fera attendre le plus longtemps. Il y avait eu ici une erreur fondamentale, dans la décision (reportée sans cesse) et dans la communication.

Preuve que, même entourés de multiples conseillers et de « hauts » fonctionnaires, nos responsables passent parfois totalement à côté de la réalité. D'autres drames révélèrent durement le fonctionnement interne du pouvoir, on peut citer le « sang contaminé » dans les années 80, l'affaire de l'amiante...

Actualité de la lutte contre l'ivresse au volant

OPÉRATION 100.000 SIGNATURES

« Notre ami Védrine — particulièrement sensibilisé au problème des accidents mortels de la circulation routière — lance un appel à l'effet de recueillir 100.000 signatures pour appuyer une proposition de loi relative au retrait du permis de conduire en cas d'homicide en état d'ivresse.

Le 16 juin 1977, l'Assemblée Nationale a voté un texte sensiblement différent de celui proposé en 1973. Le Sénat n'a pas encore été saisi du texte voté par l'Assemblée Nationale.

La pétition doit donc se développer avec ampleur pour faire pression sur le Gouvernement.

Le conseil d'administration de la Mutuelle Générale des Préfectures a décidé de s'associer à cet appel. Il est convaincu que les adhérents auront à cœur d'y répondre massivement.

La presse nationale et régionale s'est déjà faite l'écho de cette campagne.

Je suis convaincu que la Mutuelle Générale des Préfectures — dont l'un des buts est la protection... de l'enfance et de la famille — verra ses adhérents participer activement à l'opération 100.000 signatures. »

Le Président, André EMERY.

- 5 DEC. 1978 Rx 11

par Philippe VOLMERANGE

SÉCURITÉ

Cinq propositions de M. Burggraeve à M. Gérondeau

M. Didier Burggraeve, lauréat 1970 de la fondation de la Vocation, est un homme du Nord (demeurant aujourd'hui à Lys-lez-Lannoy, Parc d'Auteuil-B) bien connu pour ses initiatives en faveur de la sécurité. Animateur d'une campagne nationale pour le secours aux accidentés de la route et contre l'alcool au volant (qui se poursuit toujours), il a suivi d'autres dossiers comme le casque qpour les deux-roues, les sièges pour enfant, la ceinture de sécurité, etc... M. Burggraeve vient d'écrire à M. Gérondeau, secrétaire général du comité interministériel de Sécurité Routière afin de lui faire cinq propositions qui pourraient entrer en application dans les prochains mois :

CEINTURE : enfin un type unique sur tous les véhicules, à enrouleur, aux places avant et arrière avec la même largeur (ce qui n'est pas le cas actuellement selon les marques). La ceinture doit être plus large pour garantir un véritable maintien et offrir une résistance totale par rapport à une vitesse de 100 km /h avant freinage ou accident et un poids normal de 75 kg.

APPUI-TETE : montage systématique, aux places avant et arrière, de l'équipement complémentaire indispensable des ceintures. Un appui-tête incorporé au siège, c'est-à-dire résistant aux chocs éventuels. L'appui-tête évite la brutale flexion du cou et de la tête en avant ou en arrière (selon l'impact) ou dans les deux sens, ce qui provoque des accidents vertébraux.

PARE-BRISE : faire monter en série sur tous les véhicules un pare-brise en triplex qui évite l'éclatement, les blessures aux yeux et au visage et qui ne coûte qu'environ 15 à 20 % plus cher que le pare-brise actuel dénoncé par de nombreux spécialistes depuis des années.

RÉTROVISEUR : extérieur droit, en plus du gauche, afin d'obtenir une visibilité totale des mouvements latéraux. Le rétroviseur extérieur droit est apprécié par ceux qui l'utilisent car il évite souvent de renverser un deux-roues qui double imprudemment par la droite au moment d'un virage à droite par exemple.

CONTROLE TECHNIQUE : comme dans d'autres pays étrangers, engager un contrôle technique des organes principaux sous la responsabilité de centres agréés et responsables pour les voitures de plus de 5 ans, puis tous les deux ans, puis chaque année à partir de 10 ans d'âge. Ce qui n'est pas excessif et paraît normal pour une machine comme l'automobile.

Ces 5 mesures peuvent être applicables assez rapidement et permettraient de compléter les mesures prises ces dernières années.

Mais il reste encore beaucoup à faire pour la Sécurité Routière et c'est dès l'école primaire qu'il faut apprendre aux enfants, avec le concours des parents qui doivent montrer l'exemple, comment il s'agit de se comporter sur le chemin de l'école...

M. Burggraeve nous a promis de nous communiquer la réponse de M. Gérondeau.

28 DEC. 1978

SÉCURITÉ...

Nous avons publié dans une précédente chronique cinq propositions pour l'amélioration de la sécurité communiqués par M. Didier Burggraeve au Comité Interministériel de la Sécurité routière. Voici l'essentiel des réponses du C.I.S.R. suivies du commentaire de M. Burggraeve :

CEINTURE DE SÉCURITÉ :

Votre proposition d'une ceinture plus large va tout à fait dans le bon sens. A tel point d'ailleurs que la régie Renault est passée, sur tous ses modèles, à des sangles de 6 cm au lieu de 5 cm, depuis de très nombreuses années ; seule dans ce cas, on pourrait le regretter. Il ne s'agit pas pourtant de querelles d'experts mais le changement de 5 en 6 cm pour les largeurs de sangles outre qu'il représente une modification dont les conséquences industrielles ou économiques sont à prendre en considération, ne se justifie pas actuellement de manière très rigoureuse. En effet, l'amélioration de la retenue, bien qu'elle soit à peu près certaine par un élargissement modéré de la sangle est difficile à évaluer avec précision. Par ailleurs, de très nombreuses études, visant à accroître les performances des ceintures, mais cette fois de manières très significatives, sont en bonne voie et il serait prématuré et peut-être inutile de bouleverser les normes actuelles.

Ce qui est regrettable, encore une fois, c'est que si désormais les ceintures à enrouleur sont obligatoires à l'avant sur les voitures neuves, ces mêmes voitures neuves sont équipées d'anciennes ceintures à l'arrière.

Par ailleurs, l'élargissement de la ceinture permettrait d'assurer une efficacité la meilleure possible. Ce seul motif justifie que toutes les marques suivent la régie Renault.

APPUI-TÊTE

Cet équipement n'est pas, en vérité, complémentaire des ceintures. Cependant, nous encourageons constamment les constructeurs d'automobiles à équiper leurs véhicules avec des appuis-tête inté grés, solution dont vous soulignez l'utilité dans votre correspondance.

le complément indispensable de la ceinture. Sans appui-tete, lors d'un choc donc d'un arrêt brutal, ou lors d'une collision par l'arrière, l'hyperextension ou l'hyperflexion du cou et des vertèbres cervicales ou des deux mouvements violents à la fois provoquent des accidents vertébraux qui seraient considérablement amoindris ou supprimés avec l'appui-tête. C'est pourquoi, ce dispositif doit être monté aux places avant et arrière dès que les ceintures équipent l'ensemble d'un véhicule.

PARE-BRISE

Là encore, des études internationales ont montré que la présence de sécurité a changé les données du problème. Cependant, les industriels concernés, à l'issue de recherches très longues et continues, ont mis récemment sur le marché des pare-brise destinés à éliminer les inconvénients des «trempés» et des «feuilletés» tout en conservant, autant que faire se peut, leurs avantages respectifs. Certaines de ces solutions me semblent d'un très grand intérêt ; il n'apparaît donc pas judicieux qu'à ce stade de la mise au point, des réglementations nouvelles soient élaborées.

Même si la ceinture de sécurité a diminué les risques d'être projeté dans le pare-brise, l'éclatement de ce dernier est un risque souvent dénoncé qui provoque des lésions oculaires ? C'est dans ce sens que le nouveau type de pare-brise expérimenté et déjà monté sur des voitures de haute gamme pourrait être généralisé.

RÉTROVISEUR

La pose d'un rétroviseur à droite ne pourrait se concevoir qu'avec une obligation parallèle de prévoir la présence d'un dispositif permettant de le régler de la place du conducteur. Or, ces dispositifs, pour simples qu'ils soient lorsqu'ils concernent les rétroviseurs gauche seulement deviennent très onéreux et complexes pour le réglage de celui de droite. L'avantage d'un pareil équipement, compte tenu surtout de l'excellent champ de visibilité vers l'arrière que ménagent les constructeurs d'automobiles, semble donc assez limité.

Trouver comme excuse à l'utilité évidente, du rétroviseur extérieur droit la difficulté de réglage, c'est vraiment plaisanter avec la sécurité routière. Et si l'on conçoit l'avenir avec des sièges avec appui-tête à l'arrière, ce dispositif est complémentaire d'une totale visibilité. Et il serait possible de prévoir des rétros avec visualisation de l'angle mort.

CONTROLE TECHNIQUE

Cette mesure a donné lieu à la réalisation d'études intensives de faisabilité, de coûts et d'avantages de notre part et de la part de certains départements ministériels en liaison avec de nombreuses organisations professionnelles. La solution qui a été retenue puis mise en œuvre et qui consiste à donner un guide technique aux professionnels concernés, automobiles-clubs, garagistes... sous la forme d'une norme AFNOR nous a semblé la meilleure étape.

En effet, les déboires de certains pays étrangers nous incitent dans ce domaine à la plus grande prudence, tout en réservant une amélioration progressive de l'état des véhicules et donc, sans doute, de la sécurité sur les routes.

Il faudra nécessairement en venir à un contrôle technique des organes principaux et du carnet de bord officiel tenu, pour ce qui est des organes essentiels, sous la responsabilité des centres d'expertise et des garagistes appelés à effectuer réparations ou mise en état. Mais la route sera longue...

... Les propositions de M. BURGGRAEVE en avance sur leur temps

1979

Les associations se préparaient au « choc » de la formation aux GES car le nombre potentiel de candidats était considérable. Maintenant que tout était lancé par la sécurité civile, il fallait y aller, en espérant que le ministère des Transports ait un geste de bonne volonté – ou de bonne compréhension - du problème, de son acuité, de son urgence, pour les candidats aux permis de conduire.

Chaque fois que je le pouvais, je prenais contact avec une association qui se préoccupait de la sécurité routière, pour confirmer nos convergences de vues et aussi pour attirer son attention sur la « survie » des blessés de la route qui passait par la formation de tous les usagers aux « 5 gestes qui sauvent ».

Ainsi ai-je pu échanger quelques courriers avec le président du CNASUR. Je pensais pouvoir participer à l'émission « Les dossiers de l'écran », à la télévision, qui, lors de chaque soirée, jusque tard dans la nuit grâce aux appels des téléspectateurs à « SVP », abordait un thème et tentait de le traiter le plus complètement possible.

Si de nombreux points furent traités au cours de cette émission et la pétition nationale des 100 000 signatures évoquée par M. **LAPEYRE,** rien sur les premiers secours à apporter aux victimes en détresse !

Nous avions des combats communs mais comment accrocher cette association pour qu'elle parle également et puisse défendre le projet des « 5 gestes » ? Il ne suffisait pas de dire « il faut » ou « il faudrait », quels arguments pour prétendre mettre en place un tel enseignement ?

Déjà, nous, qui étions à l'origine du projet avions des difficultés à nous faire entendre, notamment par le ministère des Transports qui, volontairement ou pas, avait mélangé l'intervention du ou des premiers témoins avec celle des secours spécialisés !

Dans la revue de la FNPC, la question écrite du député du Nord et maire de Roubaix **Pierre PROUVOST** était publiée. Volontairement, il n'était pas fait mention des « 5 gestes qui sauvent » et la proposition d'une formation facultative, pour commencer, au lieu de ne rien faire, étant relancée.

La réponse du ministre, alors que les textes réglementaires pour la formation aux « gestes élémentaires de survie » étaient enfin sortis, précise seulement, au cours de cette année 1979, que la décision « n'a pas été rapportée » !

Mais la décision avait été réglementaire et non législative, ce n'était pas une loi émanant soit d'un texte du gouvernement (projet de loi) ou de parlementaires (proposition de loi) mais bien une décision, terme repris dans la réponse....

Donc il ne devait pas y avoir de rapporteur ni de rapport !

Qu'est-ce que cela voulait dire ?

+ Ph. Lettre ouv. Pt de la Républ "bombes roulantes".

+ art. S.R. pr inf.

Le 9 février 1979

Monsieur Roger LAPEYRE
Président du C.N.A.S.U.R
78 rue de l'Université
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Je vous avais écrit le 19 juillet 1978 à la suite de l'émission des "Dossiers de l'écran" et vous m'aviez brièvement répondu le 6 août pour me dire qu'un courrier suivrait début septembre.

Engagé, comme vous le savez, dans le Combat pour la Sécurité Routière depuis de nombreuses années, je voulais connaître vos propositions, vos moyens d'action et les prochaines initiatives que vous comptez prendre.

Je vous remets ci-inclus pour information photocopie de la lettre ouverte que j'ai adressée au Président de la République au sujet des "bombes roulantes".

Je suis cette affaire de près, depuis la catastrophe de Saint-Amand-les-Eaux en 1973 et je suis en contact avec le Maire de cette ville ainsi qu'avec M. NOTEBART, Député-Maire de Lomme, Président de la Communauté Urbaine de Lille qui vient d'écrire au Ministre des transports au sujet de la règlementation afférente à ces transports par route.

Peut-être dans l'avenir pourrons-nous associer nos efforts afin d'avoir plus de poids et de force ?

Dans l'attente de vous lire, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en mes sentiments très distingués.

Didier BURGGRAEVE

Lauréat de la Fondation
de la Vocation.

141

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE SAUVETAGE ET DE SECOURISME

Fondée en 1899 par R. PITET - Reconnue d'utilité publique

Honorée du Haut Patronage de Monsieur le Président de la République

COMITÉ DÉPARTEMENTAL DU NORD

Parc d'Auteuil B
59390 LYS-LEZ-LANNOY
Tél. 75.97.46

Le 19 juillet 1978

Monsieur le Président du
C. N. A. S. U. R
78 rue de l'Université
75007 PARIS

article
" Pas un mot pour ceux qui "jouissent".

Donl G.V.

Monsieur le Président,

Je n'ai pas pu participer au débat des "Dossiers de l'écran" de la semaine dernière. J'ai toutefois suivi l'émission avec beaucoup d'attention. J'ai évidemment posé deux questions par l'intermédiaire de SVP, l'une à M. GERONDEAU au sujet du Secours aux blessés de la route, l'autre à M. PEYREFITTE au sujet de l'alcool au volant.

Je vous remercie d'avoir été le seul à parler de la Pétition Nationale de 100.000 signatures dont nous sommes toujours, M. VEDRINE et moi-même les animateurs.

Je regrette par contre que personne, et pourtant je comptais sur vous croyez-le bien, n'ait parlé des accidentés qui meurent faute de secours rapides.

C'est pourquoi j'ai rédigé un texte, que je vous remets ci-inclus, et qui a été adressé à plusieurs Journaux.

Peut-être pourriez-vous solliciter pour l'avenir auprès de M. JAMMOT un "dossier" sur les secours d'urgence sur la route et notamment la formation indispensable des automobilistes.

J'espère que nous pourrons à l'avenir avoir des contacts plus étroits car notre Combat est le même et nous nous rejoignons sur beaucoup de points (notamment la limitation de vitesse à 50 en ville, 80 sur les routes et 120 sur les autoroutes).

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en ma considération la meilleure.

Didier BURGGRAEVE

Instructeur de Secourisme
Président Départemental du Nord
de la F.F.S.S

QUESTIONS ECRITES...

Permis de conduire (secourisme).

16514. — 24 mai 1979. — **M. Pierre Prouvost** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la décision prise en novembre 1974 par le comité interministériel de la sécurité routière décidant la mise en place, à compter du 1er janvier 1976, d'une formation élémentaire de secourisme dans les épreuves du permis de conduire. Cette décision n'a jamais été appliquée. En conséquence, il lui demande de bien vouloir l'informer de la date à laquelle cette mesure sera mise en application et, dans cette attente, s'il ne serait pas possible de mettre en place, dans les plus brefs délais et à titre facultatif, un dispositif d'enseignement assuré par les organismes de secourisme agréés et les associations qui leur sont affiliées, permettant aux candidats au permis de conduire de recevoir cette formation élémentaire de secourisme.

Réponse. — La décision prise par le comité interministériel, en vue de rendre obligatoire la possession de l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie par les candidats au permis de conduire n'a pas été rapportée. Cette disposition, qui implique par ailleurs une modification du code de la route, ne saurait entrer en vigueur avant que les organismes et associations agréés pour l'enseignement du secourisme soient en mesure de satisfaire la demande. De ce fait, aucune date précise ne peut être avancée. Dans l'attente, rien ne s'oppose, en effet, à ce que, à titre facultatif, les candidats au permis de conduire suivent auprès des associations et organismes agréés les séances d'initiation aux techniques d'urgence, afin de recevoir l'attestation correspondante. Une information particulière sera diffusée, en ce sens, afin de favoriser, dès le mois de septembre 1979, la participation des candidats au permis de conduire aux cours d'initiation ouverts sur l'ensemble du territoire.
J.O.D.A.N. — 25 Août 1979.

Certes, pour mettre en application cette disposition, c'est-à-dire pour la rendre obligatoire pour tout candidat à un permis de conduire, il fallait une « modification du code de la route », nous le savions. C'était le travail du ministère des Transports, bien qu'il y avait encore des interférences à propos des permis de conduire avec le ministère de l'Intérieur.

Mais si une telle modification (réglementaire donc effectuée par décret et non par le vote d'une loi ou d'un article dans un texte proposé, par le Parlement) était tellement compliquée qu'il fallait un concentré de juristes pour y parvenir, on pouvait comprendre la tâche incommensurable qui se présentait au pouvoir réglementaire !

Quand on ne veut pas, on trouve toujours des excuses et on complique le sujet à l'infini. Toutes les « objections » des ministères ont été, pourtant, une à une, réfutées.

Toutefois, le ministre acceptait, sans citer précisément les GES (ce qui permettait de penser qu'une formation aux « 5 gestes » en 4 heures pourrait être recevable) qu'à titre facultatif (pour reprendre la proposition du député) « les candidats au permis de conduire suivent....des séances d'initiation aux techniques d'urgence ».

Ce ministère (de l'Intérieur) était même prêt, dès le mois de septembre 1979, à favoriser une telle initiative afin de lancer la participation des candidats au permis de conduire aux cours d'initiation (qui seraient ouverts par les associations de secourisme*).

Ce qui fut plus réjouissant à lire, ce fut le compte rendu, toujours dans la revue de la FNPC (Fédération Nationale de Protection Civile), à l'époque le second organisme national, après la Croix Rouge, pour la formation au secourisme, de l'assemblée générale de l'ADPC 31, présidée par le **Professeur Louis LARENG (1).**

C'était un plaidoyer en faveur des « 5 gestes », puisqu'on pouvait lire, sous la plume du directeur (et fondateur) du SAMU de Toulouse :

« Faut-il enseigner le programme classique du brevet national de secourisme (BNS) à tout le monde ? A l'heure actuelle, cela ne paraît plus souhaitable »...

« .. sur le plan pédagogique, il paraît évident que l'enseignement de **4 gestes** importants et d'application immédiate, **séparé du reste du programme**, permet une meilleure assimilation et évite le délayage de techniques que nous savons prioritaires au sein de techniques de deuxième plan »...

Et ces 4 gestes, quels étaient-ils ?

* Dans l'agglomération de Roubaix, les équipes SOS, rattachées à la FFSS, s'étaient regroupées au sein d'une seule et nouvelle structure, l'ASAR (Association des secouristes de l'agglomération de Roubaix) créée le 18 février, qui repris à son compte la campagne des « 5 gestes qui sauvent » et l'organisation de formations gratuites aux « 5 gestes qui sauvent ». L'ASAR ne fut pas rattachée à une fédération nationale mais signa une convention avec la préfecture, comme le prévoyaient les textes issus du décret de 1977, ce qui lui permettait d'enseigner le secourisme et de créer, en 1980, la première « équipe d'urgence » du département du Nord.

(1) : Aujourd'hui président de la FNPC.

LA VIE DES ASSOCIATIONS...

A.D.P.C. DE LA HAUTE-GARONNE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'A.D.P.C. 31

Le mercredi 19 Septembre 1979 à 18 heures, s'est tenue, à la Faculté de Médecine de TOULOUSE, l'Assemblée Générale de l'Association pour le Développement de la Protection Civile de la Haute-Garonne (A.D.P.C. 31).

L'imposante salle du conseil était comble et la présence de nombreux instructeurs, jeunes moniteurs et secouristes, témoignait du dynamisme de l'Association qui fête ses 13 ans cette année.

Photo MORERE

De G. à Dr. : M. DUDOGNON (trésorier), M. LARENG (président), M. GAUMY (secrétaire), de l'association pour le développement de la protection civile de la Haute-Garonne.

Monsieur le Professeur L. LARENG, Président de l'Association était entouré de Monsieur GAUMY : Secrétaire Général, et de Monsieur DUDOGNON : trésorier. Etaient également présents : Madame de DARAN : responsable de l'enseignement du secourisme, le Docteur VOGEL : responsable des équipes actives, et de nombreux représentants des sections locales du département, ainsi que deux médecins du SAMU de TOULOUSE.

En ouvrant la Réunion, le Professeur LARENG fit un rapide historique des circonstances qui ont présidé à la création d'une Fédération Nationale de la Protection Civile ; l'A.D.P.C. 31 faisant partie du lot des premières associations départementales qui ont donné naissance à cette Fédération.

SECOURISME ET PRÉVENTION

SECOURIR

L'un des objectifs de l'association est de former de nouveaux secouristes et de recycler les anciens, de manière à disposer à tout moment d'hommes et de femmes utiles et efficaces sur les lieux même de la détresse. Cet objectif résulte d'une constatation liée à la médicalisation des secours d'urgence : en effet, les médecins de l'urgence constatèrent, en de maintes circonstances, qu'il n'y avait pas assez de secouristes formés capables d'accomplir les quelques gestes simples de survie qui constituent le premier maillon sur lequel repose la chaîne des secours, ceci afin d'assurer à la victime un premier conditionnement (souvent vital) lui permettant d'attendre l'arrivée du médecin.

L'effort consiste donc à informer et à former une part toujours plus grande de la population. Un choix doit alors s'effectuer. Faut-il enseigner le programme classique du Brevet National de Secourisme (BNS) à tout le monde ? A l'heure actuelle, cela ne parait plus souhaitable. Bien que dans l'absolu le programme du BNS soit très complet et son enseignement assuré par des moniteurs extrêmement motivés et compétents, il fait courir le risque de passer à côté de la véritable urgence. Certes, il est bon de savoir effectuer la contention d'une entorse de la cheville grâce à la connaissance d'une technique précise de bandage, mais il nous paraît plus important et plus urgent de savoir effectuer une compression directe manuelle devant une hémorragie artérielle. C'est pour cette raison qu'il nous semble préférable de commencer par **l'enseignement systématique des gestes de survie** et de réserver le programme du BNS à ceux qui, une fois sensibilisés, désirent accroître le champ de leur connaissance et de leur action.

De plus, sur le plan pédagogique, il paraît évident que l'enseignement de 4 gestes importants et d'application immédiate, séparé du reste du programme, permet une meilleure assimilation et évite le délayage de techniques que nous savons prioritaires au sein de techniques de deuxième plan.

L'expérience pratique nous montre, à l'heure actuelle, que parmi ces gestes, si l'Alerte et la Protection sont le plus souvent correctement effectués, il n'en est pas de même pour les 3 autres concernant :

— les procédés d'arrêt d'une hémorragie
— l'assistance respiratoire
— la position d'installation de la victime (PLS etc.)

qui ne souffrent pas de retard dans leur mise en place et de faute dans leur technique.

Pour toutes ces raisons, la délivrance de diplômes de gestes de survie doit pouvoir s'effectuer **depuis la maternelle jusqu'à la retraite,** et ceci au sein de toutes les catégories socio-professionnelles de la nation. Pour atteindre un tel but, il semble intéressant de prévoir l'obligation de cet enseignement au cours de périodes quasiment inéluctables pour la plus grande majorité des Français. C'est ainsi que la **Période Scolaire** et universitaire reste un moment privilégié, le temps du **Service National** est lui aussi l'occasion de sensibiliser les jeunes appelés par une instruction correctement effectuée (ce qui est le cas dans de nombreuses garnisons lors de la période des classes). De plus, si les textes préparés passent à l'Assemblée Nationale, cet enseignement devrait devenir obligatoire pour l'obtention **du permis de conduire.**

PREVENIR

« Mieux vaut prévenir que guérir ». Cet adage largement répandu ne date pas d'aujourd'hui, mais il est devenu un des objectifs prioritaires de toute la médecine moderne. La Prévention est l'affaire de tous : elle nécessite une large éduca-

« L'expérience pratique nous montre, à l'heure actuelle, que parmi ces gestes, si l'alerte et la protection sont le plus souvent correctement effectués, il n'en est pas de même pour les 3 autres concernant :

- les procédés d'arrêt d'une hémorragie
- l'assistance respiratoire
- la position d'installation de la victime (PLS etc.)

... qui ne souffrent pas de retard dans leur mise en place et de faute dans leur technique ».

Et le **Professeur LARENG** d'inciter à la formation à ces « gestes de survie », dès la maternelle « jusqu'à la retraite »...et de prévoir l'obligation (à l'école, durant le service national) et, ajoute t'il :

« De plus, si les textes préparés passent à l'Assemblée nationale, cet enseignement devrait devenir obligatoire pour l'obtention du permis de conduire ».

Il y avait un accord total avec cette intervention. Et nous avions non pas 4 mais nos « 5 gestes » (Alerte, Protection, Arrêt d'une hémorragie, Assistance respiratoire et PLS), presque dans l'ordre chronologique que nous proposions !

Le seul point divergent mais il était secondaire, à partir du moment où nous étions d'accord sur les gestes, les seuls à retenir (pour le grand public) ainsi que la démarche à propos du permis de conduire, était de savoir si l'obligation résulterait d'un texte réglementaire (décret) ou parlementaire (proposition ou projet de loi).

Comme le ministère des Transports n'était pas d'accord et qu'il cherchait toutes les excuses possibles pour différer voire faire oublier une telle idée, comment y arriver quand même par la voie réglementaire puisque tout le monde prétendait que c'était la seule voie possible, la part du législatif et de celle réservée au pouvoir réglementaire étant très explicite – tout au moins encore en 1979, dans la Constitution de 1958.

Mais, outre les « 5 gestes », il y avait l'alcool au volant, les poids lourds et les « bombes roulantes, la ceinture à l'arrière, le casque obligatoire pour les deux roues à moteur, le contrôle technique.... Je ne lâchais pas à propos de l'appui-tête, ce que rappela un article de presse du 11 octobre (La Voix du Nord).

Ce que nous ne devions pas oublier, c'est qu'au sein des entreprises, existait depuis longtemps (1954) une formation au secourisme du travail (SST). Longue et aussi théorique, elle fut rénovée, abrégée et ramenée à l'essentiel (par rapport aux accidents du travail), en 1971*.

Le dépliant diffusé par l'INRS (nouveau nom de l'INS – on avait ajouté « recherche ») pouvait (presque) s'appliquait aux « 5 gestes » :

« Sa vie.... Tient à un fil, à un souffle, à un geste ».

* Invité par l'INRS, informé par le journal « France Soir » de mon projet des « 5 gestes », j'ai pu participer à la réunion nationale qui avait pour but de préparer ce changement fondamental. A cette époque, je formais des secouristes (BNS, ranimation, secourisme routier) mais aussi des SST. Ce qui me permit d'expérimenter la réforme moi-même (à la demande de la CRAM) puis de l'appliquer.

LA VOIX DU NORD DU JEUDI 11 OCTOBRE 1979

M. Didier Burggraeve relance sa campagne pour l'appui-tête obligatoire

On nous prie d'insérer :

«M Didier Burggraeve, lauréat de la Fondation de la Vocation, qui anime depuis de nombreuses années plusieurs Campagnes pour l'amélioration de la Sécurité Routière, relance sa campagne pour l'appui-tête obligatoire, si possible intégré, aux sièges avant et arrière, avec des ceintures de sécurité, toutes à enrouleur, plus larges et plus résistantes.

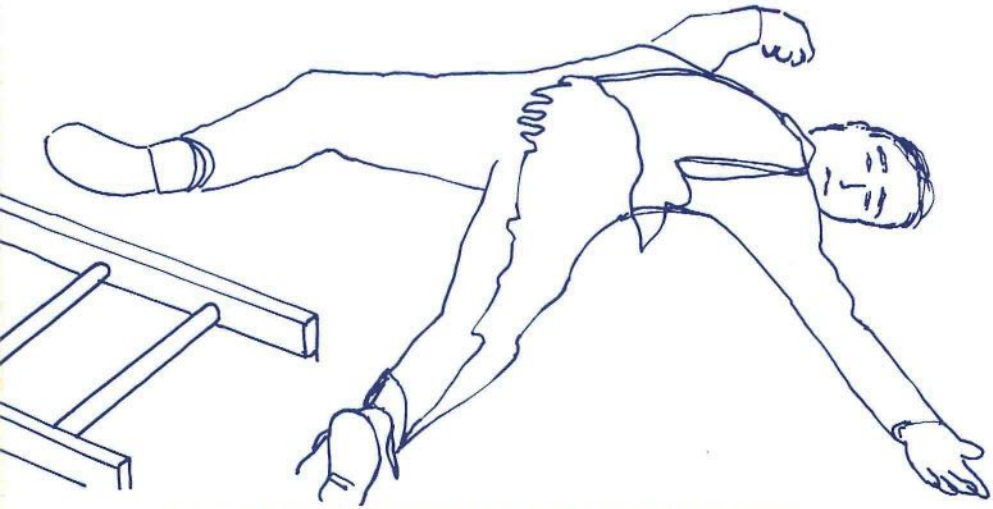
«M. Burggraeve avait déjà sollicité l'avis de M. Gerondeau, secrétaire général du comité interministériel de la sécurité routière, qui répondait que l'appuit-tête n'était pas vraiment un complément indispensable de la ceinture mais qu'il encourageait cependant les constructeurs à équiper leurs véhicules.

Devant cette réponse surprenante à ses yeux, M. Burggraeve demandait alors au ministre de la Santé une étude technique, scientifique et médicale.

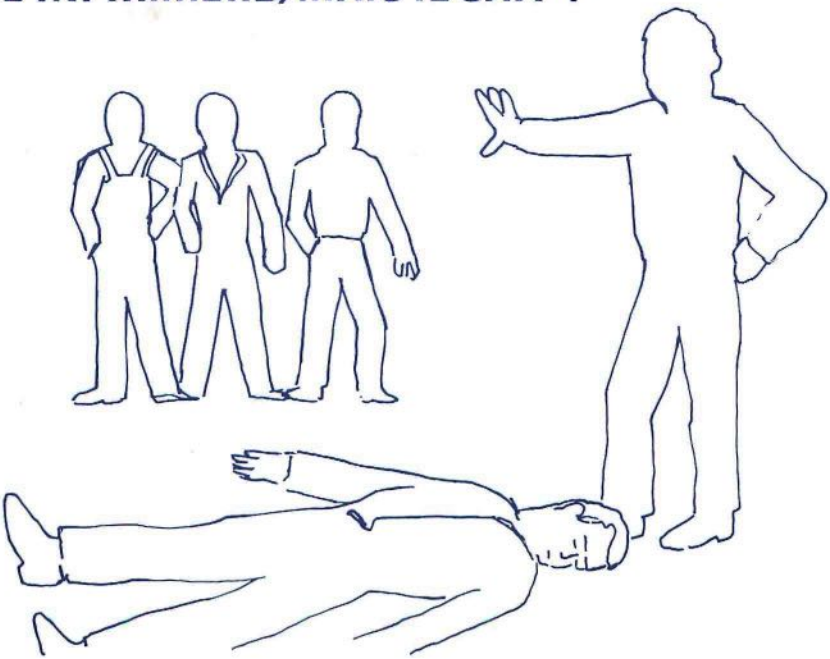
«Il vient de relancer cette proposition au moment où un groupe de trois médecins publie une étude sur la ceinture en réclament comme mesure complémentaire un «appui-tête efficace obligatoire».

M. Burggraeve doit être reçu dans le courant de ce mois au ministère de la Justice ainsi qu'au ministère de la Santé».

à un fil...



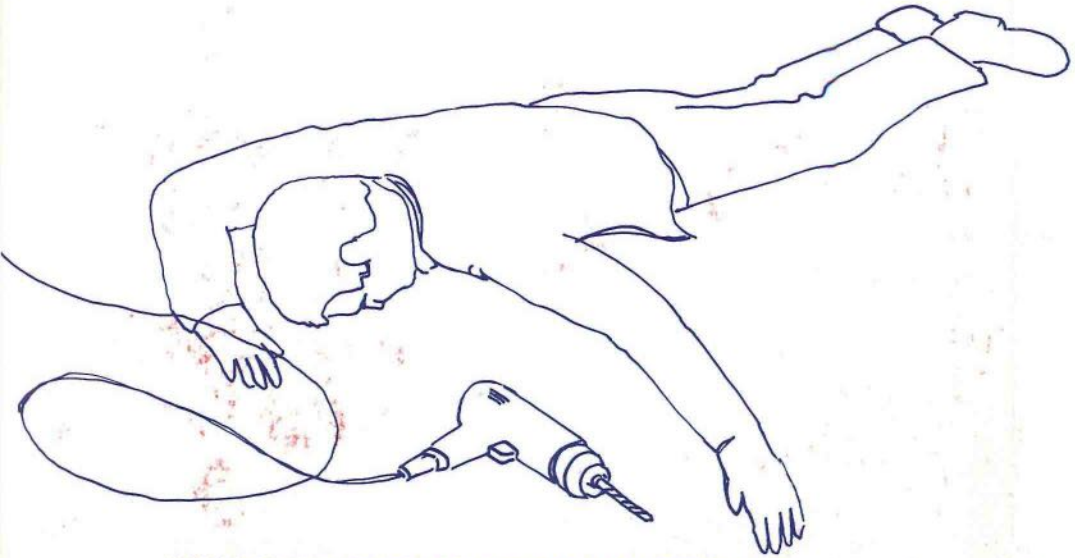
UN SAUVETEUR SECOURISTE NE REMPLACE NI LE MEDECIN NI L'INFIRMIÈRE, MAIS IL SAIT :



EMPÊCHER TOUTE INTERVENTION INTEMPESTIVE


sa
vie
tient...
INRS

à un souffle...

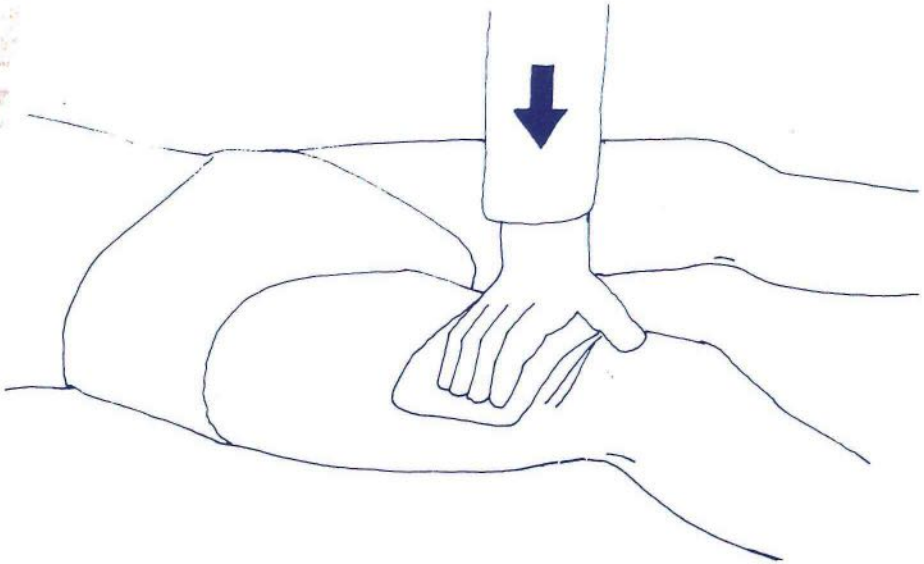


UN SAUVETEUR SECOURISTE NE REMPLACE NI LE MEDECIN NI L'INFIRMIÈRE, MAIS IL SAIT :

PRATIQUER LA RESPIRATION ARTIFICIELLE EN CAS D'ASPHYXIE

à un geste...

UN SAUVETEUR SECOURISTE NE REMPLACE NI LE MEDECIN NI L'INFIRMIÈRE, MAIS IL SAIT :



PRATIQUER UNE COMPRESSION MANUELLE EN CAS DE SAIGNEMENT ABONDANT

On remarquera que les accidents illustrés ne seraient pas survenus si les règles de prévention avaient été respectées.

Employeurs,

Sachez que chaque année en France il y a :
- **1 200 000** accidents du travail ;
- plus de 100 000 invalidités permanentes ;
- plus de 2 000 décès.

En cas d'accident, la vie d'un de vos employés peut ne tenir qu'à un fil.

Faites-les former au SAUVETAGE-SECOURISME DU TRAVAIL afin qu'ils puissent secourir efficacement un blessé : C'EST UNE OBLIGATION LEGALE [1]

8 HEURES DE COURS SUFFISENT

Il vous est seulement demandé que ces cours aient lieu pendant les heures de travail et que le salaire correspondant soit maintenu.

ADRESSEZ-VOUS A VOTRE CAISSE REGIONALE D'ASSURANCE MALADIE.

(1) **Article R.241-39 (Code du Travail)** – "Dans chaque atelier où sont effectués des travaux dangereux, un membre du personnel doit avoir reçu obligatoirement l'instruction nécessaire pour donner les premiers secours en cas d'urgence."

SAUVETEUR SECOURISTE DU TRAVAIL

cachet de la C.R.A.M.

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SECURITÉ

30, rue Olivier-Noyer 75680 Paris Cedex 14

Edition INRS n° 509 - Septembre 1979 - 50 000 ex. - Code cde n° 9606 IMP. MALASSINET PARIS

C'était la simplicité et la clarté qu'il fallait pour le monde du travail, monde concret qui va droit au but et, outre le « dégagement » de l'accidenté du travail, on avait les schémas du « bouche à bouche », de la compression directe.

Il suffisait de comparer ce programme « simplifié » (par rapport au précédent), proposé en « 8 heures de cours » (seulement) alors que nous avions d'autres gestes que ceux présentés dans le dépliant, pour comprendre que les « 6 à 8 heures » des GES étaient trop lourds, il fallait réduire. Vraiment, les 4 heures proposées pour la formation aux « 5 gestes », c'était correct et suffisant (et acceptable, en plus du temps de préparation au code de la route et à la conduite) pour les candidats aux permis de conduire, donc par le ministère des Transports.

Ce temps « supplémentaire » (trop lourd) à la charge des candidats, n'était pas acceptable par les services de ce ministère. Ce fut un argument central durant de très nombreuses années.

1980

Au plan local, outre le secourisme, activité principale, nous devenions (ASAR à partir de 1979, et l'association des moniteurs de secourisme, dès 1975, qui deviendra l'ADPS quelques années plus tard puis le CAPSU en 1986), des relais pour informer, éduquer nos concitoyens, les avertir, les convaincre, en matière de sécurité routière.

Comme il nous arrivait, comme secouriste, de porter secours à des jeunes à vélomoteur ou sur une motocyclette, sans le port d'un casque, ou le casque à terre (car non attaché), notre toute première campagne locale fut consacrée au port du casque qu'il fallait attacher* !

Le communiqué de presse de l'ASAR (ci-après) du 12 janvier explique tout.
Et le bulletin municipal reprenait en totalité notre communiqué ainsi que le dépliant que nous diffusions dans toute la ville.

La presse locale prenait sa part et nous utilisions les slogans et surtout les dépliants de la sécurité routière que nous recevions par colis entiers, suite à nos demandes répétitives (ainsi que des affiches).

Après le CNASUR (Comité national d'action), je saisissais l'occasion d'une émission de radio, sur « France Inter » pour prolonger les contacts antérieurs avec l'ACNF (Automobile Club du Nord de la France), dont le siège était justement à Roubaix.

En fait, par ma lettre du 3 mai, je souhaitais qu'il y ait une coordination – ou au moins des contacts réguliers – entre les organismes et associations oeuvrant pour la sécurité routière et, suite à la création de l' « AFA », je relançais cette idée (1) de ne pas laisser au seul CISR le monopole des décisions (c'était mon idée également à propos de la commission nationale de secourisme).

* Thème d'une campagne de sécurité routière réutilisé lorsque je fus élu local à Lys lez Lannoy en charge de la Protection Civile (de la circulation donc de la sécurité routière), en 1990.

ASSOCIATION DES SECOURISTES DE L'AGGLOMÉRATION DE ROUBAIX

créée le 18 Février 1979 par Didier Burggraeve

Siège Administratif : Parc d'Auteuil, B - 59390 LYS-LEZ-LANNOY
Siège Social des Equipes : 137, rue de Lille - 59100 ROUBAIX
Téléphone : 75.97.46 (le Mercredi seulement)

" Pour sauver une vie humaine, faire le maximum ne suffit pas, il faut la perfection "

Le 12 JAN. 1980

Campagne de Sécurité Routière à LYS LEZ LANNOY

Janvier 1980 : "ATTACHEZ VOTRE CASQUE, IL NE SERT Q'ATTACHE"

A l'initiative de l'Association des Secouristes, une Campagne permanente de Sécurité Routière aura lieu à Lys lez Lannoy avec l'accord de la Municipalité. Durant le mois de janvier le thème principal sera de rappeler aux utilisateurs des deux-roues à moteur qu'ils doivent porter un casque et surtout l'attacher correctement.
Les deux-roues sont tout particulièrement vulnérables. Dáns 80 % des accidents, la mort est provoquée par des blessures à la tête. La seule carrosserie, c'est le CASQUE.
Les jeunes sont les principales victimes des accidents de deux-roues à moteur. 1 tué sur 3 et 1 blessé sur 2 ont moins de 20 ans !

Portez donc toujours votre casque et ATTACHEZ-LE CONVENABLEMENT, même pour un petit trajet.

Inclus : dépliant du C.S.R que vous pouvez exploiter éventuellement si vous voulez ajouter une photo à votre article.

Merci pour votre aide.

AFFICHES : Des affiches sont actuellement distribuées à Lys lez Lannoy notamment chez les Commerçants. Les responsables d'associations qui en désireraient sont invités à prendre contact avec M. BURGGRAEVE (t. 75.97.46, le mercredi uniquement).

Association des secouristes de l'agglomération de Roubaix

Une campagne permanente de Sécurité routière

Si les jeunes impliqués dans les accidents, qu'ils en sont les causeurs ou les victimes, sont hélas très nombreux, il s'agit sûrement d'une carence dans leur formation et leur préparation aux dangers quotidiens qui deviennent pour eux quelque chose d'inconnu ou un fait imparable. Il est nécessaire de remédier à cette situation.

Outre le milieu scolaire, les parents ont un rôle essentiel à jouer. Il faut les toucher très jeunes, susciter l'intérêt, utiliser la subtilité de l'enfant et surtout éduquer et former constamment.

Mais chacun de nous est concerné par les dangers de la rue ou de la route. C'est pourquoi, à l'initiative des Secouristes de Lys-lez-Lannoy, une Campagne permanente aura lieu durant toute l'année 1980 avec l'appui de la Municipalité et le concours des Commerçants et des Associations qui le souhaitent.

En janvier, le thème retenu portera sur le port du casque et des affiches seront distribuées à travers la ville.

Il faut savoir qu'un tué sur trois et un blessé sur deux parmi les utilisateurs de deux-roues ont moins de 20 ans.

Voici quelques conseils, pour tous les usagers de deux-roues (voir dépliant ci-joint, page 16).

Si vous désirez des affiches, prenez contact avec M. Burggraeve, tél. 75.97.46, le mercredi uniquement.

En février, la Campagne concernera la Sécurité des deux-roues, en mars la lutte contre l'alcool au volant ainsi que durant ce trimestre des conseils pour la conduite en hiver.

DES CHIFFRES QUI DONNENT A REFLECHIR

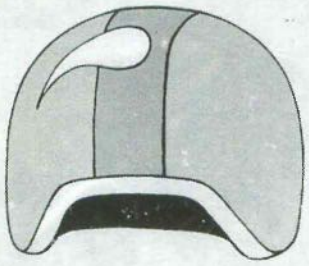
- En France il y a environ
  - 10 000 000 de bicyclettes
  - 5 500 000 cyclomoteurs
  - 160 000 vélomoteurs
  - 130 000 motos
- En 1973, les accidents de deux roues ont fait 4 000 morts et 32 000 blessés graves.
  Ainsi, parmi toutes les victimes de la circulation, un tué sur 4 est un usager de deux roues.
- Les cyclomotoristes représentent 70 % des usagers de deux roues tués.
- Si les tendances actuelles se poursuivent en 1976 :
  - 1 tué sur 3 sera un usager de deux roues
  - un blessé grave sur 2 sera un usager de deux roues

Pour les débutants

Ne vous lancez pas dans la circulation sans savoir maîtriser parfaitement votre deux roues.
Entraînez-vous avant.

LA SECURITE SUR DEUX ROUES ÇA S'APPREND

CYCLOMOTORISTES VOICI VOTRE SEULE CARROSSERIE :



Dans 80 % des accidents, la mort est provoquée par des blessures de la tête.

Choisissez votre casque :
- de couleur fluorescente
- à votre taille
- avec des pastilles rétro-réfléchissantes.

Attachez-le convenablement même pour un petit trajet.

PORTEZ TOUJOURS VOTRE CASQUE

COMITE DE LA SECURITE ROUTIERE
34, Avenue Marceau - 75008 PARIS

Deux roues Deux fois plus d'attention

Ce dépliant a été réalisé à votre intention par le Comité de la Sécurité Routière.
Il vous est aimablement offert par la Police Nationale et la Gendarmerie Nationale.

DEUX ROUES : VOTRE EQUILIBRE EST FRAGILE

- Surveillez toujours les véhicules qui viennent derrière vous
- Signalez clairement vos changements de direction, et longtemps à l'avance
- Vérifiez le bon état de vos freins et de vos feux
- Ne buvez jamais d'alcool avant de conduire
- N'oubliez pas que vous avez des droits et des devoirs comme les automobilistes.

PORTEZ TOUJOURS UN CASQUE

apprenez à freiner !

Si vous utilisez uniquement le frein arrière, celui-ci risque de se bloquer et vous déraperez. Entraînez-vous à utiliser vos deux freins simultanément pour votre sécurité.

DEUX ROUES : SOYEZ VISIBLES ET PREVISIBLES

Un grand nombre d'accidents se produisent parce que les conducteurs des deux roues sont peu visibles, surtout la nuit, s'ils portent des vêtements sombres.

POUR TOURNER

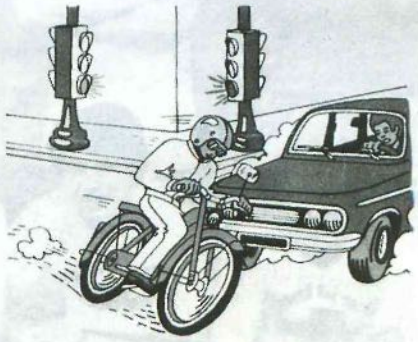
- Tendez le bras ou mieux, faites équiper votre deux roues de clignotants
- N'hésitez pas à vous arrêter
- Avertissez aussi les piétons de vos intentions.

soyez clairs !

**Un casque clair et des vêtements clairs peuvent vous sauver la vie de jour comme de nuit.
Signalez clairement vos changements de direction.**

DEUX ROUES : 60 % DES ACCIDENTS EN INTERSECTIONS

Pourquoi ?
Parce qu'une fois lancé, vous hésitez à ralentir dans les carrefours pour ne pas perdre votre élan.



ralentissez aux intersections !

Même quand vous avez la priorité vous pouvez avoir un accident grave en voulant garder votre élan.

2 0 NOV. 1979

LYS-LEZ-LANNOY

A PARTIR DE JANVIER, UNE CAMPAGNE PERMANENTE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A partir de janvier prochain, une campagne permanente de sécurité routière dont le thème changera chaque mois sera animée par M. Didier Burggraeve, président des secouristes, animateur de plusieurs campagnes pour l'amélioration de la sécurité routière à l'échelon national.

Cette initiative a reçu le patronage de la municipalité de Lys-les-Lannoy qui encourage tous ceux qui ont des responsabilités à participer à cette campagne.

En effet, par la diffusion d'affiches et de dépliants sur les sujets retenus et qui, changeront chaque mois, les établissements scolaires, les associations, notamment sportives, les commerçants et les habitants de la commune peuvent faire prendre conscience de certains dangers ou de certaines attitudes néfastes pour la sécurité.

Tous les usagers seront concernés, que ce soient les enfants ou les adultes, les piétons, les deux roues ou les automobilistes. Voici les thèmes pour toute l'année 1980 :

Janvier : «attachez votre casque, il ne sert qu'attaché» ; février : «deux roues, deux fois plus d'attention» et la diffusion des «10 commandements de la conduite en hiver» ; mars : «boire ou conduire, il faut choisir» ; avril : «10 commandements de la courtoisie au volant» et la campagne «on roule à droite, on marche à gauche» ; mai : «apprenons la rue à nos enfants» ; juin : «ceinture de sécurité» ; juillet et août : «les enfants toujours à l'arrière» ; septembre : «agglomération-piétons. Ralentissons» et la campagne «le chemin de l'école» ; octobre : «la nuit vous trompe» ; novembre : «sur deux roues : suivez ces 10 commandements» ; décembre : «utilisez correctement vos clignotants».

L'équipe de secouristes de la ville participera à la diffusion des affiches chez les commerçants. Les enseignants ou responsables des associations locales sont invités à prendre contact avec M. Burggraeve (75.97.46., le mercredi). Cette campagne permanente sera organisée avec le concours du comité de la sécurité routière.

Diffusion dès mi-décembre de la documentation pour la campagne de janvier relative au port du casque.

1 7 JAN. 1980

Attachez votre casque il ne sert qu'attaché

A l'initiative de l'Association des secouristes, une campagne permanente de sécurité routière aura lieu à Lys-lez-Lannoy avec l'accord de la municipalité. Durant le mois de janvier le thème principal sera de rappeler aux utilisateurs des deux-roues à moteur qu'ils doivent porter un casque et surtout l'attacher correctement.

Les deux-roues sont tout particulièrement vulnérables. Dans 80 % des accidents, la mort est provoquée par des blessures à la tête. La seule carrosserie, c'est le casque.

Les jeunes sont les principales victimes des accidents de deux-roues à moteur. Un tué sur trois et un blessé sur deux ont moins de 20 ans !

Portez donc toujours votre casque et attachez-le convenablement, même pour un petit trajet.

Des affiches sont actuellement distribuées à Lys-lez-Lannoy notamment chez les commerçants. Les responsables d'associations qui en désireraient sont invités à prendre contact avec M. Burggraeve (tél. 75.97.46., le mercredi uniquement).

5 7 MARS 1980

Campagne de sécurité routière

L'association des secouristes de l'agglomération de Roubaix poursuit sa campagne de sécurité routière à Lys-lez-Lannoy. Les secouristes remercient tous ceux qui ont bien voulu prêter leur concours et notamment la plupart des commerçants de la commune. Après le thème «Attachez votre casque, il ne sert qu'attaché» les affiches diffusées rappelleront que «boire ou conduire, il faut choisir».

Par ailleurs, un document publié par le comité de la sécurité routière sera distribué gratuitement concernant les dix commandements de la conduite en hiver. La route d'hiver est en effet une route dangereuse.

A partir de janvier une campagne permanente de sécurité routière à Lys

A partir de janvier prochain, une campagne permanente de sécurité routière dont le thème changera chaque mois sera animée par M. Didier Burggraeve, président des secouristes, animateur de plusieurs campagnes pour l'amélioration de la Sécurité routière à l'échelon national,

Cettre initiative a reçu le patronage de la municipalité de Lys-lez-Lannoy qui encourage tous ceux qui ont des responsabilités à participer à cette campagne.

En effet, par la diffusion d'affiches et de dépliants sur les sujets retenus et qui, rappelons-le, changeront chaque mois, les établissements scolaires les associations, notamment sportives, les commerçants et les habitants de la commune, peuvent faire prendre conscience de certains dangers ou de certaines attitudes néfastes pour la securité.

Tous les usagers seront concernés, que ce soient les enfants ou les adultes, les piétons, les deux-roues ou les automobilistes.

Voici les thèmes pour le premier trimestre 1980 ;

— janvier :« Attachez votre casque, il ne sert qu'attaché » ;

— février :« 10 commandements de la conduite en hiver » ;

— mars :« Boire ou conduire, il faut choisir » ;

L'équipe de secouristes de la ville participera à la diffusion des affiches des commerçants. Les enseignants ou responsables des associations locales sont invités à prendre contact avec M. Burggraeve (tél. 75.97.46, le mercredi). Cette campagne permanente sera organisée avec le concours du comité de la sécurité routière.

Diffusion dès mi-décembre de la documentation pour la campagne de janvier relative au port du casque.

2 2 NOV 1979

LYS-LEZ-LANNOY

« Attachez votre casque, il ne sert qu'attaché »

A l'initiative de l'Association des secouristes, une campagne permanente de Sécurité routière a lieu à Lys-les-Lannoy avec l'accord de la municipalité. Durant le mois de janvier, le thème principal est de rappeler aux utilisateurs des deux-roues à moteur qu'ils doivent porter un casque et surtout l'attacher correctement.

Les deux-roues sont tout particulièrement vulnérables. Dans 80 % des accidents, la mort est provoquée par des blessures à la tête. La seule carrosserie, c'est le casque.

Les jeunes sont les principales victimes des accidents de deux-roues. Un tué sur trois et un blessé sur deux ont moins de 20 ans !

Portez donc toujours votre casque et attachez-le convenablement, même pour un petit trajet.

D'autre part, des affiches sont actuellement distribuées à Lys-lez-Lannoy, notamment chez les commerçants. Les responsables d'associations qui en désireraient sont invités à prendre contact avec M. Burggraeve (tél. 75.97.46, le mercredi uniquement).

1 6 AVR. 1980

LYS-LEZ-

Campagne de sécurité routière

LA COURTOISIE AU VOLANT

L'association des secouristes poursuit sa campagne de sécurité routière à Lys par la diffusion de tracts et la pose d'affiches chez les commerçants. Après le port du casque, la conduite en hiver, boire ou conduire, la campagne d'avril concerne les 10 commandements de la courtoisie au volant : chacun de nous a des efforts à faire.

— Gardez votre calme, conduisez décontracté,

— N'abusez pas de votre priorité,

— Avertissez les autres à temps quand vous changez de direction,

— Laissez-vous dépasser,

— Sur les autoroutes, ne vous appropriez pas la file de gauche,

— Cédez le passage aux piétons,

— Laissez aux personnes âgées le temps de traverser la rue,

— Avant d'ouvrir votre portière, pensez au «deux roues» qui peut arriver,

— Faites attention aux «deux roues»,

— Aidez ceux qui sont en panne.

Un document, à la disposition de tous, sera diffusé, par l'intermédiaire des commerçants de Lys-lez-Lannoy. Une affiche, diffusée dans Lys, rappellera : sur la route on roule à droite, on marche à gauche.

Des tracts ou des affiches peuvent être obtenus pour s'associer à cette campagne. Se renseigner par téléphone à l'Association des secouristes auprès de M. Burggraeve, au 75.97.46 le mercredi.

1 6 MAI 1980

APPRENONS LA RUE A NOS ENFANTS

L'association des secouristes nous prie d'insérer :

«Après le thème «Sur la route, on roule à droite, on marche à gauche», celui du mois de mai, également consacré aux enfants, fera appel aux parents. Car si les jeunes impliqués dans les accidents, qu'ils en sont les causeurs ou les victimes, sont hélas très nombreux, il s'agit sûrement d'une carence dans leur formation et leur préparation aux dangers quotidiens qui deviennent pour eux quelque chose d'inconnu ou un fait imparable. Outre le milieu scolaire, les parents ont un rôle essentiel à jouer. Apprenons la rue à nos enfants, et montrons leur toujours l'exemple».

«Un petit dépliant en bandes dessinées sera diffusé à Lys par l'intermédiaire des commerçants, demandez-le et une nouvelle affiche sur ce thème».

Apprenons la rue à nos enfants

On nous communique :

Après le thème « Sur la route, on roule à droite, on marche à gauche », celui du mois de mai, également consacré aux enfants, fera appel aux parents. Car si les jeunes impliqués dans les accidents sont hélas très nombreux, il s'agit sûrement d'une carence dans leur formation et leur préparation aux dangers quotidiens qui deviennent pour eux quelque chose d'inconnu ou un fait imparable. Outre le milieu scolaire, les parents ont un rôle essentiel à jouer. Apprenons la rue à nos enfants, et montrons-leur toujours l'exemple.

Un petit dépliant en bandes dessinées sera diffusé à Lys par l'intermédiaire des commerçants, demandez-le, et une nouvelle affiche sur ce thème.

La campagne des secouristes : "DEUX-ROUES" : deux fois plus d'attention

La campagne de sécurité routière menée par les secouristes arrive à sa fin, démarrée en janvier, elle est consacrée chaque mois à un thème différent.

En 1979, les accidents de "deux-roues" ont fait plus de 3.000 morts. Etre vu des autres usagers de la route est une condition essentielle à la sécurité. Les "deux-roues" ont intérêt à porter des vêtements clairs.

il est dangereux de surprendre un automobiliste ou un piéton par un brusque changement de direction, il faut signaler la manœuvre à l'avance en tendant le bras ou en actionnant les clignotants du "deux-roues". Lorsque les "deux-roues" circulent en groupe, ne pas gêner les automobilistes. Il faut rouler en file indienne.

Plus de la moitié des accidents de "deux-roues" se produisent à des intersections.

Dans la grande majorité des accidents, la mort est provoquée par des blessures à la tête. Le port du casque constitue donc une protection indispensable. Il est obligatoire pour tous les usagers de "deux-roues" à moteur (conducteurs et passagers).

En toutes circonstances, même pour un petit trajet, portez toujours un casque à votre taille doté de pastilles rétro-réfléchissantes et fermement attaché.

2 2 NOV. 1980

LYS-LEZ-LANNOY

1 6 AVR. 1980

Campagne de sécurité routière LA COURTOISIE AU VOLANT

L'Association des secouristes poursuit sa campagne de sécurité routière à Lys par la diffusion de tracts et la pose d'affiches chez les commerçants. Après le port du casque, la conduite en hiver, boire ou conduire, la campagne d'avril concerne les 10 commandements de la courtoisie au volant : chacun de nous a des efforts à faire :

— Gardez votre calme, conduisez décontracté.

— N'abusez pas de votre priorité.

— Avertissez les autres à temps quand vous changez de direction.

— Laissez-vous dépasser.

— Sur les autoroutes, ne vous appropriez pas la file de gauche.

— Cédez le passage aux piétons.

— Laissez aux personnes âgées le temps de traverser la rue.

— Faites attention aux «deux roues».

— Avant d'ouvrir votre portière pensez au «deux roues» qui peut arriver.

— Aidez ceux qui sont en panne.

Un document, à la disposition de tous, sera diffusé par l'intermédiaire des commerçants de Lys-lez-Lannoy. Une affiche, diffusée à Lys, rappellera : **Sur la route, on roule à droite, on marche à gauche.**

Des tracts ou des affiches peuvent être obtenus pour s'associer à cette campagne. Se renseigner par téléphone à l'Association des secouristes auprès de M. Burggraeve, au 75.97.46, le mercredi.

- 1 JUIL. 1980

Les conseils de l'association des secouristes

Portez votre ceinture de sécurité.—L'Association des Secouristes, qui poursuit sa Campagne de Sécurité Routière à Lys lez Lannoy, a distribué des affiches pour le port de la ceinture de sécurité.

Ce dispositif de protection, même s'il ne protège pas contre tout et dans tous les cas, est incontestablement utile en cas d'accident, en ville ou sur la route. C'est pourquoi les Secouristes recommandent le port par tous et surtout dans de bonnes conditions pour une réelle efficacité.

La ceinture doit être en contact avec le corps, bien serrée. La partie supérieure du baudrier doit passer au milieu de l'épaule et jamais sur le cou, le bras ou l'avant-bras comme l'on voit quelquefois.

Le mois prochain, les Secouristes diffuseront une affichette rappelant la nécessité de placer les jeunes enfants à l'arrière de la voiture.

Nouvelle signalisation.—Une nouvelle signalisation a été mise en place à Lys et comme dans les autres communes et la pose de balises effectuée à de nombreuses intersections (triangles pointes en bas). Ce panneau, s'il n'oblige pas à un arrêt absolu comme à un panneau stop oblige à céder le passage aux usagers venant de part et d'autre.

Le 3 Mai 1980

Monsieur le Directeur Général
de l'Automobile Club du Nord,
42 rue du Maréchal Foch,
59061 ROUBAIX Cédex 1

Monsieur le Directeur Général,

J'aurais aimé poser une question hier soir au Président de l'A.F.A lors de l'émission de France Inter consacrée à la Sécurité Routière et notamment au récent sondage effectué auprès des automobilistes. Mais je n'ai pas été rappelé.

Si vous le voulez bien, je me permets de vous la transmettre par écrit espérant une réponse.

"Je trouve anormal que la plupart des décisions de Sécurité Routière, pour ne pas dire toutes, soient prises par quelques personnes, même si elles se référent à des sondages ou à des statistiques (bien que l'on puisse traduire ce que l'on veut de ces dernières).
"J'aimerais donc connaître le sentiment de M. le Président de l'A.F.A sur cette affaire, c'est à dire s'il ne croit pas que le C.I.S.R. qui propose les nouvelles mesures au Gouvernement devrait se composer, outre de ses responsables et des représentants des Ministères - ce qui est le cas actuellement, soit toujours les mêmes personnes - des représentants des usagers de la route, de tous les usagers donc des associations comme l'A.F.A, les organisations de consommateurs, etc. Pouvez-vous vous saisir de cette proposition ?".

Je me préoccupe de Sécurité Routière depuis une quinzaine d'années maintenant et je suis votre initiative avec intérêt car, jusqu'à ce jour, en France, les Organismes existants dans ce domaine n'ont pas montré la détermination que votre association semble vouloir affirmer.

J'ai entendu parler "d'Etats Généraux" des automobilistes. Projet qui me semble opportun dans la situation où nous nous trouvons aujourd'hui.

.../...

.../...

Je prépare un mémoire sur l'appui-tête que je ne manquerai pas de vous faire parvenir car j'estime que tous ceux qui veulent agir pour améliorer la Sécurité Routière ne doivent pas travailler en ordre dispersé pour faire le jeu des Pouvoirs Publics mais s'unir pour être forts donc faire bouger les choses. En cela, l'action que vous venez d'entamer m'intéresse et je vous serais reconnaissant de me faire parvenir de plus amples renseignements.

Je vous remets ci-inclus le questionnaire que M. VEDRINE, d'Angers, qui mène avec moi depuis plusieurs années une action contre l'alcoolisme au volant, m'avait transmis à votre intention.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Général, en l'expression de mes sentiments très distingués.

Le président de l'AFA – en fait qui fédérait les automobiles clubs -, m'écrira le 10 juin et répondait ainsi à la lettre transmise à l'ACNF.

Le 21 juillet je lui écrivais.
Les « états généraux », organisés en pleine semaine, ne permettaient pas aux bénévoles – qui ont donc une activité professionnelle autre – de se libérer pour y participer. C'était mon cas.

Je tentais d'intéresser l'organisme à la campagne des « 5 gestes qui sauvent », mais j'évoquais aussi l'appui-tête et le problème, révélé par une association de consommateurs, des « casques dangereux », alors qu'ils étaient homologués (2) !

L'INRS poursuivait, à travers les caisses régionales (CRAM) son action afin de former le maximum de SST en 8 heures. Un nouveau dépliant, en juin 1980, ci-après, propose un « plan logique » : Protéger la victime, alerter les secours et secourir en ajoutant « l'enseignement est simple et s'adresse à tous ».

Pourquoi, après la décision du CISR de 1974, la parution des textes en 1977 et 1978, n'étions-nous pas capables de faire la même chose pour les « gestes de survie » ? Afin d'inciter les usagers de la route à se former !

Dans le petit bulletin de l'ADPC des Côtes du Nord, qui fut la première association départementale, avec ce titre de « Protection civile », c'est M. **Léon ROBINE** (3) son créateur et président qui, par son éditorial, abordait la situation du secourisme.

Il se plaignait de la lenteur pour appliquer la réforme, les « différends » entre le ministère de l'Intérieur et celui de la Santé (à propos du secourisme), du fait, paraît-il que la tutelle (du secourisme) avait été laissée au ministère de l'Intérieur.

Et l'absence des autres textes d'application.
En ce qui concerne les GES, le ministère de la Santé avait-il simplement validé la proposition de la DSC où demandé de modifier le programme initial ?

Mais le ministère des Transports, outre toutes les questions techniques, chargé (aussi) de la sécurité routière, aurait pu se préoccuper des secours. Il ne le faisait pas, pire, il bloquait nettement la possibilité d'enseigner la conduite à tenir aux usagers de la route, au-delà des informations verbales données par les enseignants de la conduite lors de la formation aux règles du code de la route.

Dans la tête des enseignants du secourisme, les GES étaient liés au permis de conduire, puisque la décision avait été prise dans ce sens !

(1) : En 2000 je faisais la proposition concrète au Premier ministre de créer une « Commission nationale de sécurité routière ». L'idée fut retenue et cette commission devenait un « conseil national de sécurité routière ». Sa composition n'était pas celle proposée mais il y avait du mieux (9ème mémoire). Toutefois, je ne fus jamais invité à participer à ses travaux ni même à venir une seule fois exposer le projet (mal connu) des « 5 gestes qui sauvent » (?).

(2) : Curieuse coïncidence, en cette année 2008, on apprend que 5 sur 6 appareils de détection pour les piscines, en cas de chute accidentelle, (respectant apparemment la norme NF) ne seraient pas efficaces ! Même information pour certains DAAF (détecteurs avertisseurs autonomes de fumée) ?

(3) : Qui fut le chef du bureau de la formation au SNPC.

ASSOCIATION FRANÇAISE DES AUTOMOBILISTES
FÉDÉRATION FRANÇAISE DES CLUBS AUTOMOBILES

Le 10 JUIN 1980

le Président

14 JUIN 1980

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Par c d'Auteuil ; B

59390 LYS LEZ LANNOY

Monsieur,

L'AUTOMOBILE-CLUB DU NORD m'a transmis votre lettre du 3 MAI écoulé, qui ne m'est remise que ce jour.

Je n'ai pas besoin de vous dire avec quel intérêt et quelle satisfaction j'en ai pris connaissance.

Je suis totalement d'accord avec votre analyse et sur la nécessité d'une concertation réelle, de la part des Pouvoirs Publics, avec les représentants des automobilistes au moment d'adopter une mesure les concernant.

C'est précisément l'un des objectifs essentiels que nous nous sommes assignéset c'est dans cette optique que nous avons organisé les Etats Généraux des Automobilistes qui se tiendront à PARIS, les 16 et 17 JUIN.

Votre lettre est, pour moi un encouragement dans l'effort que nous avons engagé et je vous en remercie.

J'examinerai avec beaucoup d'intérêt le projet que vous voulez bien nous faire parvenir.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Claude CHAMBONNAUD

SIÈGE SOCIAL : 61/67 RUE HAXO 75020 PARIS TÉL. 362.00.31

ASSOCIATION DES SECOURISTES DE L'AGGLOMÉRATION DE ROUBAIX

créée le 18 Février 1979 par Didier Burggraeve

anciennement Equipes de Secours SOS Fondées en 1975
et Equipes Secouristes Actives de Roubaix-Tourcoing Fondées en 1972
Association animatrice de la Campagne Nationale " 5 gestes qui sauvent "

Siège Administratif : Parc d'Auteuil B - 59390 LYS-LEZ-LANNOY Téléphone (20) 75.97.46

" Pour sauver une vie humaine, faire le maximum ne suffit pas, il faut la perfection "

Le 21 juillet 1980

+ ant 5 GS
V.N.

Monsieur Claude CHAMBONNAUD,
Président de l'Association
Française des Automobilistes,
61/67 rue Haxo,
75020 PARIS

Monsieur le Président,

Je vous remercie de votre lettre du 10 juin en réponse à ma correspondance adressée à l'Automobile-Club du Nord.

J'ai suivi par la Presse et la télévision, c'est à dire d'assez loin, les Etats Généraux des Automobilistes. Je regrette que cette manifestation n'ait pu se tenir en fin de semaine afin d'y voir vraiment les automobilistes.

Je serai intéressé de connaître le bilan de ces deux journées.

Je prépare, comme je vous le signalais dans mon courrier précédent, un document sur l'appui-tête, appareillage que je considère comme nécessaire.

L'A.F.A, qui aura probablement une revue, pourrait s'attacher à oeuvrer également afin de limiter les consèquences des accidents de la route par la connaissance par le public donc des usagers de la route de la conduite à tenir en cas d'accident. C'est le thème de la Campagne Nationale que nous menons en France.

Par ailleurs, comme moi, vous avez probablement été scandalisé par la publication de la récente enquête de la revue "50 millions de consommateurs" prouvant l'inefficacité et même le danger de certains casques pourtant homologués. Il y a vraiment quelque chose à faire, malgré ce que l'on dit, malgré ce qui semble fait.

.../...

.../...

J'espère que nous maintiendrons le contact pour échanger nos idées, travailler ensemble, et donc tenter de limiter les dégats sur nos routes.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments très distingués.

Le Président,

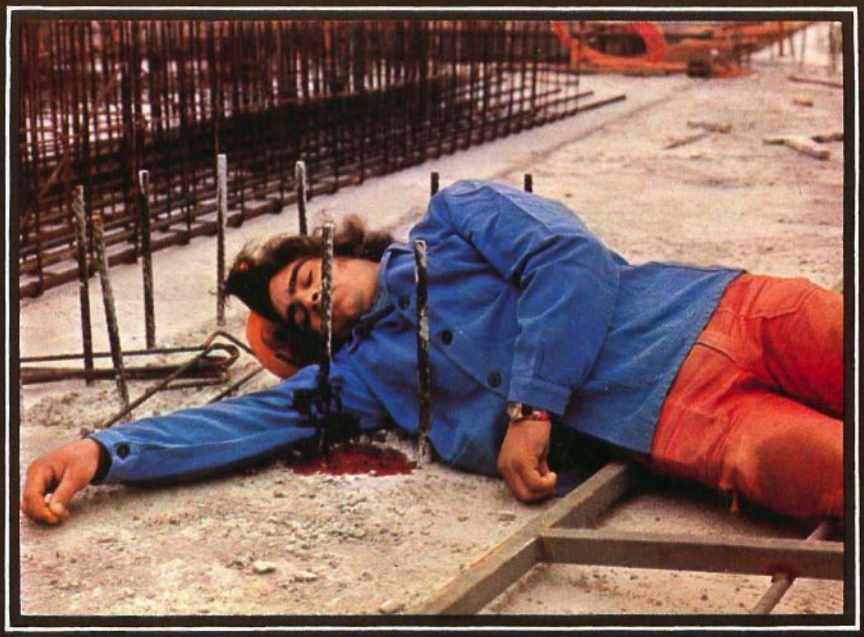
Didier BURGGRAEVE

le sauvetage secourisme du travail

s'apprend

SST... 8H?

INRS



en cas d'accident

quand chaque seconde compte

Il ne faut pas agir n'importe comment

un plan logique s'impose

protéger

alerter

secourir

l'enseignement est simple
et s'adresse à tous

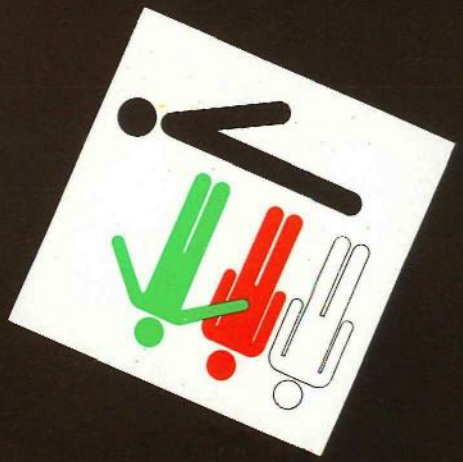
8 heures de cours suffisent

Ils doivent avoir lieu dans l'entreprise
pendant les heures de travail.
Le salaire correspondant doit être maintenu.

ADRESSEZ-VOUS :

à votre employeur, au médecin du travail, à votre Comité d'Hygiène et de Sécurité, à votre Caisse Régionale d'Assurance Maladie.

alerter



secourir

protéger

INSTITUT
NATIONAL
DE
RECHERCHE
ET DE
SECURITE

30, rue Olivier Noyer
75680 PARIS CEDEX 14

167

EDITION N° 495 CODE COMMANDE N° 5003 JUIN 1980 - 40.000 EX. IMPRIMERIE MALASSINET - PARIS

20e année Juillet 1980 N° 73

PROTEGER ET SECOURIR

Revue de PROTECTION CIVILE

Téléphone : 61.19.50 - Poste 23-69

11, place du Général-de-Gaulle — SAINT-BRIEUC

TRIMESTRIEL

Le Numéro : 4 Francs
L'Année : 10 Francs

EDITORIAL

Depuis trois ans et demi déjà, le décret n° 77 - 17 du 4 janvier 1977, a vocation à régir « l'enseignement et la pratique du secourisme ».

Cependant, quelques rares départements l'appliquent. C'est qu'en effet ses dispositions essentielles n'ont pas encore fait l'objet des arrêtés ministériels nécessaires, notamment en matière de monitorat.

Trois ans et demi, c'est bien long, à moins que le texte initial ne soit déjà tombé en désuétude ou qu'un différend majeur n'oppose les administrations intéressées.

Il s'agirait d'échanges de signatures entre départements ministériels, selon la formule bien connue du « donnant - donnant ».

Ce sont là jeux de princes...

Pour nous qui ne nourrissons d'autre ambition que de servir bénévolement, que nous importe que tel ou tel Ministère revendique le secourisme.

Nous n'oublions cependant pas que notre actuelle administration de tutelle nous a demandé en 1962 et 1964, de transformer en Fédération ce qui ne fut d'abord qu'une initiative locale.

Nous savons aussi que la Direction Nationale, qui voudrait imposer l'application d'un décret encore imparfait ne prêche guère d'exemple dans les départements où ses propres conseillers techniques ont vocation à présider des jurys.

En fait, beaucoup de diplômes sont délivrés sans véritable

examen. C'est dire que les maigres subventions d'Etat étant délivrées à la proportionnelle, la nôtre n'atteint pas même 1 % de notre budget. Il conviendrait sans doute d'en rire si notre situation financière le permettait.

J'ai longtemps pensé que ces difficultés trouveraient un jour leur solution logique. Aujourd'hui, je ne crois plus possible de taire encore mon anxiété.

Ce n'est sans doute pas trop demander que de souhaiter :

— soit le retrait d'un texte que les responsables ne paraissent pas en mesure d'imposer.

— soit la parution rapide des textes d'application, attendus depuis 42 mois et qui lui donneraient vie et cohérence s'ils étaient un jour appliqués partout.

Léon ROBINE.

M. **Michel ROCARD,** député des Yvelines, avait posé une question écrite à propos de l'appui-tête, le 25 août. Il reçut une réponse, par la voie du JO le 20 octobre.

Il désignait le ministre de l'Intérieur comme celui en charge de la sécurité routière puisqu'il s'adressait à lui. Ce dernier donnait la réponse de la CEE pour ne pas devoir exprimer la sienne !
On le sait, ensuite, cette question trouvera sa solution par elle-même, directement par les constructeurs.

Monsieur **GROSCLAUDE**, que j'avais rencontré à la DSC, dont les bureaux étaient à Levallois (le 30 octobre), m'avait remis un exemplaire de l'ouvrage « Les gestes élémentaires de survie », sorti après l'arrêté d'application, agréé par le ministère de l'Intérieur, édité par la société France Sélection. Voir annexes.

1981

Or, il s'agissait d'un ouvrage de 108 pages ! Pour expliquer les (quelques) gestes élémentaires de survie ? Il y avait là un problème, assez incompréhensible, puisque France Sélection, dix années plus tôt, avait sorti un dépliant très bien fait résumant la conduite à tenir face à un accident de la route.

L'ouvrage était préfacé par **Christian GERONDEAU**, directeur de la sécurité civile. Il expliquait la démarche et rappelait que le CISR avait décidé, le 28 novembre 1974, de demander l'attestation de formation aux GES « dans un proche avenir » aux candidats se présentant au permis de conduire.

Si l'on tient compte de la « proposition » de la DSC pour les frais des associations, il fallait y ajouter le prix de l'ouvrage (fixé à 14 francs), nous revenions à un problème qui allait nous assurer des blocages, sur le coût final (de la part du ministère des Transports – et cela durera toujours), et peut être un rejet des candidats eux-mêmes.

Au départ, la formation aux « 5 gestes » devait être gratuite (nous le faisions gratuitement et la brochure était remise à chaque participant). Puis, il fallait bien admettre que les associations devaient être indemnisées de leurs frais et de l'achat des matériels d'enseignement. Mais il fallait rester dans une fourchette très raisonnable, la plus basse possible.

Ce qui était plus préoccupant à mes yeux, c'était le livre, car c'en était un. Si l'on avait voulu en rester aux gestes à pratiquer sur la route, l'ouvrage aurait pu ne comporter que 30 à 35 pages ! Mais il comprenait de nombreux éléments de prévention, à la maison, en vacances... Des gestes étaient repris de la formation au BNS, la ranimation et même du secourisme routier.

Un précédent ouvrage, intitulé seulement « Les gestes de survie », rédigé par le **Médecin Général GENAUD** édité par France Sélection en 1977, avec une préface du directeur de la sécurité civile lui ressemblait mais, de 88 pages, il n'abordait pas certains gestes insérés dans l'édition suivante agréé par le ministère. Voir en annexe.

ASSEMBLÉE NATIONALE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

PARIS, le 21 Octobre 1980

COPIE

RÉPONSES DES MINISTRES
aux questions écrites

Réponse insérée au journal officiel (Assemblée nationale, questions écrites) n° 42 A.N. (Q) du 20 Octobre 1980

Circulation routière (sécurité).

34954. — 25 août 1980. — **M. Michel Rocard** expose à **M. le ministre de l'Intérieur** que différentes autorités en matière de soins aux accidentés de la route ont préconisé la généralisation des appuis-tête, comme complément indispensable à la ceinture de sécurité, sur les véhicules automobiles. Il souhaite connaître l'opinion des responsables de la sécurité routière et des pouvoirs publics à ce sujet.

Réponse. — Les études d'accidents et les essais de laboratoire ont montré que l'appui-tête ne peut pas être considéré comme complémentaire de la ceinture de sécurité. Il ne présente d'avantage réel que dans certains chocs arrière axiaux qui ne représentent qu'une très faible proportion des accidents corporels. C'est pourquoi, compte tenu du coût de cet équipement et de la gêne qu'il peut apporter pour la visibilité vers l'arrière, les Etats membres de la Communauté économique européenne ont décidé de ne pas rendre les appuis-tête obligatoires dans les voitures.

ASSEMBLÉE NATIONALE

De la part, et avec les compliments
de Michel Rocard.

Député-Maire de Conflans-Sainte-Honorine
Conseiller Régional d'Ile-de-France

Copie de la réponse du Ministre de l'Intérieur à la question que vous m'avez demandé de lui poser.

Avec l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

PREFACE

Par une circulaire en date du 18 juillet 1975, la Direction de la Sécurité civile avait annoncé la création d'une « Attestation d'aptitude aux gestes élémentaires de survie ». Les fondements sur lesquels reposait cette initiative étaient les suivants :

Depuis l'institution, par décret du 7 janvier 1966, du Brevet national de secourisme, la formation des secouristes s'est considérablement développée. En dix années, plus de 1 500 000 citoyens ont subi avec succès les épreuves de cet examen et plus de 300 000 d'entre eux servent activement, notamment dans les corps de sapeurs-pompiers, les équipes de la Croix-Rouge et les associations.

Mais devant la progression en importance et en fréquence des risques de la vie moderne, il fallait étendre cet effort d'information non plus aux seuls spécialistes mais auprès du grand public. Les principes essentiels permettant d'apporter un concours efficace lors des premiers secours devaient être enseignés sous une forme simple au plus grand nombre possible d'individus et en particulier, devant la multiplication des accidents de la route, aux conducteurs de véhicules.

Dès le 3 octobre 1968, la Commission nationale de secourisme s'était prononcée pour l'introduction de l'enseignement des premiers secours dans les épreuves du permis de conduire.

Le Comité interministériel de la sécurité routière devait décider, lors de sa séance du 28 novembre 1974, que l'attestation d'aptitude aux gestes élémentaires de survie serait demandée dans un proche avenir aux candidats se présentant au permis de conduire.

La création de l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie a fait l'objet du premier chapitre du 1er titre

du décret n° 77-17 du 11 janvier 1977, relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme.

L'article 1er précise que l'enseignement porte sur la connaissance des gestes d'urgence les plus simples à accomplir en cas d'accident : protection, alerte et secours en cas d'asphyxie, d'hémorragie, de perte de connaissance.

Cet enseignement doit être répandu le plus largement possible ; c'est pourquoi l'âge à partir duquel il peut être reçu a été fixé à 12 ans et le temps nécessaire pour le suivre a été très limité. Le ministère de l'Education prend actuellement les dispositions nécessaires pour l'introduire progressivement dans ses établissements.

La formation aux gestes de survie peut être dispensée, non seulement par les moniteurs de secourisme, mais encore par tous les secouristes actifs, c'est-à-dire ayant été recyclés depuis moins de trois ans.

?

Le contrôle des connaissances est confié à un médecin et à un moniteur de secourisme.

L'ouvrage « LES GESTES DE SURVIE », rédigé par le regretté Médecin-Général Génaud, en collaboration avec les services de France-Sélection, répond au programme annexé à la note d'information du 18 juillet 1975 : comment protéger, alerter et secourir.

Des chapitres particuliers sont consacrés aux notions élémentaires de prévention des accidents à la maison et en vacances et j'apprécie, à ce sujet, la sortie de cet ouvrage au moment où s'ouvre la campagne d'information sur les accidents domestiques. La partie pratique sur le dégagement des victimes, la mise en position d'attente, les mesures à prendre par les témoins d'accidents de la route, permet l'exercice par tous, sur des connaissances, certes élémentaires mais suffisantes, de l'esprit civique appliqué à l'aide aux accidentés et à la prévention des accidents.

Christian GERONDEAU,
Directeur de la Sécurité civile.

Parmi les fiches pédagogiques (agréées donc officielles) diffusées chez le même éditeur, on en trouvait une (ci-après) qui nous convenait très bien puisqu'elle rappelait les trois seuls gestes à connaître (à notre avis), une fiche à la portée de tous soit : l'alerte et le balisage des lieux de l'accident, et trois mots et non des phrases :

Conscience > oui ou non et réponse, si non PLS et surveiller ;
Respiration > oui ou non et réponse, si non, bouche à bouche ;
Saignement > oui ou non et réponse, si oui comprimer la plaie et couvrir, conforter.

La préface des deux ouvrages cités était la même.

En fait, après l'attestation de formation aux GES, il y avait eu la création d'une autre attestation, pour une formation à la prévention des accidents domestiques. On retrouvait ces éléments dans le même ouvrage. On pouvait suivre les deux enseignements, recevoir deux attestations, ce fut l'objet de nombreuses discussions et d'observations critiques dans mon premier mémoire (Voir ci-après).

Certes, l'éditeur sortait l'ouvrage et les éléments étaient apportés par l'auteur principal qui se référait alors aux travaux et choix de la commission nationale de secourisme dont il faisait partie.

Cet excès de gestes supplémentaires – et inutiles pour le grand public – ainsi que les multiples conseils de prévention bien au-delà de la route dont il était d'abord question (puisque les « gestes de survie » « étaient prévus (décision du CISR) pour les candidats « aux » permis de conduire), auront été une des raisons, exploitées par ceux qui étaient contre, pour attendre puis annuler « la décision ». Le pire était à venir.

En juin 1981, la revue de l'ACNF* publiait un texte intitulé « 375 morts de trop » ! L'association militait pour un contrôle technique obligatoire et mettait en avant le gain estimé en vies humaines, 375 par an !

Surtout, il était utilisé des arguments qui pouvaient fort bien être repris pour notre demande à propos des « 5 gestes qui sauvent » :

« Et qu'on ne nous dise surtout pas que la visite technique obligatoire n'est pas possible puisqu'elle existe en Angleterre, en Allemagne, en Belgique, etc. ... et qu'avec l'Italie, la France est le seul pays d'Europe occidentale où le contrôle périodique des voitures n'est pas institué ».

N'était-ce pas pareil avec le projet des « 5 gestes » ? L'Allemagne (la RFA) avait mis en place un tel enseignement obligatoire pour obtenir un permis de conduire dès 1969, puis l'Autriche en 1973, puis la Suisse en 1977. On ne citait plus la Norvège tellement elle avait de l'avance dans la diffusion d'un secourisme de masse !

Puis : « La vie humaine ne vaut-elle pas une petite contrainte, une légère gêne de temps en temps ? ».

* Adhérent à l'automobile club (ACNF), je faisais contrôler chaque année nos véhicules, à mon épouse et à moi-même, afin de repérer toute anomalie, toute usure, pour y remédier sans délai. J'étais également défenseur de cette idée d'un contrôle technique (non pas annuel), mais au bout de plusieurs années et en fonction, ensuite, de l'ancienneté du véhicule (5 ans, puis 4, puis 3, puis tous les deux ans)

N° cont/ ACNF n° 234 6.1981

Aux quatre vents

375 morts de trop

LES vacances arrivent et bientôt la plupart des automobilistes prendront le volant pour la grande migration estivale et partiront heureux d'ouvrir la parenthèse annuelle dans la kyrielle des soucis quotidiens. Et ces joyeux vacanciers vont conduire sur des distances inhabituelles une voiture chargée, et parfois même surchargée, sur des routes qu'ils ne connaissent pas, quelquefois montagneuses et périlleuses. Ils doivent donc redoubler de prudence.

Cela veut dire qu'il leur faut rester attentif à tout moment, donc savoir s'arrêter et se reposer quand la fatigue se fait sentir. Le bon état de la voiture est aussi l'un des éléments primordiaux de la sécurité sur la route.

Or, tous les professionnels de l'automobile le constatent, depuis 1974, la qualité d'entretien des véhicules se dégrade. Au centre de sécurité de l'Automobile Club à Lille, une statistique portant sur les premiers mois de cette année montre que 65 % des véhicules examinés présentent un défaut mettant en cause la sécurité dont 27 % pour déficience des freins, 21 % des pneus et 17 % de la direction ! Et cela porte sur des voitures présentées volontairement au contrôle par des automobilistes qui se sentent responsables. Que doit-il en être pour les autres, les inconscients qui, jamais, ne font vérifier leur automobile ?

Or, le mauvais état du véhicule est à l'origine d'au moins 3 % des accidents mortels de la route. Chaque année, en France, il y a donc 375 tués et des milliers de blessés, de mutilés, de veuves, d'orphelins, victimes de la négligence des automobilistes. Que faire contre ce fléau ?

Depuis des années, les clubs automobiles qui ont créé les centres de sécurité, multiplient les actions et les campagnes pour inciter les automobilistes à faire vérifier les organes de sécurité de leurs véhicules. D'autres organismes les appuient dans ce sens, mais cela fait toujours appel au volontariat et ne touche pas, hélas, les négligents irréductibles, les plus dangereux, qui ne seront sensibles qu'à l'obligation légale du contrôle.

Et qu'on ne nous dise surtout pas que la visite technique obligatoire n'est pas possible puisqu'elle existe en Angleterre, en Allemagne, en Belgique, etc... et qu'avec l'Italie, la France est le seul pays d'Europe occidentale où le contrôle périodique des voitures n'est pas institué.

Une telle mesure ne gênerait en rien les automobilistes prudents qui, de toute façon, s'astreignent déjà volontairement à cette visite, mais elle serait un « garde-fou » pour les irresponsables qui sont libres, sans doute, de risquer leur vie sur la route mais à qui nous contestons le droit de mettre en jeu celle des autres.

La vie humaine ne vaut-elle pas une petite contrainte, une légère gêne de temps en temps ?

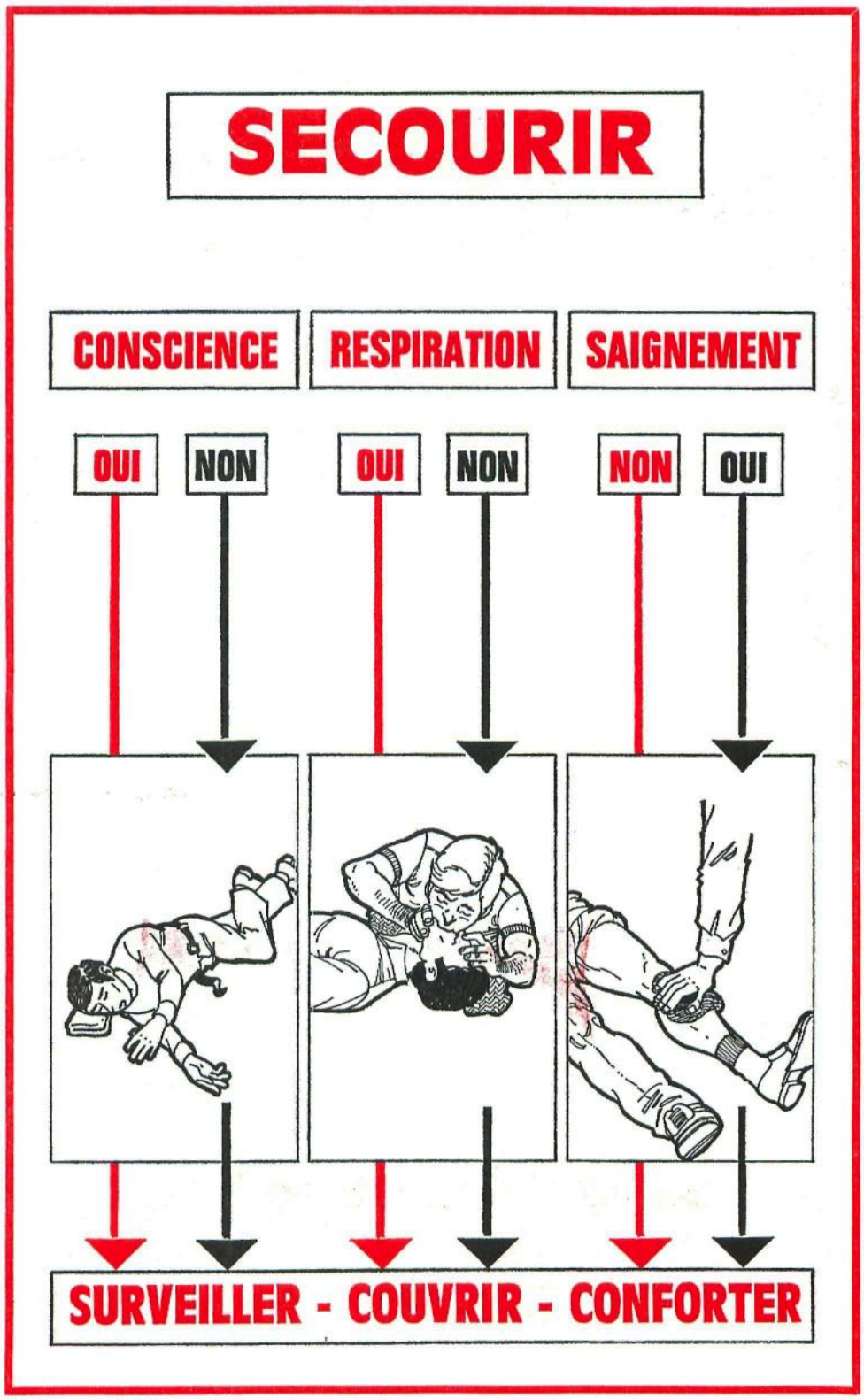
Si, pour des raisons d'équipement encore insuffisant on ne peut pas, du jour au lendemain, rendre cette visite obligatoire pour tous, ne pourrait-on l'établir, dans un premier temps, pour les véhicules de plus de cinq ans ou ceux qui changent de main (4.400.000 par an) comme le réclament depuis longtemps les clubs automobiles ?

Une telle mesure avait toujours été refusée par le pouvoir pour des raisons que nous n'avons jamais comprises. Mais, depuis quelque temps, on parle beaucoup de changement. Lorsque les Automobile Clubs ont interrogé, avant les élections présidentielles, les candidats sur les problèmes des automobilistes (voir *Nord Automobile* du mois d'avril) le postulant d'alors devenu depuis le nouveau président n'a-t-il pas déclaré : « *La maintenance du véhicule est du ressort de l'automobiliste.* ***Un contrôle annuel obligatoire devrait être instauré*** » ?

Alors, espérons !

Claude Celyn

174


SECOURIR
CONSCIENCE
RESPIRATION
SAIGNEMENT
OUI
NON
OUI
NON
NON
OUI
SURVEILLER - COUVRIR - CONFORTER

Pour le contrôle technique, la « petite contrainte » c'était environ une ou deux heures, avec le déplacement à prévoir, ainsi que le coût du contrôle. Pour la formation aux « 5 gestes », c'était la gratuité que nous demandions et, au maximum 5 heures de son temps en deux séances !

Mais ces observations étaient aussi pour nos détracteurs « publics », à propos des « 5 gestes », c'est-à-dire ceux qui, dans l'administration, souvent des fonctionnaires à des niveaux inférieurs, ont la possibilité quand même de retarder voire de bloquer un dossier :

« Une telle mesure avait toujours été refusée par le pouvoir pour des raisons que nous n'avons jamais comprises ». Nous aussi (à propos des « 5 gestes ») !

En mai avait été élu un nouveau président de la République, M. **François MITTERRAND,** qui, justement, était prêt à « soutenir mon action ». C'était un changement total de pouvoir.

De plus en plus, des conseils étaient diffusés, sur les « premiers secours », preuve d'un besoin ressenti par le grand public, toujours aussi ignorant dans sa grande masse.

On retrouvait les pharmaciens, avec le numéro 46 de « Info santé », qui parlait de la route. Curieusement, on n'indiquait que les tués relevés par la gendarmerie (8766 morts en 1980), peut-être parce que l'on mettait ailleurs (à part) la rue... Chiffres des tués durant uniquement les six premiers jours.

Concernant le « que faire en cas d'accident ? », le bulletin de quatre pages traitait du « sur accident », de l'alerte, de ce qu'il ne faut pas faire (les rappels habituels) et ce qu'il faut faire, en fait 4 lignes : couvrir le blessé, le rassurer... en conseillant d'apprendre « facilement » les gestes élémentaires de survie.

Mais dans le numéro suivant, n° 47, on présentait le PAS., on incitait à nouveau les lecteurs à se former au secourisme, mais on parlait autant de la route que d'autres accidents, et de multiples atteintes comme les fractures, les pertes de connaissance, les brûlures, les plaies etc. C'était le BNS en résumé.

On présentait la PLS achevée. C'était une fiche utile. Mais il fallait apprendre en réel les principaux gestes pour être capable de les appliquer rapidement et correctement. Nous en restions toujours à la nécessité d'un apprentissage pratique.

On ne peut pas dire que je n'avais pas de contacts avec la sécurité civile ou avec la délégation à la sécurité routière, c'était plutôt au niveau du ministère des Transports qu'il était difficile de se dire simplement les choses.

Le 31 juillet, **Serge GROSCLAUDE**, devenu le chef du bureau de la formation, m'écrivait à propos du MCE et des GES. Malgré « l'urgence et l'intérêt » d'ajouter dans le programme de formation des secouristes, au BNS, l'apprentissage du massage cardiaque externe, et l'accord quasi unanime*, il faudra attendre encore de nombreux mois...

* Voir bibliographie en fin de mémoire.

LES INFORMATIONS DE LA SANTE
info santé
BULLETIN D'ÉDUCATION SANITAIRE ET SOCIALE.
RÉALISÉ PAR LE CLUB PHARMACEUTIQUE D'EDUCATION POUR LA SANTÉ.
OFFERT CHAQUE MOIS PAR VOTRE PHARMACIEN
Mensuel 1981
n° 46

LA ROUTE

En 1980 la gendarmerie a constaté 81 627 accidents corporels qui ont entraîné 8 766 morts et 126 984 blessés dont beaucoup resteront handicapés à vie. La plupart de ces accidents auraient pu être évités si le code de la route avait été observé ainsi que certaines règles de sécurité. Face à l'accident, plusieurs facteurs sont à considérer impliquant la route, le véhicule et l'homme. Mais ainsi que le montre l'analyse des statistiques, l'homme en est le plus souvent responsable par insouciance ou par imprudence. Les accidents de circulation résultent le plus souvent de l'inobservation des grandes règles de sécurité par les différents usagers de la route, qu'ils soient piétons, cyclistes ou conducteurs de véhicules. L'excès de vitesse et la consommation d'alcool augmentent nettement les risques d'accident.

Pourtant chacun d'entre nous peut contribuer à ce que la route soit moins dangereuse, à faire que le plaisir de conduire et de rouler ne soit pas gâché.

Que faire en cas d'accident ?

Le code pénal fait obligation à chacun de porter assistance à toute personne en danger. C'est non seulement une obligation légale mais aussi un devoir moral. Si vous êtes témoin d'un accident, ne vous affolez pas, gardez votre sang-froid. Les quelques gestes que vous pouvez faire sont peu nombreux mais ils peuvent permettre de sauver des vies humaines.

Evitez le « suraccident »

Si vous êtes en voiture, garez convenablement votre véhicule. Coupez le contact du ou des véhicules accidentés. Si vous fumez, éteignez votre cigarette. Au cas oú il y aurait des vapeurs d'essence, celles-ci pourraient s'enflammer. A 100 mètres au moins du lieu de l'accident et dans les deux sens, posez un triangle de sécurité et demandez à un témoin de faire des signes de ralentissement. Les autres véhicules doivent avoir le temps de s'arrêter avant l'obstacle.

Alertez les secours

Prévenez ou faites prévenir la gendarmerie en indiquant le lieu exact de l'accident, le nombre des véhicules accidentés, le nombre de victimes et leur état apparent, ainsi que les facteurs aggravants (fuite d'essence, feu...). Assurez-vous que le message a été bien compris. La gendarmerie alertera à son tour les services de secours spécialisés.

Ce qu'il ne faut pas faire

- Déplacer inconsidérément un blessé de la route ou, sauf en cas d'incendie, essayer de l'extraire du véhicule.
- Déplacer un cyclomotoriste ou un motard victime d'une chute ou d'une collision, lui oter son casque.
- Donner à boire à un blessé ou lui donner une cigarette.
- Parler en termes alarmants de l'état d'un blessé qui paraît inconscient, car il peut vous entendre.

Ce qu'il faut faire

- Couvrir le blessé avec une couverture ou un vêtement pour le maintenir au chaud,
- Le rassurer sur son état et celui de ses proches.
- Eloigner les badauds, les secours seront facilités.

Savez-vous que vous pouvez apprendre facilement les « gestes élémentaires de survie » qui peuvent permettre de sauver des victimes.

Adressez-vous à votre Mairie.

LES INFORMATIONS DE LA SANTE

info santé

BULLETIN D'ÉDUCATION SANITAIRE ET SOCIALE.
RÉALISÉ PAR LE CLUB PHARMACEUTIQUE D'EDUCATION POUR LA SANTÉ.

Mensuel 1981 — OFFERT CHAQUE MOIS PAR VOTRE PHARMACIEN — n° 47

LES PREMIERS SECOURS

PROTÉGER · ALERTER · SECOURIR

Si ces gestes sont inefficaces, pratiquer **le bouche à bouche** : Cette méthode de respiration artificielle est simple et à la portée de tous. Elle peut être pratiquée rapidement (schéma).

• en maintenant toujours la tête du sujet vers l'arrière, pincer le nez avec vos doigts,

• placer votre bouche hermétiquement contre la sienne et souffler : la cage thoracique se soulève,

• se redresser en relâchant les doigts, la cage thoracique s'abaisse, l'air insufflé ressort,

• recommencer à souffler et ainsi de suite jusqu'à l'arrivée des secours.

Ne pas oublier de respirer. Le bouche à bouche se fera au rythme normal de la respiration (12 à 15 insufflations par minute), soit une insufflation toutes les 4 à 5 secondes. Chez un enfant les quantités d'air insufflées sont moindres (cage thoracique plus petite), mais les insufflations seront plus nombreuses (20 à 30 par minute ; soit une toutes les 2 à 3 secondes).

Les hémorragies

Les hémorragies sont des pertes de sang dues à la rupture d'un vaisseau. Elles peuvent être externes ou internes.

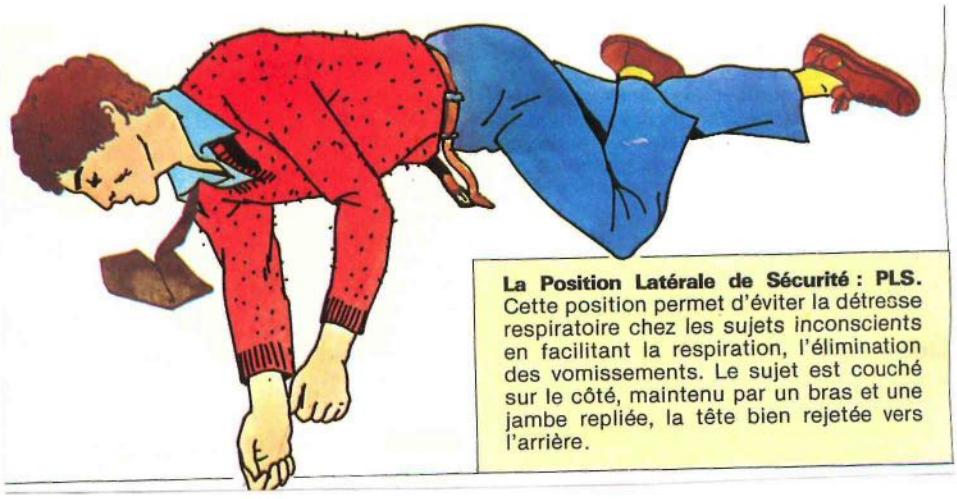
Les hémorragies externes

— Le sang s'écoule en jets saccadés rouge vif : c'est une **hémorragie artérielle** facile à arrêter puisqu'on voit le point d'origine.

— Le sang s'écoule régulièrement en nappe d'une manière abondante : c'est une **hémorragie veineuse** ou capillaire.

Que faire ?

• Faire allonger la victime.
• Comprimer la blessure avec une compresse épaisse ou un linge propre.



La Position Latérale de Sécurité : PLS. Cette position permet d'éviter la détresse respiratoire chez les sujets inconscients en facilitant la respiration, l'élimination des vomissements. Le sujet est couché sur le côté, maintenu par un bras et une jambe repliée, la tête bien rejetée vers l'arrière.

FG/SG

REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTRE D'ETAT

MINISTERE DE L'INTERIEUR
ET DE LA DECENTRALISATION

DIRECTION DE LA SECURITE CIVILE

Sous-Direction de l'Administration Générale

Bureau de la Formation

Tél. 758.11.86 - Poste 270

SC.AG.FOR.N° 2016

PARIS, le 31 JUIL. 1981

P. J. : 1.

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu votre courrier du 7 juillet 1981 par lequel vous avez eu l'amabilité de me faire connaître, ou pour certaines de me renouveler, vos impressions quant à l'enseignement du secourisme.

Il m'est particulièrement agréable de constater nos convergences sur certains points.

S'agissant toutefois du massage cardiaque et de l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie pour les candidats au permis de conduire, j'ai le regret de vous faire savoir qu'ils n'entreront pas en vigueur dans l'immédiat, certains départements ministériels ou organismes privés n'y étant en effet pas favorables.

Pour ce qui concerne l'Organisme national de formation de la sécurité civile, je tiens à vous préciser qu'il s'agit d'un groupement relevant directement de la Direction de la Sécurité Civile. Il est constitué, d'une part de représentants de l'administration centrale, d'autre part des directeurs des centres d'études de la protection civile et des écoles de sapeurs-pompiers.

C'est avec plaisir que vous trouverez, ci-joint, un exemplaire du dernier numéro de la revue "R.I.S.C.". Les prochains numéros vous seront régulièrement adressés, par les soins du Bureau de la formation, au fur et à mesure de leur parution.

En vous renouvelant l'expression de mes vives félicitations pour l'intérêt tout particulier que vous portez à l'enseignement et à la pratique du secourisme,

Je vous prie de croire, Cher Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Association des secouristes de
l'agglomération de Roubaix
Parc d'Auteuil B

59390 LYS-LEZ-LANNOY

Pour le Directeur de la Sécurité Civile
Pour le Sous-Directeur de l'Administration Générale
Le Chargé de Mission
Chef du Bureau de la Formation

S. GROSCLAUDE

Et pour les GES, ce n'était plus en attente que tous les départements puissent faire face à la demande mais parce que « certains départements ministériels ou organismes privés n'y étant en effet pas favorables ».

A part le ministère de l'Intérieur, seuls deux autres étaient concernés, celui de la Santé (la lettre de 1973 était pourtant favorable), ou celui des Transports, mais ici il y avait partage des prérogatives concernant la sécurité routière et la réglementation des permis de conduire.

C'est au cours du mois d'août que je rédigeais, directement à la machine à écrire – mécanique – ce document de 25 pages avec quelques courriers sélectionnés, ce qui allait devenir le « 1er mémoire » sur les « 5 gestes qui sauvent ». On trouvera ci-après une synthèse de 7 pages, réalisée en 2005 disponible sur le site Internet du CAPSU.

On y repère biens les objections : « allongement de la durée de l'examen », « le coût supporté par l'Etat et les candidats ». Rien n'a changé en 2008 !

Bien sûr, mon mémoire fut transmis à tous les niveaux des pouvoirs publics et notamment au ministre des Transports, M. **FITERMAN** (voir lettre du 17 août ci-après).

Le nouveau ministre, du groupe communiste, pourrait ainsi lire, jointes à cette lettre, les correspondances échangées avec M. **BALLANGER**, président du dit groupe à l'Assemblée nationale (favorable au projet) et avec celui qui venait d'être élu à la présidence de la République.

Certes, nous étions au mois d'août et la France – quel que soit le gouvernement – vivait au ralenti... Mois où le nombre de tués sur les routes est très élevé.

Un article de presse (9 octobre) résumait l'objet du mémoire. Serait-il possible de remplacer l'arrêté d'application des GES – et revoir le programme - par un nouveau arrêté s'inspirant ou ne reprenant que les « 5 gestes » ?

Parmi les réactions à ce premier document de synthèse de l'action engagée depuis 1967, celle du **Docteur Daniel MULLER**, président de l'ADPC du Nord mais également membre à l'époque du conseil d'administration de la FNPC.

Il avait participé à l'inauguration officielle, à la mairie de Roubaix, d'une exposition sur les « 5 gestes qui sauvent » (avec des séances de démonstration et formation) et sur la prévention des accidents, avec le concours des sapeurs pompiers et du SMUR de Roubaix.

Surtout, cet homme loyal et désintéressé voulut bien m'écrire :

« .... Persuadé qu'un jour vous aurez certainement l'oreille des autorités politiques, autorités il faut bien le dire, sans lesquelles ou ne peut rien faire ».

Et le médecin (de campagne qu'il avait été) et des sapeurs pompiers, n'avait « aucune observation à faire et rien à ajouter » à mon mémoire qui, pourtant, comportait un certain nombre de critiques sur le contenu de la formation aux GES.

1er mémoire sur les « 5 gestes qui sauvent

Août 1981

Afin de présenter, de défendre et aussi de faire mieux connaître le projet dit des « 5 gestes qui sauvent », proposé en 1967 (date de lancement officiel le dimanche 24 septembre), un premier document, intitulé **« mémoire sur le SECOURISME » Les 5 gestes essentiels, les 5 gestes qui comptent,** a été rédigé par Didier BURGGRAEVE, concepteur de ce projet pour la France.

C'est la synthèse de ce document, qui ne peut pas être mis en ligne en totalité sur le site du CAPSU, que les lecteurs trouveront ci-après (en 7 pages).
(L'exemplaire original se trouve dans les archives du CAPSU et un exemplaire de lecture, à la disposition du public, à la bibliothèque municipale de Lys lez Lannoy, commune voisine de Roubaix, dans le Nord de la France, siège de l'association).

Ce mémoire a été adressé à l'époque aux pouvoirs publics français à tous les niveaux : Président de la République, Premier ministre, ministres directement concernés (notamment ceux de l'Intérieur (Secourisme), de la Santé, des Transports ; Présidents d'associations nationales de Secourisme, Personnalités des secours médicaux d'urgence (SAMU), etc.
Nous reviendrons sur ces destinataires, leurs réactions ou pas à ce contact et à la présentation du projet des « 5 gestes qui sauvent ».

Ci-après la page de couverture de ce premier dossier, dédié **« à la mémoire du Professeur Marcel ARNAUD »** qui fut le précurseur de nos SMUR et SAMU, le créateur de la traumatologie routière et du Secourisme routier, et qui se consacra également à l'éducation du grand public ignorant des premiers gestes à accomplir en présence d'un accident de la route.

Ce mémoire de 1981 comprend 25 pages dont plusieurs lettres des autorités officielles (ministère de l'Intérieur – service national de la Protection Civile (SNPC), de 1970 ; du Secrétariat d'Etat auprès du Premier ministre de 1971 ; quelques articles de presse ; lettre de M. ROBINE – juin 1972 – Chef du bureau de l'enseignement (du Secourisme) et des associations (SNPC) ; question écrite au ministre (du logement !) en charge des transports et sa réponse, au journal officiel, en mai 1970 ; une lettre historique du premier délégué à la sécurité routière (nommé en juin 1972), Christian GERONDEAU, de janvier 1973 ; du Directeur de cabinet du ministre de la Santé, de décembre 1973 ; une lettre du Colonel LAGACHE, collaborateur de M. GERONDEAU à la délégation à la sécurité routière, de juin 1974, avec en annexe le projet d'enseignement dit de « pré-secours » aux usagers de la route ; une lettre de Christian GERONDEAU, en tant que Directeur de la sécurité civile (fonction qu'il a cumulée pendant plusieurs années avec celle de Délégué à la sécurité routière), de juin 1977, adressée à Didier BURGGRAEVE, suite à l'intervention de M. Maurice HERZOG, ancien ministre et Député de la Haute Savoie, comprenant en annexe le programme de l'IGES (Initiation aux gestes élémentaires de survie), d'une durée de 6 à 8 heures (formation essentiellement pratique) ; une lettre d'un sous-directeur de la sécurité civile de mars 1979 à Didier BURGGRAEVE ; une lettre manuscrite en date du 23 octobre 1976 du **Professeur Marcel ARNAUD** à Didier BURGGRAEVE et enfin un article du journal « Le Monde », datée des 7-8 juin 1972 intitulé :

« Ranimation respiratoire d'urgence : Enseigner au public les gestes qui sauvent : objectif prioritaire ».

Ce mémoire, réalisé sans brouillon à la machine à écrire, sans aide quelconque, reste un document **historique** sur le projet français des **« 5 gestes qui sauvent ».**

Page de couverture

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la Fondation de la Vocation
Instructeur de Secourisme
Président de l'Association des Secouristes
de l'Agglomération de ROUBAIX.

MEMOIRE SUR LE

SECOURISME

LES 5 GESTES ESSENTIELS

LES 5 GESTES QUI COMPTENT

ENSEIGNEMENT ESSENTIELLEMENT PRATIQUE À INTRODUIRE
PARMI LES EPREUVES DES PERMIS DE CONDUIRE

PROJET PROPOSE EN 1967

I

A LA MEMOIRE DE MON MAÎTRE

LE PROFESSEUR MARCEL ARNAUD

« QUI POSE LA PREMIERE PIERRE NE SAIT PAS TOUJOURS QUI HISSERA LE DRAPREAU DE QUI AU FAITE DU TOIT »

S. JERZY LEC

AOUT 1981

SYNTHESE

Le mémoire commence par quelques considérations sur le Secourisme et pour rappeler le rôle majeur et de pionnier du **Professeur Marcel ARNAUD,** créateur du Secourisme routier en France.

Il précise d'emblée que l'objectif de la formation des usagers de la route « aux quelques gestes qui peuvent sauver une vie » est de proposer un concept **simple, pédagogique, se rapportant uniquement à la route.**

Il renvoie à d'autres documents pour suivre tous les détails de ce combat (voir bibliographies publiées sur le site du CAPSU).

En novembre 1974, M. Christian GERONDEAU, délégué à la sécurité routière, contacté dès sa nomination en juin 1972, fait approuver, lors d'un comité interministériel, présidé par le Premier ministre en personne, M. Jacques CHIRAC, la mise en place d'une formation obligatoire pour les candidats aux permis de conduire, intitulée les « gestes de survie ».

Ce n'est qu'en 1977 que les nouveaux textes sur le Secourisme (4.1.1977) puis l'arrêté d'application du 20.2.1978, porteront création d'une attestation dite « G.E.S » - gestes élémentaires de survie, mais qui, hélas, ne s'appliquera pas à la conduite à tenir face à un accident de la route mais aux différentes situations d'urgence de la vie courante, incluant les accidents domestiques !

Le concept des « 5 gestes » n'avait pas été retenu et c'est ce que ce premier mémoire tentera de démontrer.

Ainsi, il est nettement indiqué que « cette grande action ne doit pas devenir une opération commerciale ou en être le prétexte ». Que le titre « gestes élémentaires de survie ne convient pas au grand public » ! « Gestes ? Combien de gestes ? Il est impossible de répondre tant il y a confusion entre les gestes qui sauvent et la pratique du Secourisme ».
« Elémentaires ? Un point de compression n'est plus un geste élémentaire ! Boucler sa ceinture n'est pas un geste de survie au sens du Secourisme... ».

Et la 1ère page de ce mémoire concluait par :

« Il faut être simple, clair, volontairement très limité. Il faut que ce soit gratuit y compris le document de rappel. C'est une affaire Nationale ».

Est publiée ensuite une lettre du 13 août 1970 signée de M. le Préfet J. PERREAU-PRADIER, alors Directeur du service national de la Protection Civile, rattaché à l'époque à une sous-direction du ministère de l'Intérieur, avant la création d'une Direction, à part entière, en 1975, appelée Direction de la sécurité civile.

M. PERREAU-PRADIER répond à une lettre de Didier BURGGRAEVE du 25 juillet 1970 relatif au « souhait que la connaissance des notions élémentaires de secourisme soit exigée des candidats au permis de conduire ».

Le préfet rappelle que cette question a été débattue lors d'une réunion de la Commission Nationale du secourisme en date du 4 octobre 1968 et que « bien que favorable au principe de ce projet, la Commission n'a pas cru possible d'en recommander l'adoption dans l'immédiat ».

Le Directeur du SNPC ajoute : « Elle s'est prononcée contre la formule d'un « mini-secourisme » enseigné sans contrôle et dépourvu de sanctions officielles. En même temps, il est apparu que la situation financière des grandes associations ne leur permet pas d'assurer chaque année la préparation de 800.000 candidats supplémentaires au Brevet National de Secourisme ».

M. PERREAU-PRADIER précise enfin que la « dépense à prévoir en cette hypothèse » a été évaluée à 15 millions de francs.

On le voit, les services en charge du Secourisme dans notre pays, n'étaient pas prêts et n'avaient pas encore intégrés cette nouveauté d'un enseignement court, portant sur l'essentiel, avec un suivi continu, et non, obligatoirement, un examen final !

Le 26 août 1971, M. Jacques BAUMEL, Secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, est en charge de la sécurité routière ; il répond à ce titre à un Député du Pas de Calais, contacté par Didier BURGGRAEVE – comme des dizaines d'autres – et donne alors la position officielle du Gouvernement :

« C'est une question qui a été abordée, vous vous en souvenez, à la Table Ronde. Nous en avons tiré une conclusion positive : il faut mettre quelques notions élémentaires de secours dans les programmes de l'enseignement et de l'examen du permis de conduire ; en particulier, enseigner à protéger les blessés, à appeler les secours et, sans doute, à faire quelques mouvements, quelques gestes simples. Cela peut se faire assez rapidement ».

.....

« Pour enseigner et faire pratiquer davantage de secourisme, nous devons attendre les études en cours des médecins spécialisés. Ils se préoccupent de la formation des secours professionnels, de leur collaboration avec eux (pompiers, etc...) ; on tâche d'initier des médecins au secourisme ; en tous cas, ils connaissent bien les propositions de M. BURGGRAEVE ».

.....

« Je souhaiterais que M. BURGGRAEVE comprenne bien ce qui sera fait en tout cas et que, pour le reste, il faut suivre l'avis des médecins et nous en remettre à leur expérience. J'espère que, d'accord avec eux nous pourrons utiliser au mieux les connaissances de ces secouristes que M. BURGGRAEVE forme avec tant de dévouement ».

La page 5 du mémoire comprend plusieurs articles presse de 1971 et de 1972.

Dans l'analyse de la situation, il met déjà en lumière un « méli-mélo administratif autour d'une idée simple au départ », c'est-à-dire apprendre des gestes, uniquement des gestes, quelques-uns, qui peuvent maintenir la vie des accidentés voués à une mort certaine <u>sans cette intervention</u> (d'où le terme de survie), repris en 1974 par le 3ème CISR (Comité interministériel de la sécurité routière).

Page 6 encore, la réponse de M. PERREAU –PRADIER est passée au crible : « Avec les « gestes », on n'allait pas expliquer la circulation sanguine avant d'apprendre à poser un pansement compressif ». Et bien évidemment, il n'était pas question d'enseigner tout le programme du BNS de l'époque (Brevet National de Secouriste) !

Quelques phrases-clés également, encore hélas valables en 2005, car il est très difficile de faire raccourcir des programmes gonflées avec des gestes et techniques qui ne serviront jamais aux intéressés :

« toute information ou toute formation destinée à la masse doit être absolument limitée ! ».

M. ROBINE, à l'origine en France de la Fédération Nationale de Protection Civile, fonctionnaire au SNPC, chargé justement de l'enseignement du Secourisme, écrit le 26 juin 1972 à Didier BURGGRAEVE :

« Je pense avec vous qu'il reste encore beaucoup à faire afin de sensibiliser l'opinion publique et de diffuser à chaque français la connaissance des gestes essentiels de survie ».

Et M. ROBINE aborde l'enseignement du Secourisme dans les écoles (du fait de quelques blocages dans le département du Nord), notamment pour la formation (gratuite) des jeunes aux « 5 gestes qui sauvent » !

Le mémoire comprend le texte d'une question écrite d'un autre Député, M. LIOGIER, qui s'intéressa plusieurs années à ce problème ; ainsi que de M. BARBET.

Dans sa réponse, le ministre parle de « difficultés réelles » d'application, de l'allongement de la durée de l'examen, que ces cours ne peuvent « être faits que par des médecins », et à nouveau le coût qui serait supporté par l'Etat et les candidats !
Dans l'autre réponse (1970 pour la première question, 1971 pour la seconde), le ministre rappelle que les accidentés de la route sont souvent des polytraumatisés et évoque le risque du transport....

On le voit, ces arguments qui étaient déjà des prétextes, sont encore aujourd'hui, en France, utilisés par les services du même ministère des transports et même par la délégation interministérielle à la sécurité routière !
Qui est donc vraiment responsable de la situation actuelle ?

Page 10, lettre du 15 janvier 1973 de Christian GERONDEAU qui aborde « l'éducation scolaire » - preuve qu'en ce qui concerne les pionniers de cette affaire, nous voulions déjà utiliser cette filière de l'Education Nationale afin de faire passer des messages et des formations préparatoires de Secourisme. Egalement, il aborde la lutte contre l'alcoolisme, autre combat de 30 ans du CAPSU, toujours hélas d'actualité de nos jours !

Egalement, le port de la ceinture de sécurité (plus exactement de protection car elle protège ceux qui la portent)... Le CAPSU, c'était certes les « 5 gestes » (ainsi qu'avec le concours durant de nombreuses de plusieurs autres associations – voir bibliographies), mais également d'autres aspects de la sécurité routière.

Et Christian GERONDEAU, après la formule de politesse, ajoute de sa main :
« PS. J'étudie actuellement les « 5 gestes ».

Page 11, c'est une lettre également historique qui est publiée. Datée du 19 décembre 1973, elle émane de M. Pierre MANIERE, alors Directeur du cabinet du Ministre de la santé publique (Direction générale de la santé) :

« Vous avez bien voulu appeler mon attention, en diverses occasions, sur l'action que vous conduisez pour répandre dans le public la connaissance des « 5 gestes qui sauvent ».

« Vous me faites part, dans votre lettre du 27 octobre 1973, de votre intention d'éditer un nouveau livret, afin d'apprendre à tous les conducteurs les deux premiers gestes (alerter – baliser) et de les inviter à suivre une instruction pratique sur les trois autres gestes (ranimer – compresser – sauvegarder).
Vous voulez connaître mon sentiment à ce sujet.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'approuve vos initiatives, qui vont dans le sens des mesures préconisées par le gouvernement, et notamment, la Délégation à la Sécurité Routière.

Il est possible que de la concertation que vous avez, d'autre part, envisagée avec mes services, puissent se dégager certaines conclusions d'ordre pratique, propres à favoriser votre action.

En vous assurant de l'intérêt que je porte à vos efforts, je vous prie d'agréer,.... ».

Ainsi, en **1973, le ministère de la Santé était pour cette formation aux « 5 gestes qui sauvent »**, comme nous le proposions déjà (avec une formation pratique), tandis que le ministère des transports était contre, ainsi que le ministère en charge du Secourisme ! Quoi comprendre ?

En page 12 est exprimée probablement une des raisons qui a bloqué ce projet durant tant d'années :

« Les hésitations et les lenteurs des Pouvoirs Publics auraient été balayées si Secouristes ou Médecins n'avaient pas voulu, chacun en ce qui les concerne, tirer la couverture à eux.
On a toujours de « bonnes raisons » pour repousser une proposition qui ne vient pas de soi ».

Et chaque argument du ministre en réponse aux deux questions écrites utilisées dans le mémoire est passé au crible et « annulé » par un contre argument !

Le 24 juin 1974, le Colonel LAGACHE (Chargé de mission auprès de M. GERONDEAU), adresse à Didier BURGGRAEVE le « programme des gestes de survie soumis à l'approbation du Ministère de la Santé ».

Et il écrit ensuite :

« 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 ».

Le projet, joint, comprend un enseignement théorique de 2 à 3 heures qui, hélas, ne devait pas être intégré dans une formation courte, uniquement pratique, sur les premiers gestes. La formation devait uniquement être pratique, sans ajouter des conseils, certes toujours utiles, mais qui allongent la durée de la dite formation. Cette erreur de départ a fait capoter la décision prise en novembre 1974 ; la durée fixée était trop longue, nous arrivions à environ 6-8 heures, voire plus !

M. HERZOG, ancien ministre des sports, sportif de haut niveau et homme politique très connu, parmi les correspondants en faveur des « 5 gestes qui sauvent », avait saisi M. GERONDEAU qui répondait de ce fait à Didier BURGGRAEVE le 21 juin 1977.
Il s'agissait du retard pris en matière d'initiation aux gestes de survie (suite à la décision du CISR de novembre 1974) :

« ....la mise en place des structures d'accueil nécessaires à l'ouverture des sessions d'initiation aux gestes élémentaires de survie se poursuit dans les départements, en liaison avec les associations agréées. Vous n'ignorez pas les difficultés que cela pose pour certaines d'entre elles....

En ce qui concerne l'obligation faite aux candidats au permis de conduire de posséder l'attestation d'initiation aux gestes élémentaires de survie, si elle reste envisagée dans un avenir proche, elle ne saurait être exigée immédiatement. Il est en effet nécessaire, préalablement à toute décision, de s'assurer que tous les départements soient en mesure de satisfaire à la demande.

Partageant pleinement votre avis sur la nécessité d'un tel enseignement.....j'ai donné des instructions très précises en vue de faire aboutir rapidement ce dossier ».

La page 20 du mémoire détaille tout ce qui doit être retiré du programme proposé. Exemples : retirer les consignes en cas d'accident à la maison (pour le permis de conduire ?) ; Dégagement d'un asphyxié (?) Réglage et déverrouillage de la ceinture de sécurité (?).

Il est bien évident et chacun pouvait et peut d'autant plus le comprendre aujourd'hui que, dans une formation **de masse**, il est impensable de parler des « points de compression » comme c'était le cas !

Ce premier mémoire s'achève avec une lettre de M. BONNES, sous directeur de la sécurité civile, en date du 8 mars 1979 :

« Je vous suis très reconnaissant des suggestions que vous avez bien voulu me faire connaître dans votre lettre du 15 février 1979. Je partage votre manière de voir dans le domaine de l'enseignement et de la diffusion du secourisme.

J'ai l'honneur de vous informer qu'un effort est fait par le Comité de la sécurité routière en vue de sensibiliser le plus de personnes possible aux gestes de survie, notamment par les medias audio-visuels ».

Mais hélas, il ajoute, au sujet du programme des «gestes de survie » :

«....il ne peut être question de revenir sur le contenu de ce programme ».

Puis par une lettre manuscrite de notre Maître, le **Professeur Marcel ARNAUD,** du 23 octobre 1976, qui évoque notamment le problème du « retrait d'un casque « chez un accidenté et la mise en « PLS » (position latérale de sécurité), méthode de « sauvegarde » de la vie dont il est à l'origine (afin d'éviter l'inondation pulmonaire et l'obstruction des voies respiratoires supérieures). Une lettre exemplaire, historique, de celui qui est à l'origine des services médicaux d'urgence (SMUR et SAMU) dans notre pays !

Enfin, un article du « Monde » de juin 1972, qui dit tout en une page avec des phrases chocs :

« Les secours mettent trop longtemps pour arriver sur les lieux de l'accident. Matériellement, ce décalage est inévitable.
En effet, la mort survient généralement dans les quelques minutes qui suivent l'accident.
Voilà pourquoi il apparaît comme indispensable d'enseigner au public les gestes qui peuvent sauver des vies en cas d'extrême urgence ».

Et : « Les gestes qui sauvent sont simples, rapides et précis. Ils ne demandent aucune qualification particulière et s'apprennent rapidement ».

Aujourd'hui, en 2005, en France, au moment où nous mettons en ligne ces écrits, rien n'a été entrepris pour former (comme dans d'autres pays proches de nous) tous ceux qui se préparent à obtenir un permis de conduire, à ces « gestes d'extrême urgence ».

Il n'a jamais été question de former cette population d'environ un million de personnes, obligatoirement, au Secourisme classique qui traite de nombreux cas d'accidents et de détresses ; mais uniquement aux quelques gestes indispensables pour maintenir en vie un accidenté de la route (d'où la formation au moment et pour obtenir un permis de conduire).

Le projet des « 5 gestes qui sauvent », de 1967, a été conçu, dès le départ, dans ce sens. Il est acceptable car ne concerne que l'accident de la route et nécessite une formation de 5 heures.
Quant à la participation financière du candidat pour les frais des associations, elle a été proposée à 23 € !

ASSOCIATION DES SECOURISTES DE L'AGGLOMÉRATION DE ROUBAIX

créée le 18 Février 1979 par Didier Burggraeve

anciennement Equipes de Secours SOS Fondées en 1975
et Equipes Secouristes Actives de Roubaix-Tourcoing Fondées en 1972
Association animatrice de la Campagne Nationale " 5 gestes qui sauvent "

Siège Administratif : Parc d'Auteuil B - 59390 LYS-LEZ-LANNOY Téléphone (20) 75.97.46

" Pour sauver une vie humaine, faire le maximum ne suffit pas, il faut la perfection "

Le 17 août 1981

Monsieur Charles FITERMAN,
Ministre d'Etat,
Ministre des Transports,
32 Avenue du Président Kennedy,
75016 PARIS

Monsieur le Ministre,

Je tiens à vous adresser le mémoire que je viens de rédiger sur l'importance de l'éducation des usagers de la route en matière de premiers secours.

J'estime que votre Ministère a un rôle à jouer dans cette réalisation.

Je vous remets ci-inclus photocopies des réponses que j'avais obtenues du Président MITTERRAND à ce propos ainsi que d'une correspondance échangée à ce sujet également avec M. BALLANGER suite à une question écrite qui avait été posée par M. GOUHIER et qui n'a jamais obtenu de réponse du Premier Ministre.

Je souhaite que vous teniez compte de ces quelques propositions et qu'avec votre collègue de la Santé à qui j'adresse également ce mémoire vous fassiez avancer rapidement ce dossier.

Je vous en remercie par avance et, restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en ma Haute Considération.

Le Président,

Didier BURGGRAEVE

188

- 9 OCT. 1981

Secourisme :
M. Burggraeve demande au gouvernement d'amplifier l'éducation du «Grand Public»

M. Didier Burggraeve, lauréat de la Fondation de la vocation, instructeur de secourisme et président de l'Association des secouristes de l'agglomération de Roubaix a profité de la période estivale pour rédiger un mémoire sur le secourisme et plus particulièrement sur les cinq gestes qui sauvent dont il est le promoteur. Ce mémoire a été adressé au Président de la République ainsi qu'au Premier ministre.

Dans ce mémoire, M. Burggraeve évoque les difficultés qu'il eut par le passé à se faire entendre des Pouvoirs publics et des milieux médicaux. Le chapitre préliminaire intitulé «Pour un autre secourisme» laisse apparaitre les objectifs de l'auteur : «l'abrogation de l'arrêté du 20 février 1978 relatif à l'initiation aux gestes élémentaires de survie et son remplacement par un arrêté s'inspirant de propositions qui ont été débattues lors des Etats Généraux du secourismes, propositions concernant notamment l'enseignement du secourisme aux candidats au permis de conduire.

Par son intervention, M. Burggraeve espère que les Pouvoirs publics prendront conscience du fait que l'éducation du grand public en matière de secourisme doit être amplifiée.

DOCTEUR D. MÜLLER ✻

36, RUE DE LA PAIX
59650 VILLENEUVE D'ASCQ
TÉL. : 72-22-11

190

le 24.11.87

Cher Monsieur Bruggeman,

Je vous remercie de m'avoir accueilli Samedi dernier à l'exposition qui se tenait à la mairie de Roubaix, concernant le secourisme. Celle-ci était très intéressante et fort bien présentée.

Merci également pour la documentation que vous m'avez fait parvenir, accompagnée d'une lettre de vous-même. Croyez bien que j'apprécie beaucoup votre travail et votre persévérance, personne ne peut vous en dire un jour vous avez certainement l'oreille des autorités politiques, autorités sans lesquelles on ne peut rien faire.

Toujours est-il que j'ai lu avec intérêt la documentation joint à votre lettre et je n'ai aucune observation à faire et rien à ajouter.

Encore toutes mes félicitations et mes remerciements pour l'œuvre que vous accomplissez depuis de nombreuses années.

Toujours en collaboration avec vous.

Je vous adresse mes amicales pensées

Müller

Président ADPC 59
MEMBRE DU BUREAU NATIONAL de la FNE

PS : Si vous avez l'occasion, voudriez vous me faire parvenir un dépliant des nouveaux opuscules perdus ?

On rencontre dans sa vie, quelques hommes intègres, honnêtes et « notre » médecin pour nos cours de secourisme faisait partie de cette minorité.

Le « mémoire » commençait seulement à faire réagir les nouveaux pouvoirs publics. C'est le **Préfet Maurice GRIMAUX** qui, directeur adjoint au cabinet du nouveau ministre de l'Intérieur (d'Etat, et de la décentralisation, ajoutés à la machine sur le papier à en tête) répondit au courrier adressé au président de la République, le 27 novembre.

Cette réponse était claire, le secrétariat général du CISR (c'est-à-dire **Christian GERONDEAU** et/ou le **Colonel LAGACHE**) lui avait indiqué :

« ... qu'en raison des importants avantages qui devraient résulter de l'enseignement des gestes élémentaires de survie, cette question serait inscrite à l'ordre du jour du prochain Comité Interministériel de la Sécurité Routière ».

Et la décision déjà prise en 1974 par ce même CISR ?

Je pensais pouvoir rencontrer – et donc parler – avec un des ministres du gouvernement, M. **DREYFUS** (ministre de l'Industrie) invité à la cérémonie des « Bourses de la Vocation », ce qui me donnait en effet l'occasion de rencontrer directement des personnalités, des hommes politiques, des médias.... Ce ne fut pas le cas. Il partira avant la fin de la cérémonie.

J'écrivais donc au ministre le 11 décembre. Il faisait partie, comme beaucoup d'autres, du CISR. Il n'y avait pas que ceux de l'Intérieur, des Transports, de la Santé mais bien d'autres. Je joignais mon mémoire. La prochaine réunion du CISR était prévue pour le 22 décembre.

De la part du ministère des Transports, j'ai pu avoir un contact téléphonique et il me fut demandé d'adresser un nouvel exemplaire du mémoire, non pas au cabinet du ministre (Avenue Kennedy) mais au Boulevard Saint Germain.

On me demanda lors de cette conversation téléphonique le coût éventuel par candidat. J'avais répondu, au maximum 10 francs, si on prenait notre expérience dans l'agglomération de Roubaix (frais pour les matériels utilisés).

J'écrivais donc une lettre détaillée le 11 décembre en joignant le mémoire ainsi que la brochure. Les premières « remontées » de l'enseignement des GES prouvaient, soit que la durée de la formation dépassait les 8 heures si on voulait aborder correctement tout le programme ou on se limitait aux « 5 gestes » avec le « PAS – ABC », pour les apprendre correctement et respecter les « 6 à 8 heures ».

En fin d'année, d'autres réponses me parvenaient. Celle du directeur de cabinet du ministre des transports, le 17 décembre. Il parlait d'une « nouvelle politique en ce domaine ». Il fallait donc patienter à nouveau.

Le 21 décembre, le directeur de la sécurité civile répondait (suite à la transmission du président de la République) mais parlait de « suggestions » qui seraient étudiées par les services compétents du ministère de l'Intérieur « en vue d'une mise en œuvre la plus rapide possible » (?).

MINISTRE D'ETAT
MINISTÈRE
DE L'INTÉRIEUR
ET DE LA DECENTRALISATION

Préfet, Directeur Adjoint
du Cabinet

n° 4494

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, LE 27 NOV. 1987

Monsieur le Président,

Monsieur le Président de la République m'a transmis votre lettre par laquelle vous avez signalé l'intérêt que présenterait l'introduction d'une épreuve pratique de secourisme à l'examen d'obtention du permis de conduire.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Secrétariat Général du Comité Interministériel de la Sécurité Routière, saisi par mes soins de votre proposition, m'a indiqué qu'en raison des importants avantages qui devraient résulter de l'enseignement des gestes élémentaires de survie, cette question serait inscrite à l'ordre du jour du prochain Comité Interministériel de la Sécurité Routière.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Maurice GRIMAUD

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'Association des Secouristes
de l'Agglomération de Roubaix
Parc d'Auteuil B
59390 LYS-LEZ-LANNOY

Campagne Nationale des "5 Gestes qui Sauvent"

Action Nationale permanente lancée par Didier Burggraeve
le 24 Septembre 1967 pour Secourir les Accidentés de la Route

ALERTER - BALISER - RANIMER - COMPRESSER - SAUVEGARDER

5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route

Animée par l'Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix
59390 LYS-LEZ-LANNOY

+ mémoire ± rpts
- 1 livret
pli réduit perné -
" montage rpts

Le 11 décembre 1981

Monsieur Pierre DREYFUS,
Ministre de l'Industrie,
101 rue de Grenelle,
75007 PARIS

Monsieur le Ministre,

J'espérais pouvoir m'entretenir avec vous à l'issue de la remise des Bourses de la Vocation, ce mercredi à Paris. Hélas, votre charge ne vous a pas permis de rester jusqu'au terme de la cérémonie.

Lauréat de la Fondation de la Vocation en 1970 pour mon action en faveur de la Protection Civile et du Secourisme, je voulais attirer votre attention sur l'importance de la formation des usagers de la route en matière de premiers secours.

Vous participerez, le 22 décembre, à une réunion du Comité Interministériel de la Sécurité Routière au cours de laquelle ce projet pour lequel je me bats depuis bientôt 15 ans en France sera débattu.

Il sera nécessaire de soumettre tous les candidats aux permis de conduire à cette formation pratique mais pour y arriver il faudra néanmoins modifier le projet établi en 1977 par la Sécurité Civile et je crois que les services de M. GERONDEAU en ont conscience.

Le mémoire que j'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli a été adressé en ce sens à M. le Premier Ministre qui présidera la réunion, ainsi qu'à M. GERONDEAU, Secrétaire Général du C.I.S.R.

.../...

.../...

Je souhaite que vous puissiez m'aider dans ce Combat pour Sauver des vies humaines et je suis persuadé que vous aurez à coeur de le faire s'agissant d'un Lauréat de ~~la Fondation~~ de la Fondation de la Vocation.

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

Didier BURGGRAEVE

Campagne Nationale des "5 Gestes qui Sauvent"

Action Nationale permanente lancée par Didier Burggraeve
le 24 Septembre 1967 pour Secourir les Accidentés de la Route

ALERTER - BALISER - RANIMER - COMPRESSER - SAUVEGARDER

5 gestes essentiels à apprendre à tous les usagers de la route

Animée par l'Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix
59390 LYS-LEZ-LANNOY

+ mémoire I 5 gestes
1 livret
ph. montrage 5 gestes
" résumé presse

Le 11 décembre 1981

Monsieur Pierre BEGAU,
Ministère des Transports,
246 Bld St. Germain,
75007 PARIS

Monsieur,

Pour faire suite à la brève conversation téléphonique que nous avons eue à propos de l'éducation des usagers de la route en matière de premiers secours, je vous adresse volontiers un nouvel exemplaire de mon mémoire sur les 5 gestes qui sauvent, les 5 gestes essentiels et suffisants qu'il faudrait leur apprendre.

Car vous le savez, 50 % des tués sur les routes, pour ne parler que de ceux-là, surviennent avant leur arrivée à l'hôpital.

Pour obtenir l'approbation de la population et je pense que vous y tenez, il faut se limiter à cet enseignement essentiellement pratique en 4h donc modifier le décret de 1977 qui comporte des matières qui allongent inutilement le temps de formation (de 6 à 8h) et qui pourrait décourager l'intérêt pourtant évident du public pour le Secourisme essentiel. Et d'ailleurs, ou on enseigne ce programme à moitié ou à toute vitesse ou, dans la pratique, on se limite aux 5 gestes qui sauvent.

Sur le plan financier, l'expérience que je tente à Roubaix au sein des autos-écoles sera la suivante :

- formation aux 5 gestes qui sauvent, en 2 séances de 2 heures avec le matériel pédagogique de notre Association de Secourisme par des enseignants bénévoles. Les frais (essentiellement le matériel pédagogique) ne pourront excéder 10 F par candidat avec un groupe de travail de 15 maximum.

.../...

.../...

Je me bats en France depuis bientôt 15 ans pour faire comprendre aux Pouvoirs Publics l'importance de cette formation des citoyens. La réunion du 22 décembre est donc extrêmement importante si l'obligation aux permis est décidée (ce qui, de toute façon, est la seule solution valable).

Dans ce sens, il sera nécessaire de ramener le temps de formation de 6-8h à 4h pour simplifier et pour, progressivement, arriver à préparer tous les candidats.

Pour réussir, il faut revoir en même temps, le Brevet National de Secouriste (128.000 brevets délivrés en 1980) et donc le réserver uniquement qu'à une certaine catégorie de la population afin de dégager les enseignants pour l'enseignement des gestes qui sauvent.

Je suis persuadé que certaines erreurs n'auraient pas été commises si j'avais pu faire partie de la Commission Nationale du Secourisme qui siège au Ministère de l'Intérieur ou tout au moins être entendu par elle à propos, au moins, de l'enseignement au permis de conduire dont je suis à l'origine en France.

Je souhaite demeurer en liaison avec vous et reste à votre disposition.

Je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes sentiments très distingués.

Didier BURGGRAEVE

Ministère des Transports

Le Directeur du Cabinet

CAB.2

246, Boulevard Saint-Germain
75700 Paris
Téléphone : 544.39.93

17 DEC. 1981

Monsieur le Président,

C'est avec la plus grande attention que le Ministre a pris connaissance du mémoire que vous avez bien voulu lui envoyer sur l'éducation des usagers de la route en matière de premier secours.

Très préoccupé des problèmes de sécurité routière, l'intérêt du dossier que vous avez constitué ne lui a pas échappé. Il s'agit d'une importante question dont les solutions soulèvent, pour le moment, des problèmes délicats.

L'amélioration de la sécurité routière est une des priorités de l'action gouvernementale. En vue de la mise en place d'une nouvelle politique en ce domaine, le Gouvernement a demandé qu'il soit procédé à une réflexion approfondie, actuellement en cours au Ministère des Transports. Je puis vous assurer que le contenu de vos propositions sera examiné dans le cadre de cette démarche.

Le Ministre me prie de vous remercier de votre contribution et de l'action courageuse que vous menez depuis des années pour améliorer l'enseignement des usagers de la route.

Il ne manquera pas de reprendre contact avec vous pour vous faire connaître la suite qui pourra être réservée à votre intervention.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Denis COTON

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'Association des
Secouristes de l'Agglomération
de Roubaix - Parc d'Auteuil B

59390 - LYS-LES-LANNOY

ET DE LA DÉCENTRALISATION

DIRECTION
DE LA SÉCURITÉ CIVILE

CABINET
SC/CAB/N° 621

LE 21 DEC. 1981

197

Monsieur le Président,

Monsieur le Président de la République m'a transmis votre lettre relative à l'enseignement des éléments fondamentaux du secourisme aux usagers de la route.

Je vous remercie de l'intérêt que vous portez à ce problème. Soyez assuré que vos suggestions sont étudiées par les Services compétents du Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation, en vue d'une mise en oeuvre la plus rapide possible.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Christian GERONDEAU

Le Directeur de la Sécurité Civile

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'Association des
Secouristes de l'Agglomération de Roubaix
Parc d'Auteuil B
59 390 - Lys-lez-Lannoy

La revue de la délégation à la sécurité routière publiait les « principales décisions » du CISR du 19 décembre (15 ministres autour du Premier ministre **Pierre MAUROY***.

Le « comité » avait pris de nombreuses « mesures ». On relevait seulement dans « autres mesures » : « l'amélioration des secours aux blessés », sans plus de détail. Réunion pleine de bonnes intentions... Quant à l'application ? Et aux résultats concrets ?

Une avancée cependant, il me fut proposé (enfin) de participer à la prochaine réunion de la commission nationale de secourisme (1). **Christian GERONDEAU** tiendra lui son engagement.

Deux articles de presse, le dernier jour de l'année, apporteront aux habitants de notre agglomération, qui suivaient ce dossier avec intérêt, des précisions sur la « réaction » des pouvoirs publics au (1er) mémoire.

* Sénateur, en 1999, il cosignera la proposition de loi déposée au Sénat par la sénatrice du Nord, **Dinah DERYCKE,** pour une formation aux « 5 gestes qui sauvent » des candidats au permis de conduire, que l'on peut retrouver sur le site Internet du CAPSU.

(1) : Le 11ème mémoire sera consacré totalement au ministère de l'Intérieur, au SNPC et à la DSC. Il apportera tous les détails.

1982

Dès le 4 janvier, le **Colonel LAGACHE** adjoint du secrétaire général voulait « me rassurer ». Il m'informait que les gestes de survie avaient été cités deux fois lors du CISR, pour la formation à l'école (il y eut en effet un effort au cours des premières années puisque l'essentiel des attestations fut délivré à ce niveau et non pour les candidats aux permis de conduire).

Puis, pour le permis de conduire, il ajouta (mentionnant « comme dans plusieurs pays étrangers ») que la date d'entrée en vigueur « sera fixée par entente entre le ministère des Transports et le ministère de l'Intérieur).

Pierre MAYET, qui venait de remplacer **Christian GERONDEAU** comme délégué interministériel à la sécurité routière, confirma ces dispositions d'esprit des différents services. Mais ce qui serait retenu pour les « gestes de survie ou qui sauvent » serait du ressort d'un groupe de travail (interministériel) qui venait d'être créé lors de la dernière réunion du CISR.

Dans le n° 33, de mars, de la revue du comité de la sécurité routière, M. **MAYET** était présenté et il était rendu hommage à l'action de **Christian GERONDEAU,** ce qui était tout à fait justifié. Jusqu'à ce jour, premier délégué interministériel, il sera resté en fonction le plus longtemps, c'est-à-dire dix années, à quelques mois près. Un record à ce poste, on le verra ensuite avec un changement, au maximum, après trois années.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE : De nouvelles mesures

Au moment où nous allons mettre sous presse s'est tenu, le 19 décembre à l'Hôtel Matignon, un Comité Interministériel de la Sécurité Routière.
Présidé par le Premier Ministre Monsieur Pierre MAUROY, il a réuni les 15 ministres qui, chacun dans leur département, ont à traiter de problèmes relatifs à la Sécurité Routière. Voici les principales décisions prises au cours de cette importante réunion.

Le Comité Interministériel de la Sécurité s'est réuni samedi 19 décembre 1981 à 9 h 00, à l'Hôtel Matignon, sous la présidence du Premier Ministre, Monsieur Pierre MAUROY, avec notamment la participation :
• de Monsieur Gaston DEFFERRE, Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur et de la Décentralisation,
• de Monsieur Charles FITERMAN, Ministre d'Etat, Ministre des Transports,
• et de Madame Edwige AVICE, Ministre délégué auprès du Ministre du Temps Libre, chargée de la Jeunesse et des Sports.

•

En ouvrant les travaux du Comité, le Premier Ministre a déclaré :
« Les accidents de la route sont pour notre pays une catastrophe permanente. Il y a trop de tués et trop de blessés sur les routes.
Les chiffres montrent que nous comptons en moyenne 40 % de victimes de plus que les autres pays européens. Lorsque l'on compare avec la Grande-Bretagne ou les Etats-Unis, le rapport est de 1 à 2.
Il est donc de l'intérêt de la nation que la rigueur préside à l'application des mesures qui donnent des résultats. Par contre, celles qui se révèlent inefficaces doivent être abandonnées. »
En conséquence, le Comité a pris les mesures suivantes :

1° — Limitations de vitesse

Les limitations de vitesse ayant prouvé d'une manière incontestable leur efficacité, y compris sur autoroutes où elles ont permis de diviser par plus de deux le nombre des tués, sont maintenues à leur niveau actuel :
— 130 km/h sur autoroutes de rase campagne,
— 110 km/h sur autoroutes urbaines et sur les routes à chaussée séparée,
— 90 km/h sur les autres routes,
— 60 km/h en agglomération.
En ce qui concerne celle-ci, il sera rappelé aux maires qu'ils ont la possibilité, s'ils l'estiment opportun, d'adopter une limitation de vitesse plus faible (50 km/h par exemple).

2° — Port de la ceinture de sécurité

Compte tenu de son efficacité incontestable, l'obligation du port de la ceinture de sécurité en toutes circonstances aux places avant des automobilistes est maintenue.
Pour faciliter leur emploi, le système de fermeture des ceintures de sécurité sera standardisé, et il sera demandé aux fabricants d'améliorer les commodités d'emploi de ces équipements.

3° — Port du casque

L'obligation du port du casque pour tous les usagers de deux roues à moteur a été également confirmée.

4° — Emploi des feux « codes » en agglomération

La mesure en vigueur depuis le 15 octobre 1979 n'ayant entraîné aucune modification significative du niveau des accidents est rapportée.
Les automobilistes auront donc dorénavant en agglomération, en zone éclairée, le choix entre l'emploi des codes (feux de croisement) et celui des lanternes (feux de position).
Il sera donc fait confiance aux automobilistes pour adapter leur comportement à la visibilité du moment.
Par contre, l'obligation d'utiliser la nuit des codes (feux de croisement) et l'interdiction corrélative d'employer les seules lanternes (feux de position) est maintenue pour la circulation hors agglomération.
D'une manière plus générale, il sera recommandé aux automobilistes de circuler avec leurs codes allumés dans toutes les circonstances où la visibilité est insuffisante (pluie, brouillard, tombée de la nuit).
Enfin, l'obligation de circuler en permanence avec les codes est maintenue pour les motocyclistes.
Des campagnes d'information renforcées seront menées en 1982 pour faire prendre conscience aux conducteurs de la nécessité d'améliorer le réglage des feux des véhicules.

5° — Alcool et conduite

La loi du 12 juillet 1978 sur la prévention de la conduite sous l'influence de l'alcool sera appliquée avec rigueur.
Les contrôles préventifs seront renforcés, de manière à réduire la proportion des responsables d'accidents qui sont sous l'influence de l'alcool.
Le Ministre de l'Industrie prendra les dispositions nécessaires pour homologuer les appareils mesurant directement la teneur d'alcool dans l'haleine.

6° — Conduite de la moto

La réglementation en vigueur concernant la classification des motos et des permis de conduire correspondants est maintenue.
Toutefois, des dispositions dérogatoires seront prises pour que des jeunes de 16 ans et plus puissent participer, en circuit fermé, à des compétitions sportives sur des engins de 125 cm³.

•

Le Comité a ensuite décidé de mettre un accent tout particulier, au cours des années à venir, sur la formation et l'information des usagers de la route de manière à sensibiliser l'opinion et à obtenir volontairement l'adoption d'un comportement favorable à la sécurité.
Dans ce but, les dispositions suivantes ont été arrêtées :

— Formation à l'école

Le Ministère de l'Education Nationale consentira un effort particulier de manière à ce que tous les élèves reçoivent de façon systématique un enseignement du code de la route et des règles de sécurité.
Le Premier Ministre a considéré qu'il s'agissait là d'une tâche prioritaire du système d'enseignement.
Le délégué à la Sécurité routière a été chargé, sous la supervision du Ministre de la Jeunesse et des Sports, d'étudier dans quelles conditions il serait possible de créer un brevet du code de la route auquel tous les écoliers seraient tenus de se présenter.

— Préparation à la conduite

Le Ministère des Transports engagera avec les professionnels des auto-écoles une large concertation afin de déterminer les mesures susceptibles d'améliorer la cohérence du système d'enseignement et l'efficacité de la préparation au permis de conduire, afin de réduire la proportion des accidents imputables aux nouveaux conducteurs.

— Information des usagers

Le Premier Ministre a demandé qu'un nouveau style soit adopté pour l'information des usagers, et qu'il soit fait appel à la persuasion plus qu'à la répression et au catastrophisme.
Parallèlement, il sera demandé aux chaînes de radio et de télévision, et notamment aux chaînes régionales, d'accorder une place importante aux messages de sécurité routière qui concernent la vie quotidienne des Français.

— Contrôles

La gendarmerie et la police ont reçu pour mission de faire respecter par priorité trois règles essentielles à la sécurité routière :
• le respect des limitations de vitesse,
• le port de la ceinture de sécurité et le port du casque,
• la sobriété au volant.
Dans ce but, les services compétents assureront une présence accrue sur le réseau routier et en agglomération, procédant au redéploiement des moyens dont ils disposent.
Le Comité a insisté pour que ces règles essentielles à la sécurité routière soient appliquées avec rigueur.

•

— Infrastructure routière

Au cours des années à venir, une proportion des crédits beaucoup plus importante que par le passé sera consacrée aux équipements de sécurité du réseau routier. L'accent sera notamment mis sur les points suivants :
— suppression des points noirs,
— traversée des petites agglomérations,
— protection contre les obstacles latéraux,
— aménagement des grands axes,
— refonte de la signalisation qui est souvent désuète,
— mesures de protection des piétons:
• création de passages et de cheminements spécialisés,
• amélioration de l'éclairage,
• dispositifs ralentisseurs.

•

— Mesures concernant la sécurité des véhicules à deux roues

Un groupe de travail sera mis en place avec les associations représentatives pour poursuivre l'effort entamé pour :
• diminuer la glissance des marquages horizontaux en milieu urbain,
• mettre en place là où cela s'avère nécessaire et notamment en milieu urbain et péri-urbain des dispositifs de retenue mieux adaptés aux deux roues,
• étudier les moyens à mettre en œuvre pour améliorer la visibilité et la perception des deux roues.
En outre des crédits seront engagés pour accroître le nombre des pistes cyclables, afin de faciliter la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs.

•

Autres mesures

Le Comité a enfin adopté un certain nombre d'autres mesures ayant notamment pour objet :
• la mise à l'étude de modifications techniques concernant les normes de construction automobile, ainsi que l'éventuelle instauration d'un contrôle technique des véhicules,
• l'engagement d'une concertation avec les professionnels destinée à rechercher la diminution des accidents de poids lourds,
• l'amélioration des secours aux blessés,
• le développement de la recherche en matière de sécurité routière.

•

Sur le plan administratif, une série de décisions a été arrêtée pour renforcer l'efficacité de l'action gouvernementale.
• Le Premier Ministre réunira chaque année le Comité Interministériel de la Sécurité Routière pour faire le point de l'évolution des accidents et arrêter les mesures nécessaires.
• Le Secrétariat du Comité ainsi que l'animation et le suivi de la politique de sécurité routière sont placés sous l'autorité d'un délégué à la sécurité routière rattaché au Premier Ministre.
• Le Ministre des Transports reçoit délégation pour réunir le Comité Interministériel et assurer sa présidence dans l'intervalle des réunions présidées effectivement par le Premier Ministre.
• Une direction de la Sécurité et de l'Exploitation Routière sera créée au sein du Ministère des Transports.
Celle-ci regroupera tous les services du ministère chargés de la formation et de l'information des usagers, de la fixation des normes techniques automobiles, de l'équipement du réseau routier, et de l'exploitation de celui-ci.
• Enfin, le Ministre des Transports et d'autres ministres intéressés ont reçu mission de développer largement la concertation avec les usagers.

•

En conclusion, le Premier Ministre a fixé comme objectif une réduction d'un tiers du risque sur les routes au cours des cinq ans à venir. Il a indiqué que celle-ci était possible compte tenu des résultats enregistrés dans d'autres pays et demandé que tous les départements ministériels accordent désormais une priorité accrue à cette action d'intérêt national.

SECURITE ROUTIERE

M. BURGGRAEVE REÇOIT UNE RÉPONSE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

M. Didier Burggraeve, président de l'Association de secouristes de l'agglomération et animateur de la campagne nationale des «5 gestes qui sauvent», avait adressé en août dernier, un mémoire sur son projet aux Pouvoirs publics. Le ministre des Transports vient de lui répondre par l'intermédiaire de son directeur de cabinet, M. Denis Coton, et en ces termes :

«Monsieur le président,

C'est avec la plus grande attention que le Ministre a pris connaissance du mémoire que vous avez bien voulu lui envoyer sur l'éducation des usagers de la route en matière de premier secours.

Très préoccupé des problèmes de sécurité routière, l'intérêt du dossier que vous avez constitué ne lui a pas échappé. Il s'agit d'une importante question dont les solutions soulèvent, pour le moment, des problèmes délicats.

L'amélioration de la sécurité routière est une des priorités de l'action gouvernementale. En vue de la mise en place d'une nouvelle politique en ce domaine, le gouvernement a demandé qu'il soit procédé à une réflexion approfondie, actuellement en cours au ministère des Transports. Je puis vous assurer que le contenu de vos propositions sera examiné dans le cadre de cette démarche.

Le Ministre me prie de vous remercier de votre contribution et de l'action courageuse que vous menez depuis des années pour améliorer l'enseignement des usagers de la route.

Il ne manquera pas de reprendre contact avec vous pour vous faire connaitre la suite qui pourra être réservée à votre intervention.»

3 1 DEC. 1981

M. Burggraeve participera à la prochaine réunion à Paris, de la commission nationale du secourisme

Le mémoire adressé par M. Didier Burggraeve, président des secouristes de Roubaix aux Pouvoirs Publics continue de susciter des réactions officielles. Il y a quelques jours, le ministre des Transports lui faisait savoir que ses propositions seraient examinées dans le cadre de la réflexion approfondie actuellement en cours au ministère, en vue de la mise en place d'une nouvelle politique de Sécurité Routière.

Dans une récente lettre, M. Christian Gerondeau, directeur de la Sécurité Civile indique à M. Burggraeve que la présidence de la république à qui il a également adressé son dossier le lui a transmis et que «ses suggestions sont étudiées par les services compétents du ministère de l'Intérieur en vue d'une mise en œuvre la plus rapide possible».

Dans un second envoi, M. Gerondeau, à l'appui d'une lettre de plusieurs pages, apporte des commentaires au mémoire de M. Burggraeve.

On retiendra de cette longue lettre que M. Gerondeau propose à M. Burggraeve de participer à la prochaine réunion de la commission nationale du secourisme qui se réunira à Paris, au cours du premier trimestre.

Ce mémoire a également été adressé aux grandes associations nationales, à plusieurs SAMU. La seconde partie de ce document prévue pour les semaines à venir apportera un nouveau projet de formation pratique basé sur les «cinq gestes qui sauvent», très simple à apprendre et à retenir par le public. – 9 JAN. 1982

DE LA SECURITE ROUTIERE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

TÉL. : 225.03.72 A 74
225.51.22 A 24
720 70 32

INT/RR - 882

PARIS, LE 7 janvier 1982

Monsieur,

Je viens de recevoir le relevé de décisions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière et, suite à votre lettre du 24 décembre 1981, je m'empresse de vous rassurer.

En effet, à deux reprises les gestes de survie sont cités :

En ce qui concerne la formation à l'école, il est indiqué que le Ministère de l'Education Nationale développera l'enseignement concernant les gestes de survie.

Par ailleurs, il est précisé que la délivrance du permis de conduire sera dorénavant, comme dans plusieurs pays étrangers, subordonnée à la présentation par le candidat de l'attestation d'initiation aux gestes de survie. La date d'entrée en vigueur sera fixée par entente entre le Ministère des Transports et le Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation.

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

Colonel LAGACHE

Le Secrétaire Général Adjoint

Monsieur Didier BUGGRAEVE
ASSOCIATION DES SECOURISTES DE L'AGGLOMERATION
de ROUBAIX

59390 LYS LEZ LANNOY

DE LA SECURITÉ ROUTIÈRE

~~SECRÉTARIAT GÉNÉRAL~~

75008 PARIS

TÉL. : ~~225.03.22 A 24~~
~~225.81.22 A 24~~
720 70 32

LNE 1/AV/

Monsieur,

Monsieur le Premier Ministre m'a transmis votre lettre et l'abondante documentation relative aux "5 gestes qui sauvent".

Ainsi que vous l'a précisé le Colonel LAGACHE lors de l'entretien que vous avez eu avec lui, l'éducation des conducteurs sur la conduite à tenir en cas d'accident sera inclue dans le nouveau programme de formation.

Ce dernier sera déterminé en fonction des propositions qui seront présentées par le groupe de travail intermnistériel créé par le Comité Interministériel de Sécurité Routière tenu à l'Hôtel de Matignon le 19 Décembre 1981.

En vous remerciant de l'intérêt que vous portez à la sécurité routière, je vous prie de croire à mes sentiments les meilleurs.

Pierre MAYET

Monsieur Didier BURGGRAEVE
Président de l'Association des Secouristes
de l'Agglomération de Roubaix

59390 LYS-LEZ-LANNOY

203

éditorial

M. Pierre MAYET
DELEGUE INTERMINISTERIEL
A LA SECURITE ROUTIERE

Au moment où nous mettons sous presse, nous apprenons que M. Pierre Mayet, ingénieur général des Ponts et Chaussées, a été nommé directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières au ministère des Transports, et délégué interministériel à la Sécurité Routière.

Cette mesure fait suite aux décisions prises par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 19 décembre 1981, à l'hôtel Matignon, sous la présidence du Premier Ministre M. Pierre Mauroy.

M. Pierre Mayet est né le 15 février 1934 à Cunlhat (Puy-de-Dôme). Nommé ingénieur adjoint des travaux publics en 1955, il est affecté en 1957 au service maritime du Pas-de-Calais puis en 1964 à la Direction Départementale de l'Equipement du Puy-de-Dôme. En 1969, il est rapporteur général de la Commission des villes auprès du Commissariat au Plan. De 1971 à 1974, il est conseiller technique dans les cabinets du ministère de l'Equipement (MM. Albin Chalandon et Olivier Guichard). En 1974, il devient directeur de l'aménagement foncier et de l'urbanisme puis, en 1978, directeur du personnel de l'Environnement et du cadre de vie.

M. Pierre Mayet succède donc à M. Christian Gérondeau, qui avait été nommé en juin 1972, responsable national de la Sécurité Routière et qui a exercé cette fonction pendant près de dix ans.

Alors que les accidents de la route connaissaient depuis la fin de la dernière guerre une progression continue, M. Gérondeau a proposé avec succès une politique d'information et des grandes mesures réglementaires — limitation de vitesse, port obligatoire de la ceinture de sécurité et du casque, législation pour lutter contre l'alcoolémie au volant — qui ont contribué à une réduction spectaculaire du nombre des victimes de la circulation. Le chiffre des tués est, en effet, passé en neuf ans, de près de 17 000 à moins de 12 500 par an, alors que la circulation s'accroissait de plus de 40 %.

Au total, le risque d'accident mortel a été réduit de près de moitié pendant cette période et l'on estime que le nombre des vies épargnées par rapport au prolongement des tendances antérieures, s'est élevé à 50 000 environ, les pertes économiques pour la collectivité étant, pour leur part, réduites de près de 150 milliards de francs.
De 1973 à 1980, M. Gérondeau a également été président du Comité de la Sécurité Routière de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) et, à ce titre, il a joué un rôle important dans la diffusion des mesures de sécurité routière au niveau européen.

Auteur d'un ouvrage intitulé « La mort inutile » (Plon) qui relate son expérience dans le domaine de la sécurité routière, M. Gérondeau, qui est en outre directeur de la Sécurité Civile au ministère de l'Intérieur, conserve cette dernière fonction.

SECURITE ROUTIERE

BILAN 1981 DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LÉGÈRE AMÉLIORATION

115 tués et 5 345 blessés de moins

Le bilan global des accidents de la route en 1981 marque une légère amélioration par rapport à 1980, tant en ce qui concerne le nombre des accidents, que celui des tués et des blessés, puisque les résultats suivants ont été relevés par la Gendarmerie et la Police.

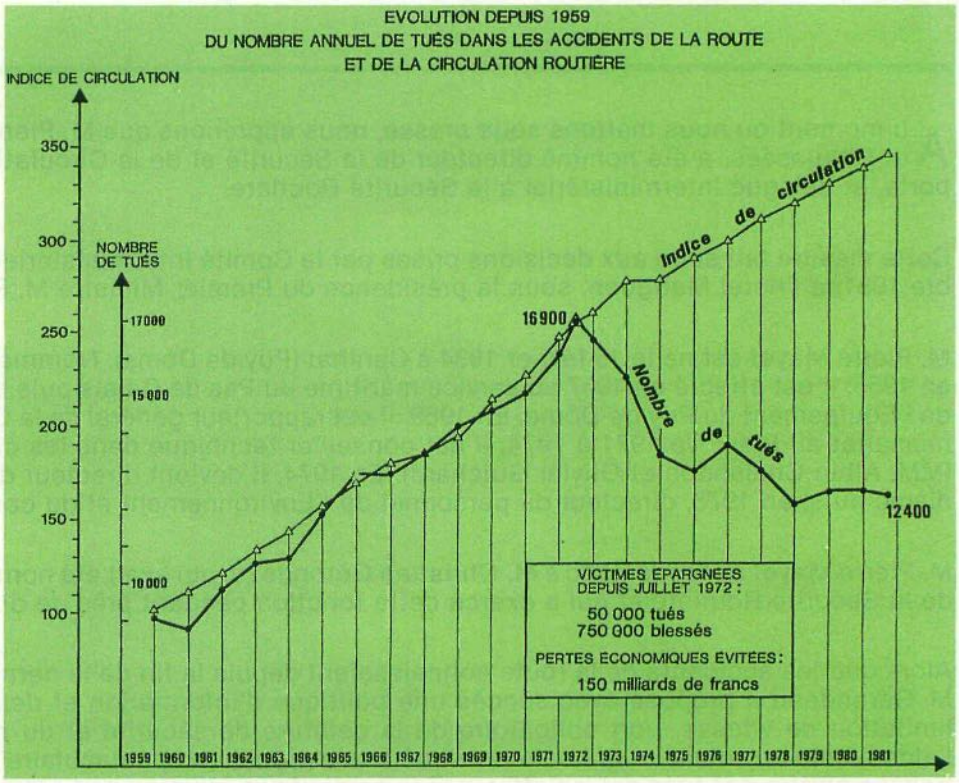
239 734 accidents (– 8 735) soit – 3,5 %
12 428 tués (– 115) soit – 0,9 %
334 289 blessés (– 5 343) soit – 1,6 %
dont
90 973 blessés graves (– 4 126) soit – 4,3 %

Ces résultats ont été obtenus malgré un léger accroissement de la circulation automobile (+ 2 % environ).

Par rapport à 1972, la diminution du nombre des tués est de plus de 4 000, alors que la circulation s'est accrue de 40 % environ.

Le niveau des accidents mortels a été en 1981 moins lourd qu'en 1965, alors qu'entre temps le parc automobile a doublé (21 800 000 véhicules contre 10 500 00).

Eu égard à l'augmentation du parc automobile et du trafic, l'évolution relative des accidents a bien marqué un progrès certain. Toutefois, elle s'est stabilisée depuis quatre ans à un niveau absolu qui reste encore tout à fait excessif. C'est la raison pour laquelle le récent Comité interministériel de la sécurité routière a décidé d'engager toute une série d'actions en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation.



VICTIMES EN BAISSE CHEZ LES DEUX ROUES ET EN HAUSSE CHEZ LES AUTOMOBILISTES

La stabilité globale des résultats de 1981 recouvre en fait des évolutions nettement divergentes.

L'année écoulée a été marquée en effet par une très forte diminution du nombre de victimes parmi les utilisateurs de véhicules à deux roues (– 428 tués soit – 14,6 %), et par une réduction moins marquée du nombre des piétons (– 140 soit – 6,4 %). Par contre, le nombre des automobilistes victimes d'accidents de la route a connu une forte progression au cours de l'année écoulée (+ 419 tués soit + 5,9 %).

Sans l'amélioration très importante enregistrée parmi les utilisateurs de véhicules à deux roues, l'année 1981 aurait donc été marquée par une nouvelle progression des accidents, tout particulièrement sur les routes de rase campagne.

Il apparaît donc que la priorité des actions d'information et de contrôle à mener au cours de l'année à venir concernera le comportement des automobilistes.

Sur 100 tués, on a compté en effet en 1981, 63 utilisateurs de véhicules à 4 roues, contre 20 utilisateurs de véhicules à 2 roues et 17 piétons.

Il est intéressant de noter qu'il y a quelques années seulement, les automobilistes ne constituaient que 50 % des victimes environ.

La France connaît donc une évolution quelque peu similaire à celle de l'Amérique du Nord, où les automobilistes représentent la grande majorité des victimes.

RASE CAMPAGNE: TOUJOURS LA VITESSE EXCESSIVE (33 % DES ACCIDENTS MORTELS)

En 1981, la Gendarmerie a constaté 80 054 accidents qui ont entraîné:
- 8 879 tués, au lieu de 8 766 en 1980 (+ 113).
- 126 454 blessés, au lieu de 126 984 en 1980, soit une diminution de 530.

• Les principales causes

- *La vitesse excessive* (dépassement de la vitesse autorisée et vitesse inadaptée en raison des circonstances) est la cause la plus fréquente:
  + de 28 % des accidents corporels;
  + de 33 % des accidents mortels.
- *L'inobservation de la priorité:*
  + de 12 % des accidents corporels;
  + de 7 % des accidents mortels.
- *La circulation à gauche:*
  + de 7 % des accidents corporels;
  + de 7 % des accidents mortels.

Dans ce numéro de la revue, on trouvait le bilan de la sécurité routière pour l'année écoulée avec un historique puis de nombreuses comparaisons avec d'autres pays, utiles à se remettre en mémoire aujourd'hui. Page 31, on relatait l'exposition, à la mairie de Roubaix, sur la prévention des accidents (des classes entières des écoles de la ville y passèrent*), et sur les « 5 gestes ».

Un article de presse (14 mars) proposait des séances gratuites, organisées par l'ASAR (qui avait reprise à son nom la campagne nationale, après l'ANUR). Ces formations, après écoles, collèges et lycées, nous permettaient d'affiner le projet pédagogique appliqué aux « 5 gestes ».

En avril, je rédigeais et faisait parvenir aux mêmes destinataires, le second mémoire, intitulé « 2ème partie ». On trouvera ci-après les 4 premières pages de la synthèse qui précise les « appels », au président de la République, au premier ministre.....aux médecins, pour agir donc diffuser ces gestes !

Suite à un passage en direct sur l'antenne radio de RTL (le 18 mars) et des contacts établis, une nouvelle édition de la brochure (4ème édition) de 25 000 exemplaires, sponsorisée par le journal médical « Tonus » fut réalisée, car nous étions arrivés à la fin de l'édition des AGF de 400 000 exemplaires.

La couverture bleu, reprenait les mots-clés, ce qui permettait de comprendre immédiatement ce qu'il fallait faire : alerter, baliser, ranimer, compresser, sauvegarder. Dans les éditions suivantes, les mots-clés furent commentés, et ranimer remplacé par ventiler, compresser par comprimer. Garder la vie sauve (sauvegarder) fut maintenu.

Evidemment, tous nos interlocuteurs recevaient cette brochure. Sa lecture avait été améliorée à l'occasion de ce nouveau tirage, quelques retouches ici, un détail ailleurs.

Pour démontrer que la connaissance de ces « 5 gestes » était à la portée de tous (titre repris par le journal local « La Voix du Nord » - ci-après), avant les départs en vacances, un dimanche, sur un parking du centre ville de Roubaix, nous proposions aux passants de se joindre à nous et d'apprendre à comprimer une hémorragie, à poser un pansement compressif, à ventiler, à mettre un blessé en PLS.

Et il était indiqué : « il n'est pas nécessaire de devenir un secouriste expérimenté, il s'agit d'apprendre les cinq gestes qui sont à la portée de tous sans aucune exception ».

Dans le numéro suivant (n° 34, juillet) de la revue du comité de la sécurité routière, on trouvait un éditorial du nouveau délégué interministériel.

Il parlait de « nouvelle politique », déjà annoncée par le courrier émanant du cabinet du ministre des Transports. Il lançait les enquêtes « REAGIR », puis abordait la « formation des conducteurs ».
Mais rien sur le secours aux blessés pourtant à l'ordre du jour de la réunion de décembre du CISR reprise dans le texte ?

* Cette initiative sera renouvelée par l'ASAR dans toute l'agglomération de Roubaix et complétée par les journées de la Protection Civile, chaque année, à Lys lez Lannoy, organisées quand j'étais élu local.

BILAN DE L'ANNÉE

ANNÉE	ACCIDENTS	TUÉS	Blessés graves	Blessés légers	TOTAL BLESSÉS
1980	248 469	12 543	95 099	244 533	339 632
1981	239 734	12 428	90 973	243 316	334 289
Différence	−8 735	−115	−4 126	−1 217	−5 343
Évolution	−3,5 %	−0,9 %	−4,3 %	−0,5 %	−1,6 %

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS (Gendarmerie nationale et Polices urbaines)

TUÉS

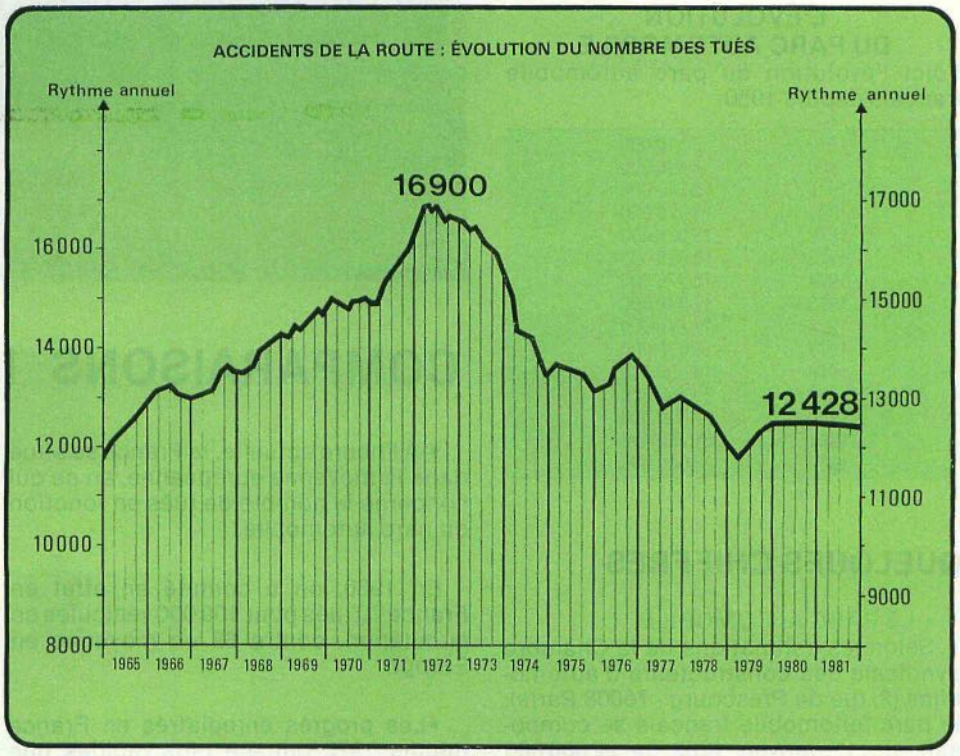
CATÉGORIES	1980	1981	Différence	Évolution
Piétons	2 178	2 038	−140	− 6,4 %
Cyclistes	642	582	− 60	− 9,3 %
Cyclomotoristes	1 268	1 102	−166	−13,1 %
Motocyclistes	1 025	823	−202	−19,7 %
Ensemble 2 roues	2 935	2 507	−428	−14,6 %
4 roues	7 106	7 525	+419	+ 5,9 %
TOTAL	12 219	12 070	−149	− 1,2 %

BLESSÉS

CATÉGORIES	1980	1981	Différence	Évolution
Piétons	37 546	35 869	− 1 677	− 4,5 %
Cyclistes	13 423	12 973	− 450	− 3,3 %
Cyclomotoristes	54 434	48 442	−5 992	−11,0 %
Motocyclistes	32 748	24 898	−7 850	−24,0 %
Ensemble 2 roues	100 605	86 313	−14 292	−14,2 %
4 roues	178 337	188 539	+10 202	+ 5,7 %
TOTAL	316 488	310 721	−5 767	− 1,8 %

N.D.L.R. - Le total des tués et des blessés est légèrement inférieur à celui du bilan général. C'est parce que les résultats de la Police parisienne et des C.R.S. ne nous sont pas encore parvenus.

- *L'influence de l'alcool* (dépistage par alcootest quand ils ont pu être effectués et qu'ils se sont révélés positifs) a été observée dans 6 446 accidents corporels.



• Les responsables des accidents

- *Les conducteurs de voitures* particulières sont responsables de **64,7 %** des accidents.
- *Les conducteurs de deux roues* sont responsables de **19,1 %** des accidents.
- *Les conducteurs de véhicules utilitaires* sont responsables de **8,2 %** des accidents.
- *Les piétons* sont responsables de **6,5 %** des accidents.

BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION DEPUIS 1960

Années	Accidents	Tués	Blessés
1960	141 309	8 876	185 031
1961	159 535	9 780	213 604
1962	169 204	10 623	229 322
1963	176 275	10 729	240 954
1954	192 999	11 882	264 075
1965	210 754	13 001	290 256
1966	209 906	13 009	290 109
1967	215 470	13 585	301 356
1968	226 598	14 284	317 868
1969	227 900	14 640	318 223
1970	235 109	15 087	329 659
1971	249 828	16 212	353 374
1972	274 476	16 617	388 067
1973	270 618	15 636	374 661
1974	260 187	13 521	353 059
1975	258 201	13 170	353 730
1976	261 275	13 787	357 451
1977	257 698	13 104	354 905
1978	247 785	12 137	338 514
1979	253 208	12 480	347 918
1980	248 469	12 543	339 632
1981	239 734	12 428	334 289

N.B. : Source de renseignements :
de 1967 à 1981 : Ministère de l'intérieur (Direction de la réglementation et du contentieux)
de 1960 à 1966 : Direction des routes et de la circulation routière (ces derniers chiffres ont été pondérés afin d'obtenir une définition homogène du tué = personne décédée dans les six jours après l'accident).

BILAN 1981 DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'ÉVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE

Voici l'évolution du parc automobile français depuis 1950:

1950 :	2 310 000
1960 :	6 490 000
1970 :	13 710 000
1971 :	14 370 000
1972 :	15 020 000
1973 :	15 920 000
1974 :	16 720 000
1975 :	17 390 000
1976 :	17 810 000
1977 :	18 530 000
1978 :	19 330 000
1979 :	20 160 000
1980 :	20 990 000
1981 :	21 780 000
1982 :	22 500 000

QUELQUES CHIFFRES

• LE PARC AUTOMOBILE

Selon les estimations de la Chambre syndicale des constructeurs d'automobiles (2, rue de Presbourg - 75008 Paris), le parc automobile français se composait, au 1er janvier 1982 de 22 500 000 véhicules (21 780 000 au 1er janvier 1981).

Au 1er janvier 1981, la répartition des voitures particulières, des véhicules utilitaires, des autocars, autobus et tracteurs routiers était la suivante:

- *Voitures particulières et commerciales*	: 19 130 000
- *Véhicules utilitaires*	: 2 457 000
- *Autocars et autobus*	: 59 000
- *Tracteurs routiers*	: 134 000
Total.....	21 780 000

• RÉSEAU ROUTIER

- Longueur totale du réseau	: 1 500 000 km env.
- Autoroutes	: 5 720 km
- Routes nationales	: 28 000 km
- Routes départementales	: 335 000 km
- Chemins départementaux	: 425 000 km
- Chemins ruraux	: 650 000 km
Total.....	1 498 720 km

• LES PERMIS DE CONDUIRE

En 1981, il a été délivré 1 131 362 permis de conduire ainsi répartis:

- Voitures particulières	: 966 101
- Poids lourds	: 34 954
- Transport en commun	: 41 616
- Motos	: 88 691
Total.....	1 131 362

(Source : Ministère des transports - SNEPC).

COMPARAISONS INTERNATIONALES

• A l'heure actuelle, la France se situe dans la moyenne européenne, en ce qui concerne le nombre de tués en fonction du parc automobile.

En 1980, on a compté en effet en France 70 tués pour 100 000 véhicules en circulation, contre 68 en moyenne en Europe.

•Les progrès enregistrés en France depuis 1972 ont été plus rapides que dans la plupart des autres pays européens.

La diminution du nombre des tués enregistrée depuis cette date a été en effet de 25 % contre 19 % en moyenne en Europe de l'Ouest.

• Cependant, du fait de l'importance de son parc, notre pays est encore très mal placé, en ce qui concerne le nombre total des victimes.

On a recensé ainsi en 1980 en France 250 tués par million d'habitants, contre 177 en moyenne en Europe, et parfois beaucoup moins (110 en Grande-Bretagne et... 87 en Norvège).

La France demeure donc, en Europe, l'un des pays les plus durement touchés par le fléau des accidents de la route.

NOMBRE DE TUÉS EN FONCTION DU PARC EN 1980

(décès pour 100 000 véhicules)

(moyenne générale 68)

TURQUIE	729
PORTUGAL	232
YOUGOSLAVIE	201
GRÈCE	159
AUTRICHE	87
ESPAGNE	86
BELGIQUE	76
IRLANDE	76
FRANCE	**70**
ALLEMAGNE	56
SUISSE	55
ITALIE	52
LUXEMBOURG	51
DANEMARK	50
FINLANDE	45
PAYS-BAS	44
GRANDE-BRETAGNE	40
NORVÈGE	29
SUÈDE	29
ÉTATS-UNIS	42
AUSTRALIE	49
JAPON	48

COMPARAISON DE L'ÉVOLUTION DU NOMBRE DES TUÉS EN FRANCE ET DANS L'ENSEMBLE DE L'EUROPE DÉ L'OUEST (19 PAYS) DE 1972 À 1980

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Nombre de tués en Europe de l'Ouest	90 758	86 819	78 366	79 642	80 148	79 130	78 402	74 977	73 389
Indice	100	96	86	88	88	87	86	82	81
Nombre de tués en France	16 617	15 636	13 521	13 170	13 787	13 109	12 137	12 480	12 540
Indice	100	94	81	79	83	79	73	75	75

NOMBRE DE TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS EN 1980

(moyenne générale 177)

PORTUGAL	311
AUTRICHE	261
FRANCE	**250**
BELGIQUE	243
LUXEMBOURG	241
YOUGOSLAVIE	217
ALLEMAGNE	214
SUISSE	196
ESPAGNE	175
IRLANDE	164
ITALIE	160
GRÈCE	145
PAYS-BAS	141
DANEMARK	135
TURQUIE	121
FINLANDE	115
GRANDE-BRETAGNE	110
SUÈDE	102
NORVÈGE	87
ÉTATS-UNIS	225
CANADA	225
AUSTRALIE	224
JAPON	97

TAUX DE TUÉS AUX 100 MILLIONS DE VÉHICULES/KILOMÈTRES EN 1979 DANS DIVERS PAYS DE L'OCDE (1)

(Source: Fédération routière internationale)

ÉTATS-UNIS	2,0
ROYAUME-UNI	2,3
JAPON	2,7
CANADA	2,9
ITALIE	3,3
AUSTRALIE	3,5
PAYS-BAS	3,5
R.F.A.	4,0
FRANCE	**4,6**
AUTRICHE	5,3
BELGIQUE	6,0
ESPAGNE	7,4

(1) Cet indice de comparaison, largement utilisé sur le plan international, est cependant sujet à caution, les méthodes d'évaluation des parcours variant d'un pays à l'autre.

LES MESURES RÉGLEMENTAIRES PRISES DEPUIS 1973

Voici le rappel des principales mesures concernant la sécurité routière en France prises depuis le 1er juillet 1973.

VITESSE

• 1er juillet 1973: la vitesse est limitée à 100 km/h sur l'ensemble du réseau routier, à l'exception des 13 500 km de routes sur lesquelles la vitesse était limitée à 110 km/h depuis 1970.

• 3 décembre 1973: en raison de la crise de l'énergie, la vitesse est limitée à 90 km/h sur l'ensemble du réseau routier et à 120 km/h sur les autoroutes.

• 13 mars 1974: la vitesse est maintenue à 90 km/h sur le réseau routier. Elle est fixée à 120 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et est relevée à 140 km/h sur les autoroutes.

• 9 novembre 1974: la vitesse maximale est ainsi fixée: 90 km/h sur les routes; 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central et sur les autoroutes urbaines; 130 km/h sur les autoroutes.

CEINTURE DE SÉCURITÉ

• 1er juillet 1973: le port de la ceinture de sécurité est obligatoire pour le conducteur et pour les passagers des places latérales avant, en dehors des agglomérations.

• 1er janvier 1975: le port de la ceinture de sécurité est étendu aux conducteurs et occupants des places avant des voitures particulières circulant en agglomération, la nuit de 22 h à 6 h, et, en toutes circonstances de jour comme de nuit, sur les voies dites rapides.

• 1er octobre 1978: équipement obligatoire des ceintures aux places arrière.

• 1er octobre 1979: port obligatoire de la ceinture en agglomération.

PERMIS DE CONDUIRE

• 1er juillet 1973: relèvement à 18 ans de l'âge minimal requis pour la conduite des motocyclettes.

• 1er janvier 1975: mise en place d'un nouveau permis de conduire pour les motocyclistes. L'examen comporte trois volets: une épreuve audiovisuelle, une épreuve de maniabilité de maniabilité et de conduite de la machine, enfin, une épreuve de conduite en circulation.

• 13 janvier 1975: un décret a créé la catégorie de permis C1 pour la conduite des poids lourds de fort tonnage.

• 31 juillet 1975: un arrêté a autorisé le candidat au permis de conduire, du permis B (voitures particulières) à passer l'examen sur un véhicule équipé d'un embrayage automatique. Mais, le permis ainsi obtenu n'autorise son titulaire qu'à conduire des véhicules à embrayage automatique.

• 1er mars 1980: les motos sont réparties en trois catégories: motos légères (de 80 à 125 cm³), motos moyennes (125 à 400 cm³), grosses motos (plus de 400 cm³) et leur conduite donne lieu à trois permis différents.

PRÉSIGNALISATION DES VÉHICULES

• 1er Novembre 1976, la présignalisation des véhicules à moteur de poids total autorisé en charge inférieur à 3,5 tonnes, doit être assurée soit par un triangle de présignalisation homologué, soit par le signal de détresse, constitué par le fonctionnement simultané des feux indicateurs de changement de direction.

DEUX ROUES

• 1er juillet 1973: le port du casque est obligatoire, en et hors agglomération, pour les motocyclistes et leurs passagers ainsi que pour les conducteurs de vélomoteurs circulant en dehors des agglomérations.

• 15 janvier 1975: le port du casque est obligatoire pour les conducteurs et les passagers de vélomoteurs en et hors agglomération.

• 26 août 1975: les motocyclettes doivent circuler en toutes circonstances aussi bien de jour que de nuit, à l'intérieur ou hors des agglomérations, avec leur feu de croisement allumé.

• 1er octobre 1976: le port du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs est devenu obligatoire en dehors des agglomérations.

• 1er janvier 1980: port obligatoire du casque pour les conducteurs de cyclomoteurs en agglomération.

ENFANTS

• Un arrêté du 8 décembre 1975 précise que les véhicules destinés aux transports d'enfants doivent porter à l'avant et à l'arrière de façon apparente, l'inscription «transports d'enfants».

• Le 26 août 1975, un décret a précisé qu'il est interdit de transporter les enfants de moins de dix ans aux places avant des véhicules automobiles.

• Depuis le 1er décembre 1977, seuls les sièges conçus pour le transport des enfants dans les voitures qui répondent à un type homologué peuvent être mis sur le marché.

PIÉTONS

• Le décret du 26 août 1975 fait obligation aux piétons de marcher, en dehors des agglomérations, sur le bord gauche de la chaussée dans le sens de leur marche (c'est-à-dire face au trafic), hormis le cas où cette prescription serait de nature à compromettre leur sécurité (ainsi marche à gauche dans un virage lorsque la route ne comporte aucun accotement).

ALCOOL

• Le Parlement a adopté, le 30 juin 1978, la proposition de loi tendant à prévenir la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique. Cette loi autorise les contrôles préventifs et elle est assortie de sanctions sévères allant jusqu'à l'annulation du permis de conduire.

AUTOROUTES ET SÉCURITÉ

suite de la page 25

la sécurité des élèves à la sortie des écoles. Une collaboration s'est instaurée entre la municipalité, la police urbaine, les enseignants et les parents d'élèves.
Tout d'abord, il a été procédé à la réalisation d'un film par le Centre Départemental de Documentation Pédagogique faisant apparaître les difficultés de la circulation aux sorties d'écoles. Ensuite, un voyage d'étude a eu lieu en Hollande sur l'expérience «brigades de sécurité» menée dans ce pays. Les parents d'élèves ont été sensibilisés par des réunions dans les écoles avec projection d'un film et ont participé à la «couverture» des points de sorties de classes non assurés par la police.
Cela permet aujourd'hui à 40 parents de participer midi et soir, à la réglementation de la circulation à la sortie des écoles.
D'autre part une matérialisation au sol, l'installation de panneaux, un sens de circulation modifié, sont autant de résultats concrets qui améliorent la sécurité des élèves.

Roubaix: les gestes qui sauvent

A Roubaix, en collaboration avec le Centre d'information municipal, les sapeurs-pompiers et le SMUR, l'Association dessecouristes présidée par M. Burggraeve a mis sur pied, durant trois semaines, une exposition sur le secourisme.
Une partie de cette exposition était consacrée à la prévention des accidents. Elle recouvrait plusieurs thèmes: les accidents électriques, les intoxications, la prévention de l'incendie et les accidents de la route (deux-roues, piétons, conduite en hiver, courtoisie au volant) en s'inspirant particulièrement de la documentation du Comité interministériel de la Sécurité routière qui était à la disposition des enseignants, des responsables de jeunes ou d'associations.
La seconde partie de l'exposition était consacrée à la conduite à tenir en cas d'accident: rôle du premier témoin, les «cinq gestes» qui sauvent, le rôle des sapeurs-pompiers et d'un SMUR en liaison avec son SAMU.

L'exposition a été inaugurée par M. Torion, adjoint au Maire de Roubaix (à droite) qui écoute ici les explications de M. Burggraeve, Président des secouristes.

LES DELEGUES DEPARTEMENTAUX DE LA SECURITE ROUTIERE A NAINVILLE-LES-ROCHES

A l'initiative du Secrétariat Général du Comité Interministériel de la Sécurité Routière, les délégués départementaux de la sécurité routière ont été réunis à Nainville-les-Roches, pendant deux journées du mois de février. Ce fut l'occasion pour M. Christian Gérondeau, Secrétaire Général du C.I.S.R. et pour ses principaux collaborateurs d'expliquer et de commenter les mesures prises par le Comité Interministériel du 19 décembre dernier.

Entouré du colonel Lagache, à gauche, et de M. Bastide, M. Christian Gérondeau commente les mesures prises par le Comité interministériel du 19 décembre dernier.

L'accent a été mis également sur la nécessité d'accroître au plan départemental l'information des usagers, notamment par le truchement des journaux locaux et des chaînes régionales de radio et de télévision. C'est par l'information, en effet, et par la persuasion que l'on peut arriver à modifier le comportement des usagers de la route.
Une après-midi a été consacrée à la visite commentée du Centre Régional d'Information Routière à Créteil.

blissement de promotion des produits régionaux et du tourisme. Non loin de Niort (sur l'aire d'Aiffres-Vouillé) va se construire un vaste complexe, les Ruralies, comprenant un restaurant régional, un centre d'information touristique, une surface de promotion des produits régionaux, une exposition permanente consacrée à la civilisation rurale des Poitou-Charentes, une annexe du Conservatoire national du machinisme agricole de Chartres; cela grâce à l'initiative de la Chambre régionale d'agriculture et à la coopération des Chambres consulaires, de la Fédération nationale des foyers ruraux et du SIVOM de prahecq.
Ces Ruralies constituent, sur l'autoroute A 10, une expérience intéressante pour développer et stimuler les échanges entre la région et l'autoroute.

DES SCULPTURES SUR L'AUTOROUTE DE NORMANDIE

Cette année, la société de l'autoroute Paris-Normandie lance une animation de caractère éducatif et culturel baptisée «mobile-immobile» et axée sur la sculpture.
De quoi s'agit-il?
«Pour rompre la monotonie de l'autoroute et s'évader de son univers clos, explique M. Dinh, directeur général de l'autoroute, des sculpteurs français et étrangers ainsi que de jeunes créateurs de l'École Boulle exposeront leurs œuvres sur les aires de repos à côté de statues lumineuses permettant le repérage de nuit.»
Cette animation est appelée à se dérouler sur les principales aires de repos de l'autoroute.

GENÈVE-ZURICH SANS FEU ROUGE

Le dernier tronçon de l'autoroute reliant la Suisse romande à la Suisse alémanique a été officiellement ouvert à la circulation le 23 novembre.
Avec la mise en service des 24 derniers kilomètres de la nationale 12 entre Vevey et Vaulruz, dans le canton de Fribourg, les automobilistes peuvent désormais se rendre de Genève à Bâle ou à Zurich, et même jusqu'au lac de Constance, en passant par Berne sans sortir de l'autoroute.
Cette nouvelle artère devrait aussi permettre de canaliser vers la Suisse une partie du trafic de l'axe autoroutier Strasbourg-Lyon-Marseille.
Il aura fallu un quart de siècle pour achever cette liaison de quelque 300 kilomètres entre Genève et Zurich. □

Les «5 gestes qui sauvent» au permis de conduire

Un enseignement pratique des secours d'urgence à apporter aux victimes d'accident de la route va sans doute être prochainement obligatoire dans le cadre de la formation au permis de conduire. Dans cette perspective, l'Association des secouristes de l'agglomération de Roubaix, animatrice de la campagne nationale «5 gestes qui sauvent» se propose d'organiser dès à présent cette formation pour les candidats volontaires.

En 4 heures environ, chacun pourra apparendre concrètement des gestes simples permettant dans les cas extrêmes de sauver une vie en attendant les secours spécialisés.

Toute personne (candidate au permis de conduire notamment) intéressée est invitée à prendre contact avec le responsable qui est Philippe Lauwick, 114 bis rue J.-B. Lebas 59170 Croix, tél. 72.50.89.

Les responsables d'auto-écoles de l'agglomération sont également invités à se renseigner, l'association proposant à ceux-ci de mettre en place un enseignement dans les établissements d'apprentissage de conduite pour les candidats volontaires. Cette formation pratique sera dispensée gratuitement par des moniteurs nationaux de secourisme pour des groupes de 15 personnes.

Si tous les conducteurs d'automobile connaissaient les 5 gestes qui sauvent, il y aurait moins de morts entre le moment de l'accident et l'arrivée des secours.

Joindre une enveloppe timbrée à 2,90F pour la réponse à toute correspondance S.V.P.

14 MARS 1982

Synthèse du 2ème mémoire (avril 1982)

réalisé sur les

« 5 gestes qui sauvent »

Par Didier BURGGRAEVE, alors Président de l'ASAR
(Association des Secouristes de l'agglomération de Roubaix)

Après le 1er mémoire (août 1981), un second mémoire fut écrit en avril 1982 et adressé notamment à la plupart des destinataires du précédent (voir liste des destinataires de 1981 reconstituée suite aux notes de l'époque – sur le site).

Ce deuxième mémoire, **de 25 pages également,** comme le précédent, comprend différents courriers reçus d'élus ou des pouvoirs publics, qui apportent une idée sur le consensus qui existait à l'époque, au début des années 70, sur ce projet d'une formation des usagers de la route (au moment où ils se préparent à passer les épreuves d'un permis de conduire), à la conduite à tenir en cas d'accident et face aux victimes en détresse, pour les maintenir en vie dans l'attente de l'arrivée des secours.

C'est la synthèse de ce document que l'on trouvera ci-après, sachant que le texte en lui-même est repris intégralement, le contenu des écrits recopiés avec des commentaires sur les documents publiés.

Les originaux se trouvent dans les archives du CAPSU. Un exemplaire a été remis à la bibliothèque municipale de Lys lez Lannoy, siège de l'association, créée en 1975 (voir liste complète des documents déposés au nom des associations ASAR, CAPSU et en ce qui concerne le Secourisme de catastrophe à « bibliothèque municipale »).

Page de présentation

DIDIER BURGGRAEVE

Lauréat de la Fondation de la Vocation
Instructeur de Secourisme
Président de l'Association des Secouristes
De l'Agglomération de ROUBAIX.

MEMOIRE SUR LES

CINQ GESTES QUI SAUVENT

Alerter baliser ranimer compresser sauvegarder

ENSEIGNEMENT ESSENTIELLEMENT PRATIQUE À INTRODUIRE
PARMI LES EPREUVES DES PERMIS DE CONDUIRE

PROJET PROPOSE EN 1967

2ème partie

« CONVAINCRE »

A LA MEMOIRE DE MON MAÎTRE

LE PROFESSEUR MARCEL ARNAUD

« CE QUE JE REPROCHE LE PLUS A CEUX QUI ONT DU TEMPS À PERDRE,

C'EST DE VOULOIR LE PERDRE AVEC CEUX QUI N'ONT PAS DE TEMPS À PERDRE »

ANSALDI

AVRIL 1982

APPEL AU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Monsieur le Président,

Le 20 septembre 1969, je vous écrivais déjà : « Pour SAUVER les accidentés de la route, il suffirait que chaque conducteur connaisse les premiers secours à administrer aux blessés ».

Le 18 mars 1971 : « 50 % des victimes de la route décèdent avant leur arrivée à l'hôpital. Des secours immédiats, surplace, avant l'arrivée des spécialistes sont pour elles plein d'espérance et c'est ce qui fait cruellement défaut actuellement. 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 ».

Le 30 août 1971 : « L'épreuve pratique de Secourisme appelée « 5 gestes qui sauvent » que je demande à introduire parmi les épreuves du permis de conduire relève du domaine réglementaire. La médicalisation des secours préconisée depuis peu sera sans effet si, vous le comprenez fort bien, la vie n'a pas été maintenue avant l'arrivée des spécialistes.
Tous les groupes parlementaires de l'Assemblée Nationale ont émis un avis favorable envers cette solution qui permettrait de Sauver des centaines de vies humaines, chaque année ».

Le 29 juin 1977 : « Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière a enfin agréé cette proposition en novembre 1974. Or, depuis cette date plus rien. Il est invraisemblable qu'une telle mesure, maintenant approuvée par tous et notamment le Corps médical, dont les mérites ont été vantés par M. GERONDEAU lui-même à la télévision reste dans un tiroir... ».

Monsieur le Président,

Pour que ces « 5 gestes » soient appris à tous les Français, j'ai attiré l'attention de trois Présidents de la République et de six « Premier Ministre ».

Vous m'aviez répondu que vous étiez prêt à soutenir mon action.

MONSIEUR LE PRESIDENT, LE MOMENT EST VENU, JE VOUS LANCE UN APPEL ET J'ESPERE QUE VOUS L'ENTENDREZ.

VOTRE SEULE INTERVENTION PEUT SAUVER DES CENTAINES DE FRANÇAIS.

Ce texte comprend une lettre du 16 septembre 1971, de M. François MITTERRAND, à en tête de l'ASSEMBLEE NATIONALE, adressée à Monsieur BURGGRAEVE, Equipe de Protection Civile, 5 rue Delerue 59 WASQUEHAL :

« Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre et c'est avec intérêt que j'ai pris connaissance de votre projet.
Il est bien évident que je ne manquerai pas de soutenir votre action.
Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs ».

Signé : François MITTERRAND.

APPEL AU PREMIER MINISTRE

Monsieur le Premier Ministre,

Il y a 10 ans déjà, les services dont vous avez aujourd'hui la responsabilité étaient convaincus qu'il fallait apprendre les « 5 gestes qui sauvent » lors du passage du permis de conduire.
Le problème maintenant est de se mettre d'accord sur ce titre qui a été trouvé pour le grand public ainsi que sur le programme pratique à enseigner.
Ensuite, c'est la coordination entre toutes les parties concernées qui est à réaliser.
Dans cette optique et pour que puisse commencer la formation des candidats au permis de conduire, je vous propose, soit la création d'une « Direction du Secourisme » au sein de l'actuel Ministère de l'Intérieur, soit, indépendante, d'une « Mission pour le développement et la pratique du Secourisme ».
Depuis la lettre du 7 juillet 1972 de M. J. EISENMANN, Conseiller Technique du Premier Ministre M. CHABAN-DELMAS, les choses ont heureusement avancé vers l'accord des intéressés pour un enseignement au permis de conduire. Tout le monde est d'accord sur ces 5 gestes. Il faut donc les retenir officiellement et les enseigner à la population.
Monsieur le Premier Ministre, vous avez proclamé lors d'un de vos passages dans le Nord que « les accidents de la route étaient une véritable catastrophe Nationale ».
Il est temps de s'attacher à secourir et à sauver tous ceux qui sont en train de mourir en attendant les secours publics et qui ne pourront l'être que par les témoins eux-mêmes.
Avons-nous perdu du temps écrivait M. EISENMANN il y a 10 ans ? Peut-être pas de trop à l'époque. Indiscutablement oui depuis.
Je vous demande d'y mettre un terme.

APPEL AUX MEDECINS

Hélas, en France, la mise en place et le développement des S.A.M.U. n'a pas été précédée par la formation de la population aux gestes qui peuvent maintenir en vie un accidenté. On s'oriente dans la même direction avec la mise en place du numéro National 15 pour les secours médicaux sans formation de la population.
Si l'on n'apprend pas ces « 5 gestes » essentiels à la population, alors l'efficacité des S.A.M.U. restera très limitée pour toutes les victimes en état de détresse et le numéro 15 ne pourra contribuer à réduire ces morts illégitimes.
Heureusement et probablement grâce aux SAMU, les médecins ont pris conscience de l'importance de cette éducation de masse. Beaucoup d'entre eux lancent aujourd'hui des appels pour faire apprendre ces gestes à l'école et au permis de conduire.
Dans son livre « Mes Combats pour la vie », le Professeur HUGUENARD, Directeur du SAMU 94 écrit pages 121-213 ces lignes significatives : « Actuellement pour 50 millions d'habitants il y a un million et demi de Secouristes. Qu'il s'en trouve un sur les lieux d'un sinistre à l'instant même où le geste qui sauve peut réellement être utile dépend d'une chance infime...
Quand aux gestes qui sauvent, puisqu'il n'y en a que quatre ou cinq, ils devraient être connus par l'ensemble de la population adolescent et adulte et pour cela il faudrait délivrer trente millions de brevets ! ».
Certes, il est impossible de faire passer le B.N.S à ces trente millions de Français mais il est par contre concevable et réalisable d'apprendre les gestes préconisés par une équipe médicale de l'Allier aux élèves des écoles c'est-à-dire : « L'alerte, la sauvegarde pour éviter le suraccident, le bouche à bouche, la conduite à tenir devant une hémorragie et enfin l'évacuation du blessé en P.L.S en expliquant le pourquoi de ces précautions ». C'EST-A-DIRE EXACTEMENT LES 5 GESTES QUI SAUVENT.
Oui, tous les médecins de France, quels qu'ils soient, doivent participer à cette grande œuvre collective pour éduquer les Français et ne pas rater ce grand rendez-vous comme le fait déjà le Docteur LAMARQUE dans le département de l'Allier.

NOTIONS FONDAMENTALES D'ASSISTANCE ET DE SECOURS AUX BLESSÉS DE LA ROUTE

5 GESTES QUI SAUVENT

alerter
baliser
ranimer
compresser
sauvegarder

LA ROUTE TUE CHAQUE JOUR PRÈS DE 40 PERSONNES, EN BLESSE PLUS DE 1.000 DONT ENVIRON 250 RESTERONT MARQUÉES POUR LA VIE.

SI CHACUN DE NOUS CONNAISSAIT LES **5 GESTES QUI SAUVENT**, DES MILLIERS DE VIES HUMAINES SERAIENT ÉPARGNÉES.

APPRENEZ-LES !

RELISEZ SOUVENT CE LIVRET ET EMPORTEZ-LE PARTOUT AVEC VOUS.

Leur connaissance peut être utile à la maison, dans l'entreprise, en vacances...

Agréé par

M. le Professeur Marcel ARNAUD

membre de l'Académie de Médecine

Ce livret a été conçu par

Didier BURGGRAEVE

Lauréat de la Fondation de la Vocation

«Les 5 gestes qui sauvent, c'est maintenir les blessés en vie dans l'attente des secours».

**CAMPAGNE NATIONALE
ANIMÉE PAR L'ASSOCIATION
DES SECOURISTES
DE L'AGGLOMÉRATION DE ROUBAIX**

SI VOUS ÊTES TÉMOIN D'UN ACCIDENT...

— RESTEZ CALME.

— FAITES BALISER LES LIEUX.

— APPELEZ LES SECOURS IMMÉDIATEMENT.

REPÉREZ LES VICTIMES

— Si rien ne les menace (feu, noyade)

LAISSEZ-LES DANS LES VÉHICULES.

— Si les victimes ont été éjectées, ou s'il s'agit d'un deux-roues, d'un piéton :

LAISSEZ-LES SUR LA CHAUSSÉE
(sauf si danger).

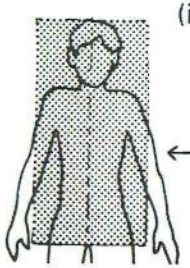
GARDER VOTRE SANG-FROID

TRES IMPORTANT
SI LE BLESSÉ EST RESTÉ PRISONNIER DE LA VOITURE

SI RIEN NE LE MENACE
LAISSEZ-LE OU IL EST

Sa désincarcération est l'affaire des sapeurs-pompiers qui disposent du matériel approprié.

SI VOUS DEVEZ LE SOUSTRAIRE A UN DANGER IMMINENT
(incendie, éboulement)

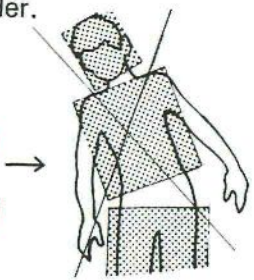


← Sortez-le progressivement, avec précaution, de telle manière que l'ensemble «tête-cou-tronc» fasse un tout rigide.

Faites-vous aider.

IL NE FAUT JAMAIS :
PLIER LA TETE SUR LE COU
LE COU SUR LE THORAX
LE THORAX SUR LE BASSIN

→



Si le blessé est conscient et n'est pas atteint d'une hémorragie :

— Les secours ont été appelés.

— Les lieux sont protégés (triangles) + signaux lumineux la nuit.

En les attendant :

— Laissez le blessé là où il est s'il ne risque rien.

— Evitez toute manipulation.

— Parlez-lui et réconfortez-le.

En cas d'accident autoroutier, ne vous exposez pas inutilement. Faites faire des signaux très voyants et répétés et mettez en sécurité les non blessés.

RAPPELEZ-VOUS :

En cas d'accident :

- Ne vous arrêtez pas brusquement et n'importe où !
- Faites alerter les secours publics et protéger les lieux.

Occupez-vous immédiatement des victimes : Regarder si

— elles respirent

— elles saignent, et si elles sont conscientes.

Notre souhait serait de faire apprendre ces 5 gestes à tous les candidats au permis de conduire.

Pour recevoir ce livret gratuit,
il suffit d'adresser une enveloppe timbrée à :

Association des Secouristes
59390 LYS-LEZ-LANNOY

1982 - 4e édition
25.000 exemplaires

525.000 exemplaires imprimés à ce jour

Imp. Tillie - Roubaix - Tél. : (20) 73.80.80

Votre médecin et votre pharmacien jouent un rôle irremplaçable pour préserver votre santé

Voici leurs adresses en cas d'urgence :

Dr .....

..... Tél. : .....

Pharmacie : .....

..... Tél. : .....

C'est le journal

tonus

qui a permis la diffusion

de cette brochure.

baix
Rédaction : M. Henri BENOIT
Publicité : M. M. GLIGANIC Tél. 70.41.25

Avec les secouristes sur le parking Sarrail

Les cinq gestes qui sauvent à la portée de tous

M. Didier Burggraeve donne quelques explications. (Photo « La Voix du Nord »)

Quand on parle d'accident on pense souvent aux accidents de la route. Et pourtant de nombreuses vies humaines sont en danger lors d'accidents à la maison, sur les lieux du travail, durant les loisirs et particulièrement de juin à septembre. Chaque fois qu'une vie est menacée, le premier témoin n'a pas le droit de ne rien faire. C'est la raison d'être des « cinq gestes qui sauvent » afin que des milliers de Français ne meurent plus avant l'arrivée des secours. Cette campagne, animée dans toute la France par l'Association des secouristes de l'agglomération de Roubaix, a fait l'objet récemment d'une émission télévisée sur Antenne-2.

Dimanche matin, les secouristes s'étaient donné rendez-vous pour leur dernière séance mensuelle avant les vacances. Petit à petit, des passants ou quelques personnes intéressées et prévenues de cette initiative se sont joints à eux pour apprendre sur le tas à pratiquer ces gestes.

Il s'agissait d'apprendre à arrêter une hémorragie par la compression et non par un garrot comme on le croit généralement ; de mettre un accidenté qui s'étouffe en position sur le côté ou de pratiquer le bouche à bouche ou le bouche à nez avec un mannequin à la disposition de tous. Deux cents livrets « Cinq gestes qui sauvent » ont, en deux heures, été distribués et les secouristes souhaitent que la population n'attende pas d'être confrontée à un accident pour suivre une formation. Il n'est pas nécessaire de devenir un secouriste expérimenté, il s'agit d'apprendre les cinq gestes qui sont à la portée de tous sans aucune exception.

Pour recevoir la petite brochure gratuite, il suffit d'envoyer une enveloppe de format normal à : Association des secouristes, 59390 Lys-lez-Lannoy. Pour suivre la prochaine session de formation de secouristes qui aura lieu à Leers en octobre, s'inscrire à la même adresse en y joignant également une enveloppe timbrée destinée à la convocation.

éditorial

Revue CISR
n° 34/Juillet 1982

La volonté exprimée par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 19 décembre 1981 de maintenir sans les accentuer les principales dispositions législatives et réglementaires tout en faisant progresser d'un tiers la sécurité sur nos routes en ramenant, toutes choses égales par ailleurs, de 12 500 à environ 8 000 le nombre des tués en 1986, exige que soient recherchés et mis en œuvre de nouveaux moyens d'action.

J'ai ainsi proposé au Comité Interministériel les premiers éléments de la nouvelle politique de sécurité routière que j'envisage de mener dès à présent.

Cette politique ne peut plus rester du seul ressort de l'Etat mais doit devenir un défi commun aux collectivités locales et à l'ensemble des citoyens ; pour être mobilisatrice, elle doit largement faire appel à la concertation, à la participation, au débat public.

Le premier axe de cette nouvelle politique vise à provoquer une intense **MOBILISATION SOCIALE** et,de ce fait une réelle **PRISE EN CHARGE POLITIQUE LOCALE.** Cette mobilisation sociale sera organisée au moyen d'enquêtes administratives et techniques approfondies sur les accidents mortels ; leurs conclusions seront largement diffusées en vue de nourrir le débat public et de transformer la pratique des services publics locaux. Un tel programme est dénommé symboliquement par le mot REAGIR, ce sigle pouvant dire « Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier ».

En même temps, le Premier Ministre invitera les principales collectivités locales, départements et villes de plus de 50 000 habitants, à participer à l'effort national de sécurité routière en engageant des politiques locales visant à atteindre en 1983 une REDUCTION DE 10 % du bilan des accidents corporels.

Afin de valoriser au maximum ces politiques locales de sécurité routière, l'intervention de l'Etat prendra la forme d'un contrat passé avec les villes de plus de 50 000 habitants ou avec les départements intéressés. L'Etat participera aux actions de sensibilisation et à la mise en place des moyens logistiques nécessaires et, au vu des gains de sécurité obtenus par la collectivité contractante, versera une aide définitive.

En outre, dans les départements, sans remettre en cause les réalisations d'intérêt national, les opérations d'aménagement ou d'équipement de sécurité à étudier ou à réaliser sur les routes nationales seront décidées en coordination avec les actions conduites par les départements sur leur propre réseau ; l'ensemble constituera alors de véritables « PROGRAMMES DEPARTEMENTAUX » d'aménagement coordonné du réseau routier de rase campagne.

Le deuxième axe concerne la **FORMATION DES CONDUCTEURS** ainsi que sa sanction par l'examen du permis de conduire.

Il est indispensable d'établir rapidement un projet d'ensemble de réforme du système actuel de la formation du conducteur aujourd'hui entièrement déterminée par cet examen du permis de conduire et non par des objectifs de formation. Une telle réforme doit permettre d'amplifier la formation à la conduite en la répartissant plus complètement avant le permis de conduire et très largement après, sous forme de formation continue.

A cette fin, le Ministre d'Etat, Ministre des Transports, organisera une large concertation avec les administrateurs et les organismes concernés.

Le C.I.S.R. a également admis le principe de création d'une Ecole Nationale de Formation à la Conduite Automobile ; un groupe de travail interministériel en définira les modalités, afin de permettre son fonctionnement, même partiel, dès 1983.

Enfin, constatant la crise aiguë qui caractérise actuellement l'activité du Service National des Examens du Permis de Conduire et ses relations avec les écoles de conduite, j'ai proposé de renforcer sans délai les effectifs des examinateurs. Cette mesure d'urgence ne peut suffire à garantir le fonctionnement durable de cet Etablissement Public à caractère administratif qui ne peut assurer avec l'efficacité souhaitable la bonne administration d'une activité dispersée en près de 80 centres locaux de « répartition ». Il sera donc mis fin au statut d'Etablissement Public de ce service en l'intégrant dans l'Administration territoriale.

D'autres aspects de la politique de sécurité routière, qui sont étudiés dans le cadre de diverses commissions de concertation feront l'objet de propositions opérationnelles dans un proche avenir (sécurité des poids lourds, des motocyclettes, doctrine en matière de contrôle routiers, politique de la recherche, communication sociale).

Voici brièvement les grandes lignes de la politique de sécurité routière que le gouvernement m'a demandé de mettre en œuvre.

Pierre MAYET

Pendant que la réforme du secourisme avait des difficultés à se mettre en place et la formation aux GES à décoller (presque totalement dans les établissements scolaires), l'INRS poursuivait son travail de fond avec la formation en 8 heures (le plus souvent 10h si on y ajoute les risques spécifiques à l'entreprise) des SST. Voir note de l'INRS adressée aux CRAM fin 1982.

Ainsi, pour le même volume horaire que les GES (parfois les 8 heures étaient largement dépassées afin de suivre tout le programme), on trouvait dans le programme SST, outre le PAS :

- un point de compression au pli de l'aine
- immobilisation d'un membre inférieur ou supérieur
- les brûlures
- les plaies
- une méthode de « relevage » (le terme ramassage fut changé ensuite).

La durée (nécessaire) de la formation aux GES avait-elle été bien appréciée ? C'était un point important pour le ministère des Transports. Discutable et d'ailleurs discutée, autour de 10 heures, ou même 8 heures, pour le permis de conduire, on ne pouvait raisonnablement aller au-delà de 5 heures.

Et c'est dans ce contexte que dans la revue de France Sélection on trouvait un bilan de la formation des moniteurs de secourisme, à Toulouse, présenté par le **Professeur Louis LARENG**.

Retenons qu'il partageait l'objectif des « 5 gestes » puisqu'il se posait la question, dans sa conclusion :

« Alors que faut-il faire ? Que voulons-nous, nous médecins de CESU ? Est-ce que les notions contenues dans le P.A.S. acquises peut être selon les modalités schématiques présentées par l'IN.R.S. dans le sauveteur secouriste du travail, en 8 heures, ne seraient pas largement suffisantes pour le grand public ? »
Le professeur confirmait ainsi son propos lors de l'Assemblée générale de son ADPC.

Tout cela démontrait qu'en 1982, quoi qu'on en dise, il y avait un consensus pour créer un programme très court, uniquement pratique, pour les candidats aux permis de conduire. Ce que le **Professeur SERRE** nommera « l'option route ».

Mais le ministère des Transports ne le voulait pas. Il avait déjà fort à faire avec les autos-écoles, la mise à jour du code de la route et tous les problèmes relatifs à la sécurité routière. Le délégué interministériel, nommé directeur au sein du ministère (sécurité et circulation routières) y sera ensuite rattaché.

Comment l'affaire allait-elle évoluée ? Nouveau pouvoir, nouveau gouvernement, nouveaux ministres ?

« La grandeur des actions humaines se mesure à l'inspiration qui les fait naître »

Louis PASTEUR

INRS
INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SECURITE
pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles
30 rue olivier noyer
75680 paris cedex 14
tél: 545.67.67

PROGRAMME DE FORMATION DES SAUVETEURS SECOURISTES DU TRAVAIL

(en 8 heures, non compris les risques spécifiques et le contrôle du comportement face à une situation d'accident simulé)
Prévu aux articles :
(2 de la convention nationale
2 des conventions regionales)

I - LE SAUVETAGE-SECOURISME DU TRAVAIL

- Présentation du moniteur et des participants (si possible par le médecin du travail).
- Les accidents du travail dans l'établissement ou dans la profession.
- Intérêt de la prévention des risques professionnels.
- Qu'est-ce qu'un Sauveteur-Secouriste du Travail ?

PRESENTATION DU PROGRAMME "CONDUITE A TENIR EN CAS D'ACCIDENT"

- PROTEGER - Faire ALERTER - SECOURIR
- Méthodes (de recherche des risques persistants
  (d'examen rapide d'une victime
  seront reprises au cours de chaque séance pratique.

II - Rechercher les risques persistants pour PROTEGER

Persiste-t-il un risque de :

Electrisation
Ecrasement
Incendie ou explosion
Asphyxie

sans s'exposer, tenter de supprimer le danger ou d'y soustraire la victime : éléments de sauvetage dans ces situations ou selon les risques propres à l'entreprise.

III - Examiner rapidement la victime pour faire ALERTER

Saigne-t-elle abondamment ? Parle-t-elle ? Respire-t-elle ? ...

Organisation des secours dans l'entreprise :

- Qui prévenir ? Comment prévenir ?

Organisation des secours publics :

- Qui appeler hors de l'entreprise en fonction des consignes ?

CENTRE DE RECHERCHE : AVENUE DE BOURGOGNE 54500 VANDŒUVRE. BP N° 27. TÉL. (8) 351.07.75

IV - SECOURIR

Au cours de chaque séance pratique, rappeler les méthodes d'examen et la justification théorique des gestes enseignés.

a) LA VICTIME SAIGNE ABONDAMMENT

- compression manuelle locale
- pansement compressif
- un seul point de compression doit être enseigné : au pli de l'aine pour le membre inférieur.

b) LA VICTIME NE PARLE PAS ET NE RESPIRE PAS

- contrôle de la respiration
- dégagement des voies respiratoires
- seule la méthode bouche à bouche est enseignée.

c) LA VICTIME NE PARLE PAS, ELLE RESPIRE ET NE SEMBLE PAS PRESENTER DE FRACTURES DE LA COLONNE VERTEBRALE

- mise sur le côté, tête basse ; couvrir et assurer la surveillance.

d) LA VICTIME PARLE MAIS NE PEUT EFFECTUER CERTAINS MOUVEMENTS

qu'il s'agisse d'entorse, de luxation ou de fracture, agir comme s'il y avait fracture, immobiliser en respectant les déformations éventuelles.

. membre supérieur
. membre inférieur

Cas du polytraumatisé

. fracture ouverte
. suspicion de fracture de la colonne vertébrale

e) LA VICTIME PRESENTE DES BRULURES

provoquées par :

- le feu ou la chaleur ARROSER pour éteindre et refroidir
- des substances chimiques LAVER abondamment pendant 15 minutes

f) LA VICTIME PRESENTE DES PLAIES

- Plaies nécessitant des soins particuliers selon leur localisation ou avec corps étrangers
) abdomen
) thorax
) crâne
) oeil
- Plaies simples

V - AIDE AU RAMASSAGE

- pont néerlandais, application à la victime sur le côté tête basse.

VI - RISQUES PARTICULIERS

- à la profession (bâtiment, industrie chimique, etc.)
- à l'entreprise.

VII - CONTROLE DU COMPORTEMENT face à une situation d'accident simulé

- avec la participation du médecin du travail

Un RECYCLAGE annuel est indispensable (prévoir de l'ordre de deux heures).

DECOUPAGE PROPOSE DU PROGRAMME DE FORMATION DE SAUVETEURS SECOURISTES DU TRAVAIL EN 8 HEURES

La formation est essentiellement pratique. Les aspects théoriques du programme sont précisés pendant et à l'occasion de l'apprentissage des gestes.

Le programme est scindé en quatre cours d'une durée de 2 heures chacun :

- 1er cours : chapitres I - II - III
- 2ème cours : chapitre IV - paragraphes a et b
- 3ème cours : chapitre IV - paragraphes c - d et e
- 4ème cours : chapitre IV - paragraphe f
  chapitre V

P/FSP - 08.11.82

BILAN DE 15 ANS DE FORMATION CONTINUE DES MONITEURS DE SECOURISME DE TOULOUSE (1)

par le professeur L. LARENG,
en collaboration.

LES médecins du département d'anesthésie-réanimation et d'Aide médicale urgente de Toulouse tentent depuis 1964 d'apporter leur participation à la formation des secouristes et plus précisément à celle de leurs formateurs, les moniteurs.

Nous nous sommes heurtés initialement au problème de cloisonnement hermétique, entre le secourisme et la médecine auquel les médecins ont largement contribué.

Les secouristes regroupés en association structurée telle que la Croix-rouge française et l'Association pour le développement de la Protection civile, pour ne citer que les deux plus importantes, quantitativement, de la Haute-Garonne, ont accepté, sous l'impulsion du directeur départemental de la Sécurité civile de participer à des sessions de formation continue.

Les modalités de participation et le contenu des sessions ont varié dans le temps, la législation concernant les moniteurs de secourisme a été réactualisée en octobre 1980. En fait quels que soient les efforts accomplis tant par les associations, les moniteurs, les médecins, il semble que seuls les moniteurs ayant vécu l'urgence, continuant à la vivre, sont capables et désirent transmettre au grand public des notions concrètes élémentaires de secours d'urgence. Leur faible nombre ne justifie peut-être pas les efforts accomplis.

I. — MODALITES D'ACTUALISATION DES CONNAISSANCES

L'enseignement théorique avec cours magistral, concernant aussi bien l'anatomie et la physiologie des fonctions vitales que la réanimation cardio-respiratoire a, pendant de nombreuses années, été le seul mode d'actualisation des connaissances. Cet enseignement était de 16 heures par an, à l'hôpital, il était complété par une visite sommaire du service de réanimation.

Ces modalités ont surtout concerné les moniteurs de secourisme professionnel, de la gendarmerie, des sapeurs-pompiers, de la police et des C.R.S.

Le cours magistral concernant la réanimation cardio-respiratoire a été pendant de nombreuses années la seule intervention possible, grâce au directeur départemental de la Sécurité civile, dans le cadre du centre d'études, auprès des moniteurs non secouristes professionnels, à raison de 3 heures, en moyenne deux fois par an.

Peu convaincus des résultats par l'action sur le terrain des secouristes non professionnels que nous voyons quotidiennement au S.A.M.U., ainsi que par notre participation à tous les jurys de Brevet national de secourisme de Toulouse et de la banlieue (le médecin de la D.D.A.S.S. se faisant systématiquement représenter par l'un d'entre nous), l'enseignement magistral a été totalement abandonné au profit, dans un premier temps, d'un enseignement dirigé à la carte, avec questions-réponses lors des sessions organisées deux fois par an d'une durée d'une journée chacune.

Les questions correspondaient, le plus souvent, à des problèmes très éloignés de la réalité, faisant souvent ressortir le côté exceptionnel du malade ou du nombre de malades, ou bien du lieu de la détresse.

Nous avons alors introduit en complément, des questions-réponses, à la carte, un enseignement pratique avec démonstration du médecin et répétition des gestes de la part du moniteur.

Cet enseignement a été complété depuis deux ans par une tentative d'acquisition de comportement face à l'urgence, avec l'aide d'un magnétoscope utilisé en télé-miroir.

Les portes du S.A.M.U. sont largement ouvertes à tous les moniteurs. Par contre, les priorités d'enseignement font qu'ils n'ont pas leur place dans les Unités mobiles hospitalières. Les stagiaires prioritaires sont les étudiants en médecine, les médecins oxyologues, les professions paramédicales concernées par l'urgence, qu'il s'agisse d'infirmiers ou d'ambulanciers et les moniteurs de secourisme professionnels.

Le planning des stagiaires est lourdement chargé et il est hors de question que le malade pâtisse de l'afflux de stagiaires, alors même que le stagiaire ne retirerait aucun bénéfice de son stage.

II. — LES RESULTATS

Notre objectif est de faire en sorte que chaque secouriste titulaire du B.N.S. (2), formé par un moniteur, soit capable d'acquérir en fait les notions contenues dans le P.A.S. (3).

10 % seulement des moniteurs d'association enseignent, en fait, le secourisme, les autres participent au recyclage mais n'enseignent pas.

Les 10 % qui enseignent effectivement sont soit des membres du corps enseignant, soit des paramédicaux, soit des moniteurs de secourisme professionnels ; depuis 5 ans des ambulanciers sont également moniteurs de secourisme enseignants. Les

(1) Communication présentée au 7e Colloque national des C.E.S.U. à Amiens.

(2) **B.N.S.** : Brevet national de secourisme.

(3) **P.A.S.** : Protéger, alerter, secourir.

10 % de moniteurs enseignants sont très compétents dans 2 % des cas, moyennement compétents dans 6 % des cas et incompétents dans 2 % des cas.

La notion de compétence étant jugée par les médecins du C.E.S.U. selon 2 critères : leurs aptitudes techniques pratiques et leur aptitude pédagogique. Ces résultats sont peu probants, malgré les efforts soutenus des associations, des moniteurs, du directeur départemental de la Sécurité civile et des médecins.

III. — LA LEGISLATION ACTUELLE

L'ensemble des décrets relatifs à l'enseignement du secourisme est conjointement pris par le ministère de l'Intérieur et le ministère de la Santé ou tout au moins après avis de celui-ci. La notion de secours recouvre tout aussi bien la protection des biens d'autrui, que celle de la personne physique et morale et celle de la société.

Le médecin n'est intéressé professionnellement que par la protection physique de la personne. L'absence de législation concernant les S.A.M.U. ainsi que leur pauvreté font qu'à aucun moment ceux-ci n'apparaissent dans la législation concernant le secours aux personnes physiques. Dans l'esprit de l'application du décret n° 77-17, du 4 janvier 1977 relatif à l'enseignement et à la pratique du secourisme qui date du 14 octobre 1980, la réactualisation des connaissances des moniteurs de secourisme est draconienne puisqu'il est prévu que « tout moniteur n'ayant pas eu d'activités d'enseignement depuis plus de 3 ans » doit subir un entretien complété par une épreuve pédagogique dont les modalités sont parfaitement précisées. Par contre ne sont pas précisées, la régularité et la périodicité ainsi que les modalités des sessions de recyclage. La notion de « test de contrôle » après participation aux sessions de recyclage peut aussi prêter à confusion. Quand on sait que les moniteurs de secourisme sont le plus souvent bénévoles et corvéables à merci, pour le plus grand bénéfice parfois de leurs associations, est-ce que leur présence aux sessions est un test suffisant ? Par ailleurs il est certain que la bonne volonté n'excuse pas l'incompétence.

Le fait que le Brevet national de secourisme est à l'heure actuelle obligatoire pour l'exercice de très nombreuses activités professionnelles a entraîné des besoins quantitatifs de formateurs.

Pour y faire face, les enseignants doivent être de plus en plus nombreux ou de plus en plus disponibles. Par le biais des fonds du 1 % de la formation continue est née la profession de moniteur de secourisme. Le moniteur de secourisme, qu'il soit professionnel ou bénévole est soumis à la même législation difficilement applicable du fait de la lourdeur et de la misère du système. Le diplôme est national mais les variations locales d'attribution et de formation continue, créent son peu de fiabilité.

CONCLUSION

Alors que faut-il faire ? Que voulons-nous, nous médecins de C.E.S.U. ? Est-ce que les notions contenues dans le P.A.S., acquises peut-être selon les modalités schématiques présentées par l'I.N.R.S. dans le Sauveteur secouriste du travail, 8 heures, ne seraient pas largement suffisantes pour le grand public ?

Est-ce qu'avant tout il ne s'agit pas d'essayer de créer un comportement et alors est-ce qu'une action toute différente du secourisme ne devrait pas être menée dans l'enseignement primaire et poursuivie par la suite ?

Au niveau des interventions des unités mobiles hospitalières, nous constatons tous les jours que des personnes non secouristes, ont un comportement, face à l'urgence, que nous désirerions faire acquérir à de nombreux secouristes.

Des solutions originales à cette acquisition comportementale existent sûrement.

Je pense, personnellement, que les résultats, dans le cadre de la formation continue des moniteurs de secourisme ne cotoyant pas l'urgence et n'ayant pas de façon spontanée un comportement adapté, ne justifient pas les efforts entrepris.

DOCUMENTS

Les documents en annexe qui accompagnent ce volume 3 apportent un complément indispensable à la compréhension de cette période en ce qui concerne la diffusion dans le public des « gestes qui sauvent » (Ou dits « de survie », ou « gestes élémentaires de survie »). Avec leur présentation, on trouvera un commentaire en italique.

Ouvrage « LES GESTES DE SURVIE »
Par le Médecin Général GENAUD, en collaboration
Edition FRANCE SELECTION – 1977.

Cet ouvrage a été réalisé par ce médecin, très impliqué, très tôt, dans la définition et l'enseignement du secourisme. Avant le détail des textes (programme définitif des GES – voir mémoire), il expose ces gestes qui seront à apprendre à tous ceux qui se prépareraient à l'attestation, à cette initiation aux « gestes de survie » auxquels sera ajouté ensuite le mot élémentaire (s).

Toutefois, cet ouvrage (voir préface dans le volume) comprend pas moins de 88 pages, avant la table des matières ! Surtout il aborde des gestes qui n'ont rien à voir avec les « gestes de survie » et traite de nombreuses notions de prévention.

Le message fut brouillé car, si au départ, les dits « gestes de survie » devaient se limiter à la route, car rendus obligatoires pour la délivrance d'un permis de conduire, on traitait désormais d'autres accidents, domestiques et des loisirs. Erreur qui fut fatale au projet pour le permis de conduire.

Cet ouvrage « gestes de survie » pouvait convenir pour les accidents (sur la route, chez vous, en vacances), comme indiqué page 11, mais il ne fallait rendre ***obligatoire*** *que les gestes relatifs aux blessés de la route (pour le permis de conduire). C'est-à-dire le PAS avec ce qui était décrit dans les pages suivantes.*

En ce qui concerne le S (secourir), on retrouvait les conseils du ***Médecin Général GENAUD*** *contenus dans son autre ouvrage destiné aux secouristes pour la formation au BNS (pages 20 et 21).*

Après le PAS, avoir ajouté ***ABC*** *pour faciliter le rappel en mémoire (page 22) était exactement l'objectif recherché également avec les mots-clés pour les « 5 gestes ». D'ailleurs, il s'agissait des mêmes gestes mais dans un ordre différent pour respecter les trois lettres.*

L'éminent spécialiste qu'était le ***Docteur Paul GENAUD*** *confirmait (comme pour les « 5 gestes » de 1967, dix années plus tôt), qu'il n'y avait en fait que « deux extrêmes urgences, l'asphyxie et l'hémorragie). Il fallait donc apprendre à tous les gestes à faire dans ces seuls cas là.*

La brochure reprenait de nombreux détails.
Mais, page 31, on parlait encore de « frictionner » la victime (?).

Pour l'hémorragie grave, externe, si il était écrit (page 33) que la compression directe « suffit en général pour l'arrêter », ensuite on évoquait des points de compression (à l'aine, au bras, au cou) qui ne sont pas des « gestes de survie » - pour le grand public, mais pour des secouristes.

Et, plus tard, quand le mot « élémentaire » allait être ajouté, ces points de compression n'étaient plus du tout des « gestes élémentaires ».

On parlait (hélas) toujours du garrot et la PLS était mal présentée (pages 37 et 38). En cette même année 1977, le ***Professeur Louis SERRE*** *avait sorti une brochure où il présentait la PLS – à trois, ce qu'il fallait toujours enseigner ; son créateur, le* ***Professeur Marcel ARNAUD*** *nous ayant confirmé que la mise en PLS seul devait être exceptionnelle !*

Page 40, on explique la méthode de mise en PLS, sous traction, à 4 personnes ! Cette méthode, mise au point par le ***Professeur ARNAUD*** *n'était enseignée que durant la formation (spécialisée) en secourisme routier !*

Page 41, on parlait encore de « traction »...

Dans ces conditions, tout le secourisme comporte des « gestes de survie », mais alors impossible de sélectionner ceux qui sont indispensables pour le grand public et/ou pour les candidats à un permis de conduire.

Avec le concept des « 5 gestes », on sait qu'il n'y a que 5 gestes à retenir face à l'accident de la route, par tous. Pour en savoir plus, volontairement, il y a alors les autres formations.

A partir de la page 46, ce sont les notions de prévention qui étaient passées en revue. On peut comprendre l'utilité de transmettre un tel message mais alors, nous ne sommes plus dans les « gestes de survie » (pour secourir des victimes d'accident ou en détresse), mais dans des gestes ou des comportements de prévention, pour éviter tel ou tel accident ! Cet ouvrage fut « achevé d'imprimer » le 27 mai 1977.

*Dans celui publié l'année suivante (Achevé d'imprimer le 12 octobre 1978) avec le titre « Les gestes élémentaires de survie », le contenu était sensiblement le même, la présentation cependant modifiée mais toujours points de compression, garrot... et la PLS était présentée, non plus à une seule personne, mais uniquement la méthode à quatre, plus de croquis avec une personne, seulement des explications....**

J'avais demandé à ***Philippe LAUWICK*** *(1) de faire une synthèse des reproches que l'on pouvait faire à cette publication. On la retrouvera ci-après.*
On retrouvait les mêmes observations que pour l'édition précédente de 1977.

**Ce second ouvrage doit être repris dans le 11ème mémoire qui sera consacré au ministère de l'Intérieur et donc à la sécurité civile qui avait « agréé » cet ouvrage (et donc fourni tous les éléments car l'éditeur n'édite que ce qu'on lui donne).*

(1) : ***Philippe LAUWICK****, étudiant en médecine, moniteur au sein de l'ASAR, en deviendra le vice président. Interne, il représentera l'ASAR et/ou l'ADPS (CAPSU) à diverses réunions de travail (voir 9ème mémoire). Puis, Docteur en Médecine, il remplacera tout naturellement le* ***Docteur MULLER*** *au sein de l'association.*

MÉDECIN GÉNÉRAL GENAUD
en collaboration

LES GESTES DE SURVIE

FRANCE-SELECTION - 9 à 13, rue du Département - 75019 PARIS

AVANT-PROPOS

Chaque jour, des accidents surviennent : à la ville, à la campagne, chez soi, sur la route, au travail, en vacances.

Malgré les progrès accomplis, ils restent nombreux.

Les accidents constituent le troisième facteur de mortalité après le cancer et les affections cardiaques.

Chaque année en France :

— 30 000 personnes meurent d'accident, soit la population d'une ville comme Mont-de-Marsan ;

— plus d'un million de travailleurs sont accidentés : 100 000 conserveront une infirmité, 2 000 mourront ;

— la route tue un Français toutes les demi-heures et en blesse un chaque minute et demie ;

— à la maison, les accidents sont encore plus nombreux, mais moins meurtriers que sur la route.

Que de souffrances physiques, d'infirmités, de mutilations, de douleurs morales, de drames individuels et familiaux,...

Alors que faire ?

D'abord et surtout prévenir l'accident.

Mais aussi, s'il a lieu, savoir ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire lorsque l'accident survient.

La connaissance des premiers gestes de secours est capitale, vitale parfois. En voici un exemple, pris parmi tant d'autres et rapporté dans la grande presse.

A Compiègne, les passants ont regardé mourir le cycliste blessé :

Ils ne savaient pas donner les premiers soins.

Vingt-cinq personnes au moins entouraient le cycliste gisant sur la chaussée, à Compiègne.

Vingt-cinq personnes le voyaient rester immobile, discutaient, criaient.

Aucune ne pensa à vérifier s'il ne s'étouffait pas.

A cause de cela, Roland D..., 49 ans, renversé par une voiture, est mort avant d'arriver à l'hôpital.

Parfois, c'est le contraire.

Le témoin intervient, rapidement, mais ne sachant pas ce qui doit être fait, il transforme une lésion curable en une lésion mortelle.

André H..., 25 ans, est projeté par l'éclatement d'un pneu de poids lourd sur lequel il effectuait une réparation.

Blessé au visage, il est relevé sans connaissance. Il est, en toute hâte, transporté sur le dos à l'hôpital, distant d'une vingtaine de kilomètres.

A l'arrivée, il était mort, asphyxié par le sang qui avait inondé ses poumons.

Si le blessé avait été placé sur le côté, il aurait sans doute survécu.

De telles observations montrent bien que le témoin tient en ses mains le destin du blessé.

Or, des gestes simples peuvent éviter ces terribles tragédies.

Ce sont eux précisément que vous allez maintenant apprendre.

Un accident

vient de se produire :

— sur la route

— chez vous

— en vacances

Que faites-vous ?

Vous devez :

Protéger

Alerter

Secourir

Pour vous en souvenir, rappelez-vous le mot :

P A S

Si vous ne pouvez pas accomplir vous-même ces trois actions à la fois, assurez-vous le concours d'autres personnes.

SUR LA ROUTE

PROTEGER

Protéger, c'est empêcher le suraccident.

Il faut protéger contre : — de nouvelles collisions,
— l'incendie,
— les témoins.

I. — CONTRE DE NOUVELLES COLLISIONS

C'est la première chose à faire.

Souvent les accidents d'auto intéressent non pas un seul véhicule, mais plusieurs.

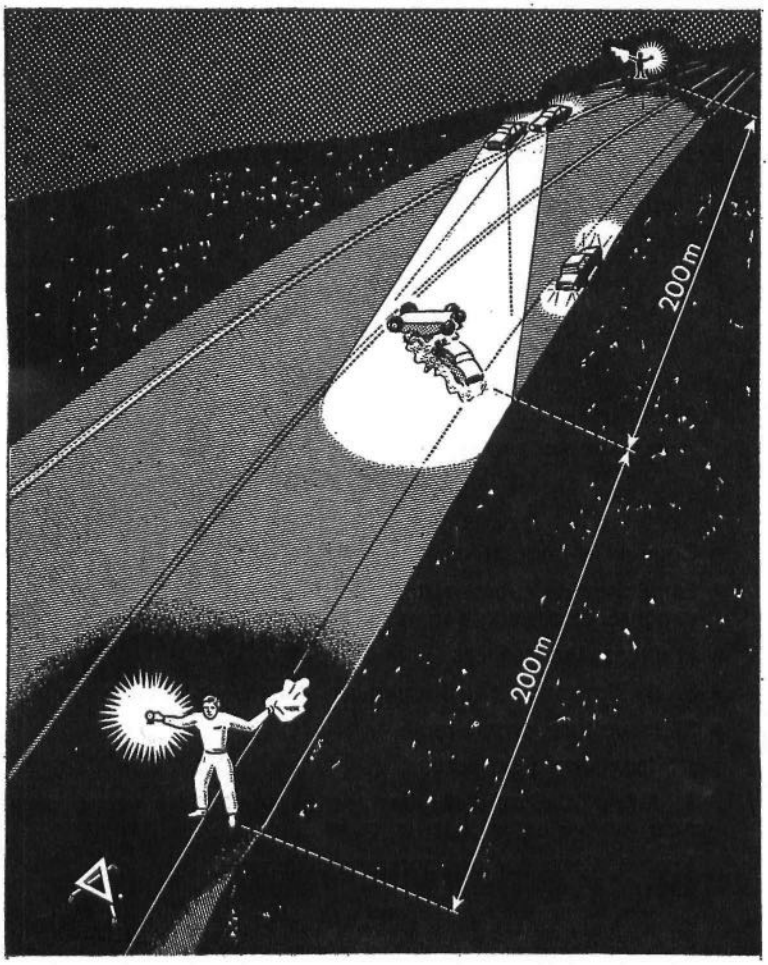
234

Il n'est pas rare que dix, vingt et même cent véhicules se télescopent.

Pour éviter ces carambolages en chaîne, sources de tant de tués et de blessés ;

Pour empêcher aussi que vous-même, des témoins ou des sauveteurs soient fauchés par des voitures non prévenues...

Voici ce que vous devez faire :



- Garez convenablement votre voiture : à une certaine distance de l'accident et sur le bas-côté.

— Allumez clignotants ou feux de détresse.

— Balisez, en postant à deux cents mètres au moins dans les **deux sens** (1), mais jamais dans un virage :

- le triangle de présignalisation,
- une personne **sur le bas-côté** et non sur la route faisant des signaux.

La **nuit** :

- Ces signaux seront lumineux et mobiles : lampes agitées à bout de bras (à défaut, linges blancs, journaux...).
- Braquez les phares sur le lieu de l'accident.

— Immobilisez, si nécessaire, le véhicule sinistré (frein à main, cales,...).

— Faites garer les autos de façon à ne pas gêner les véhicules de secours qui vont arriver.

II. — CONTRE L'INCENDIE

- Coupez le contact ou mieux débranchez la batterie.
- Empêchez de fumer autour des véhicules accidentés : les vapeurs d'essence sont très inflammables.
- Eteignez les mégots.
- Si de l'essence s'est répandue, recouvrez-la de terre.
- Si la voiture prend feu :

  Utilisez vite l'extincteur.

  A défaut, tâchez d'étouffer les flammes avec une couverture, un vêtement, de la terre,...

  Jamais d'eau sur un moteur en flammes.

---

(1) Un seul sens si la route est à sens unique.

III. — CONTRE LES TEMOINS

- Eloignez avec autorité les donneurs de conseils, les agités.
- Occupez-les : donner l'alerte, faire des signaux, régler la circulation.
- Si aucun danger ne menace le blessé, empêchez qu'on le déplace.
- Interdisez tout transport de blessé grave dans une voiture de tourisme.

Expliquez à ces excités ou ignorants pourquoi il faut attendre l'arrivée des secours qualifiés.

EN CAS D'ACCIDENT DE LA ROUTE

vous devez	vous ne devez pas
— **Empêcher le suraccident** • en balisant • en prévenant l'incendie — **Attendre les secours**	— **Baliser à moins de 200 mètres** — **Déplacer les victimes**

ALERTER

L'alerte est un acte capital.

D'elle dépend la rapidité des secours.

Quelle est donc la façon correcte d'alerter, c'est-à-dire :

QUI ?

COMMENT ?

DE QUOI ?

QUI ?

La gendarmerie à la campagne.

La police en ville.

Au reçu de l'appel, le mécanisme des secours est aussitôt déclenché.

COMMENT ?

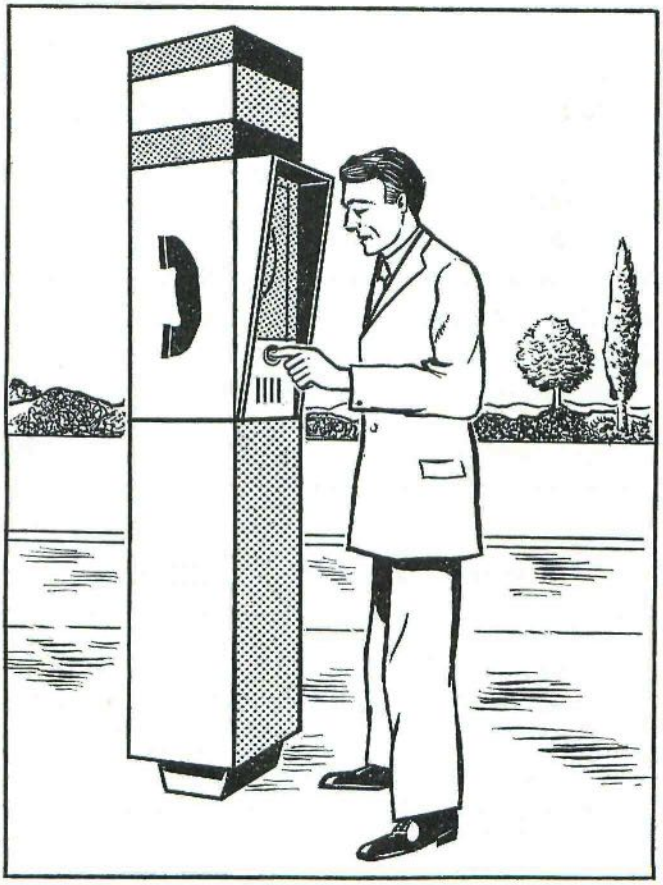
Par un passant, un automobiliste.

Le meilleur moyen est le téléphone :

— **Sur les routes** : les bornes téléphoniques.

Il suffit d'appuyer sur un bouton, d'attendre que l'on vous réponde puis de parler.

Les communications sont gratuites.



— **En dehors des routes :** ce sont les postes publics ou privés et signalés parfois par des panneaux.

Les propriétaires des postes privés ont accepté leur utilisation en cas d'accidents. Les communications sont réglées par la gendarmerie en cas de non paiement par l'usager.

DE QUOI ?

Le message doit être net, concis, complet.

Il doit indiquer :

— **l'heure de l'accident ;**

— **le lieu** : numéro de la route, distance par rapport à un repère précis, direction,... ;

Exemple : Route nationale n° tant, à 2 kilomètres de la sortie de telle localité..., en direction de telle ville... ;

— **les véhicules** : automobile, autocar, camion, camion-citerne, semi-remorque, cycle... ;

— **le nombre des blessés et la gravité de leurs blessures ;**

— **les facteurs d'aggravation** : incendie, blessés incarcérés...

Tout cela dit d'une voix calme, sans affolement.

Pour être sûr d'avoir été bien compris, vous **ferez répéter** le message par celui qui l'a reçu.

Il est bien évident qui si vous êtes le seul témoin de l'accident, sur une route écartée et peu passante, vous devez d'abord protéger, ensuite secourir, enfin alerter.

MESSAGE D'ALERTE TYPE TÉLÉPHONÉ

— **Alio, la gendarmerie de Barbizon ?**

— **Ici la Station-Service Durand de Chailly-en-Bière. Un accident vient de se produire il y a un quart d'heure, sur la Nationale 7, à 2 km de la sortie de Chailly-en-Bière, en direction de Paris.**

— **Un camion chargé de bidons d'huile, vient d'emboutir deux voitures.**

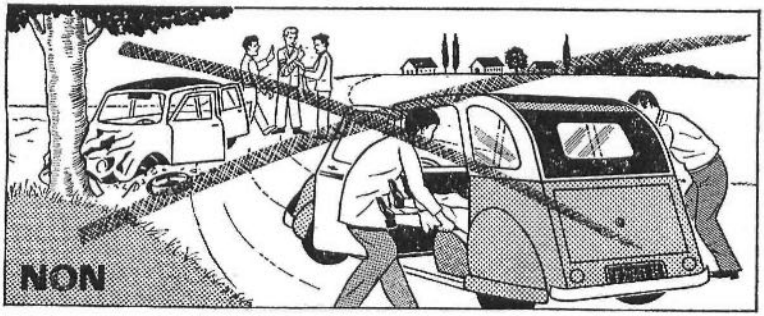
— **Trois personnes ont été éjectées et semblent dans un état très grave. Deux autres sont coincées dans leur voiture.**

— **La route est complètement bouchée par le camion couché sur le côté. Elle est très glissante.**

— **Voulez-vous répéter le message ?**

ALERTE EN CAS D'ACCIDENT DE LA ROUTE

vous devez	vous ne devez pas
— Alerter la gendarmerie à la campagne, la police en ville — Etre très précis	— Evacuer un blessé dans une voiture particulière



IL NE FAUT JAMAIS évacuer à tout prix un grand blessé dans une voiture particulière, une camionnette, etc... Ce serait à coup sûr risquer d'aggraver son état (choc, suffocation, section de la moelle épinière,...).

SECOURIR

En présence d'un accidenté, il y a des **règles générales** que vous observerez quel que soit le type de blessé et des **règles particulières** qui sont propres à certaines victimes.

I. — REGLES GENERALES

Voyons d'abord les règles générales, c'est-à-dire celles qu'il convient d'appliquer dans tous les cas.

— **Agissez rapidement et dans le calme.**

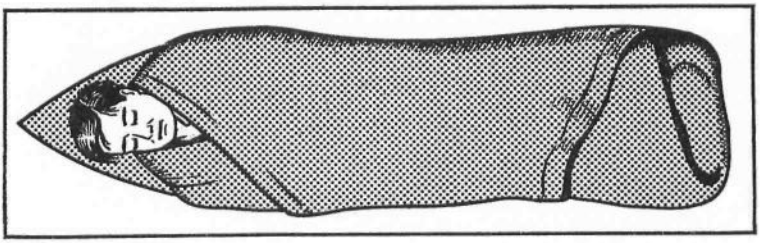
Une attitude déterminée, nette et précise, donnera confiance à la victime et à l'entourage.

Elle empêchera aussi les initiatives dangereuses ou maladroites des témoins.

— **Analysez la situation :**

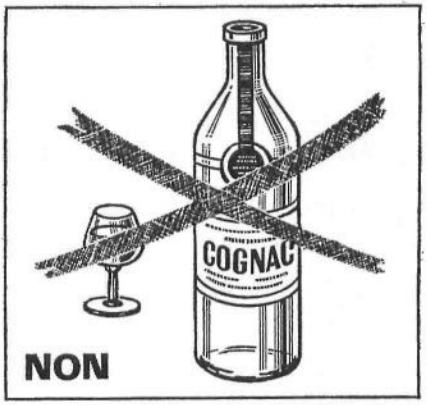
- Dénombrez les blessés.
- En cas d'accident d'auto, renseignez-vous pour savoir combien il y avait de personnes dans chaque voiture. Recherchez, surtout la nuit, les blessés qui pourraient être dissimulés dans un fourré, coincés sous une voiture,... notamment des bébés ou de jeunes enfants.
- Ne vous laissez pas trop impressionner par ceux qui crient le plus ; les très graves blessés n'ont parfois plus la possibilité de le faire.

— **Tenez le blessé au chaud.**



Mais sans le réchauffer ; le mieux est de l'enrouler dans une couverture en l'isolant surtout du sol.

— **Ne le faites pas boire et surtout jamais d'alcool.**



S'il est sans connaissance, il risquerait de s'étouffer.

S'il faut l'opérer, l'estomac doit être vide.

— **Rassurez-le.**

Car il a peur et il a mal.

Dites-lui qui vous êtes, que les secours publics vont arriver.

Cachez-lui ses blessures.

Tenez-lui la main.

EN PRESENCE D'UN BLESSE

vous devez	vous ne devez pas
— **D'abord rechercher** • S'il respire • S'il saigne	• **Le faire asseoir** • **Lui donner à boire**

II. — REGLES PARTICULIERES

Ce sont celles qui sont à appliquer dans les trois cas suivants :

— L'accidenté ne respire pas.

— L'accidenté saigne.

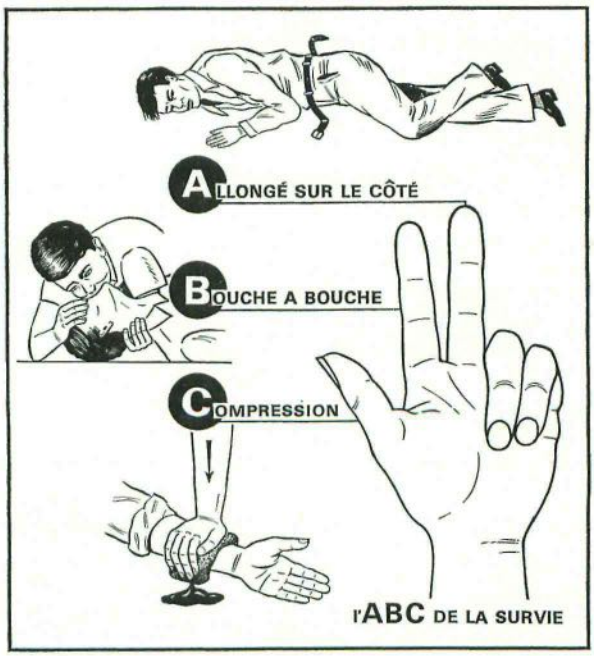
— L'accidenté est sans connaissance,

auquels correspondent les gestes suivants, commençant par les trois premières lettres de l'alphabet :

A comme allongé sur le côté en cas de perte de connaissance.

B comme bouche à bouche en cas d'arrêt de la respiration.

C comme compression en cas d'hémorragie.



Les deux derniers gestes sont les plus urgents, car souvenez-vous qu'il n'y a en fait que deux extrêmes urgences :

— L'asphyxie
et
— L'hémorragie
pour lesquelles il n'y a pas un instant à perdre.

Pas un instant à perdre.

Chaque seconde compte.

Donc avant tout, regardez si l'accidenté :

— Respire.
— Saigne.

- Pas de difficulté, en général, à voir s'il saigne.
- Il n'en est pas toujours de même pour savoir s'il respire encore.

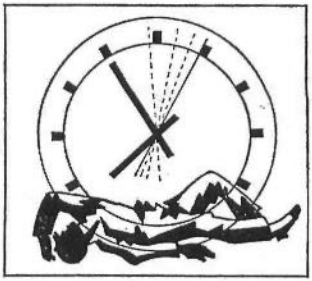
Observez sa poitrine et son ventre. Posez la main dessus.

En cas de doute, approchez votre oreille de la bouche et du nez : vous entendrez et sentirez le moindre souffle.

- Si la victime respire encore, mais mal :
  — Observez sa poitrine : elle ne se soulève qu'au prix de violents efforts.
  — Regardez ses lèvres : elles sont violacées.
  — Ecoutez sa respiration : elle est irrégulière, ronflante, *gargouillante.*

A. — LA VICTIME NE RESPIRE PLUS OU MAL

Souvenez-vous alors que la vie ou la mort n'est pas une question de minutes mais de secondes.



Ne perdez donc pas une seconde, littéralement pas une seconde.

Vous allez opérer en trois temps.

PREMIER TEMPS :

NETTOYAGE DE LA BOUCHE

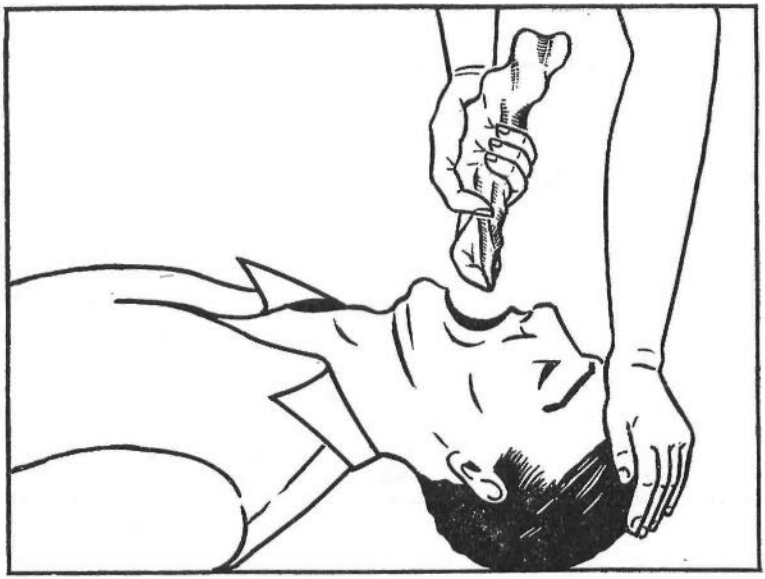
— **Ouvrez bien la bouche** en appuyant fortement d'une main sur le menton, de l'autre sur le front.

— Enfoncez profondément dans la bouche l'index coiffé d'un mouchoir pour vérifier qu'il n'y a **pas de corps étrangers :** aliment, bonbon, caillot de sang, dentier déplacé, renvoi de lait chez un nourrisson,...

Si vous en voyez ou sentez un, retirez-le immédiatement avec l'index replié en crochet.

— Desserrez rapidement col, cravate, ceinture.

Et tout cela très, très vite.



DEUXIEME TEMPS :

RENVERSEMENT DE LA TETE

1) Placez une **main sous la nuque ;** de l'autre, **empaumez la pointe du menton** (1).

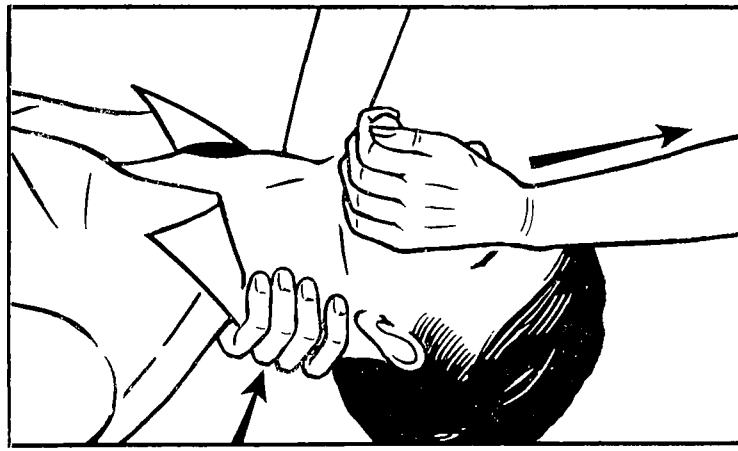
---

(1) Les positions respectives de la main droite et de la main gauche varient selon l'attitude de la victime :

A) **La victime est sur le dos :** a) **Vous êtes à sa droite :** Main droite sous la nuque, main gauche au menton ; b) **Vous êtes à sa gauche :** L'inverse.

B) **La victime est affalée** sur un siège, le volant,... comme dans un accident d'auto : a) **Vous êtes à sa droite :** Main gauche sous la nuque, main droite au menton ; b) **Vous êtes à sa gauche :** L'inverse.

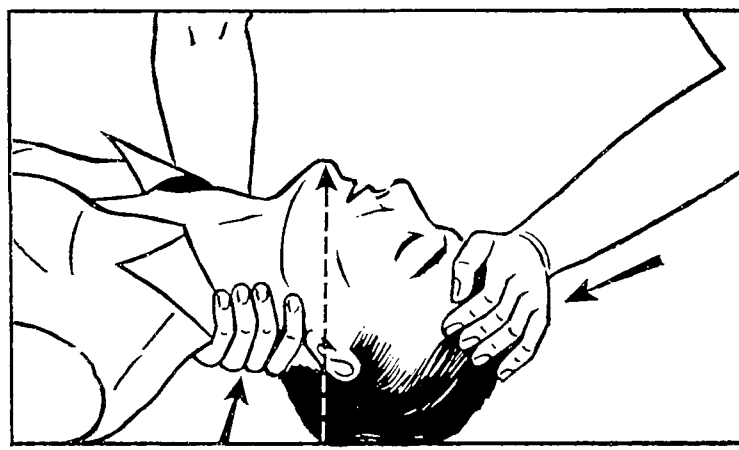
2) **Soulevez la nuque.**

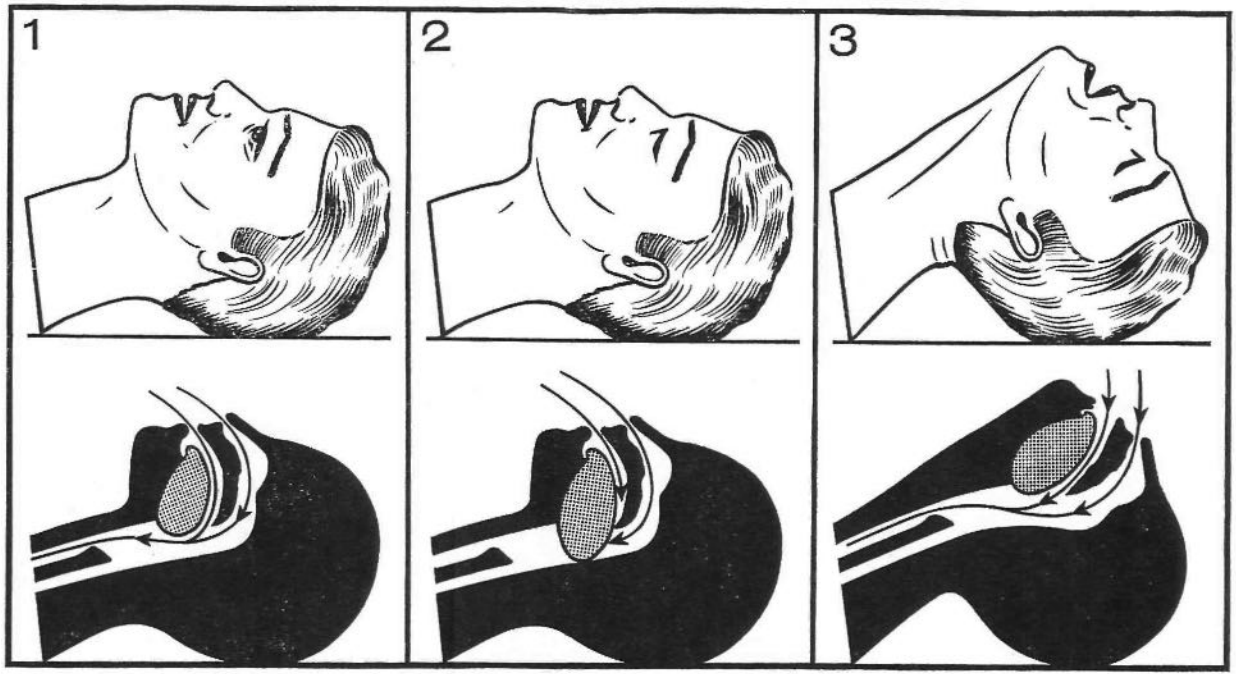


3) **Renversez lentement la tête en arrière, en tirant sur elle dans l'axe du corps, sans tordre le cou.**

Renversez-la jusqu'à ce qu'elle ne puisse aller plus loin.

4) **Ramenez sur le front la main qui tirait sur le menton.**





Pourquoi renverser la tête ?

1. — Chez le sujet ayant toute sa connaissance, la langue se trouve normalement éloignée du fond de la gorge et l'air passe aisément par le nez, la gorge, la trachée et gagne les poumons.

2. — Chez l'asphyxié — ainsi que chez toute personne sans connaissance — la langue, avachie, tombe dans le fond de la gorge et empêche l'air de passer. On dit que le sujet a « avalé sa langue ».

3. — En basculant la tête en arrière, la langue s'éloigne, le fond de la gorge s'ouvre et l'air passe.

Et pourquoi tirer sur la tête ?

Parce que c'est la seule façon d'éviter de terribles complications si le cou est brisé, ce qui est assez fréquent chez les grands blessés de la route.

Maintenez toujours la tête bien renversée.

La pointe du menton doit être dirigée vers le ciel.

La bouche s'entrouvre automatiquement.

Le renversement de la tête suffit souvent à rétablir la respiration.

Si elle ne reprend pas aussitôt, insuffler immédiatement.

TROISIEME TEMPS :

INSUFFLATION

1) **Faites une profonde inspiration.**

2) **Ouvrez la bouche en grand** (comme chez le dentiste).

3) **Plaquez votre bouche** largement ouverte autour de celle de la victime.

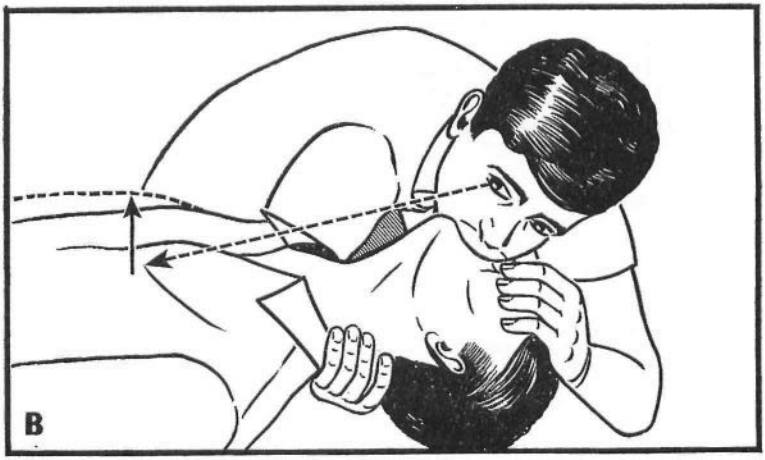
Evitez toute fuite en appuyant fortement.

Pour que l'air ne ressorte pas par le nez, pincez les narines avec les doigts de la main qui maintient la tête renversée (A).

4) **Soufflez fort.**

Comme dans un ballon.

Observez bien le soulèvement de la poitrine (B).

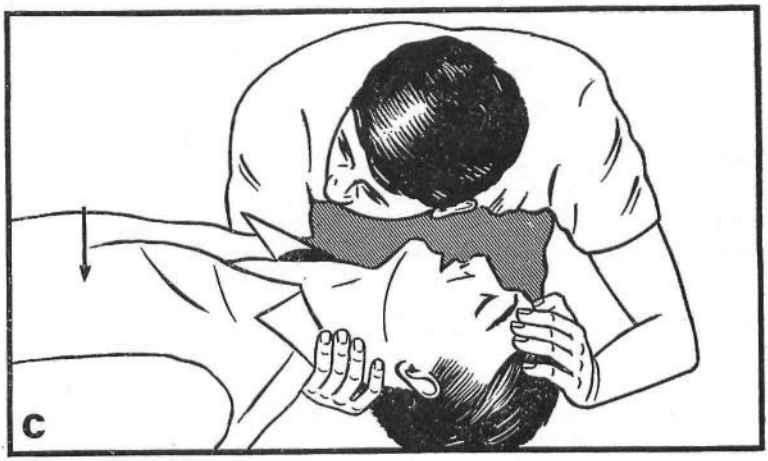


5) **Enlevez la bouche sans bouger les mains** (C).

Votre œil voit la poitrine s'affaisser.

Votre oreille entend l'air s'échapper.

Votre joue perçoit le souffle s'exhaler.



Recommencez à souffler une douzaine de fois par minute.

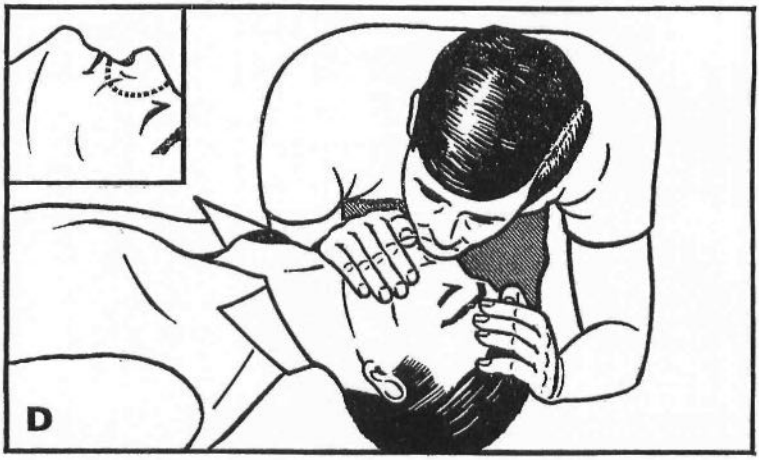
Toutefois, les cinq ou six premières insufflations doivent être répétées très vite, sans attendre l'affaissement de la poitrine, ceci afin de réoxygéner rapidement les poumons.

- Si la bouche de la victime ne s'entrouvre pas,
- si vous ne pouvez assurer une bonne étanchéité (bouche de l'asphyxié trop grande),
- si la bouche de la victime est grièvement blessée (cas fréquent dans les accidents d'auto), vous n'insufflerez pas alors par la bouche, mais par le nez (D).

A cet effet :

— Plaquez votre bouche largement ouverte autour du nez.
Ne bouchez pas le nez avec vos lèvres.
Evitez toute fuite en appuyant fortement.

— Pour que l'air ne sorte pas par la bouche, la lèvre inférieure est remontée avec le pouce de la main qui était sous la nuque.



S'il s'agit d'un nourrisson, la face est si petite qu'il vous faudra souffler à la fois par la bouche et le nez, mais moins fort (comme des bouffées de cigarette).

Si, lorsque vous insufflez vous ne voyez pas la poitrine se soulever, c'est sans doute parce que vous n'avez pas assez renversé la tête.

Souvenez-vous de la position de l'avaleur de sabres.

Pendant que vous pratiquez le bouche à bouche, faites frictionner la victime.

Surtout rien à boire tant qu'elle est sans connaissance, le liquide risquerait de pénétrer dans les poumons et de l'étouffer.

Poursuivez le bouche à bouche jusqu'à ce que la victime respire d'elle-même ou qu'un médecin vous dise de cesser.

Au moment où sa respiration reprendra, il faudra :

— placer la victime en position latérale de sécurité (comme nous le verrons plus loin) ;

— surveiller sa respiration qui peut s'arrêter de nouveau ;

— la faire hospitaliser.

SI LA VICTIME NE RESPIRE PLUS OU MAL

Premier temps

Enlevez tout corps étranger

Deuxième temps

Basculez la tête en arrière

Si pas d'amélioration

Troisième temps

Bouche à bouche

B. — LA VICTIME SAIGNE

Le sang qui coule c'est la vie qui s'en va.

La règle est :

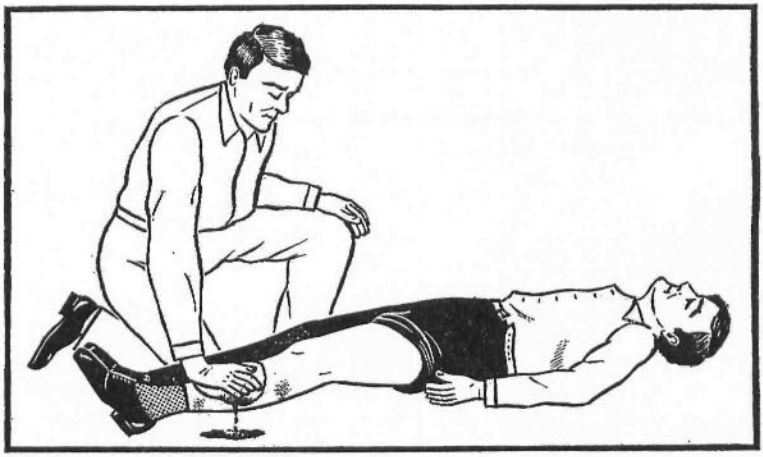
1) **Agir vite.**
2) **Comprimer.**

En conséquence :

— Couchez le blessé sur le dos.

— Découvrez la plaie : ôtez ou coupez ses vêtements à l'endroit qui saigne.

— Prenez un linge, un mouchoir propre, roulez-le en boule et tassez-le dans la plaie. A défaut, le poing nu.



— Ne désinfectez pas : face à l'hémorragie, l'infection passe au second plan.

— Appuyez fortement au moins dix minutes.

— A ce moment, relâchez doucement la pression.

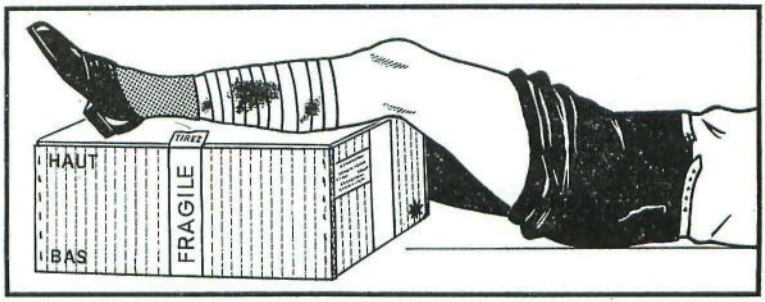
Si le sang continue à couler à travers le pansement, posez-en un second par-dessus, mais sans enlever le premier (vous arracheriez le caillot).

— Fixez le pansement avec une bande, une cravate,...

Serrez bien mais sans excès.

Ne serrez pas trop.

— Soulevez le membre atteint (sauf s'il paraît fracturé). Cela diminue le saignement. Pour la même raison, empêchez-le de remuer.



En général, cela suffit et l'hémorragie est ainsi stoppée par la **compression directe.**

Si elle persiste (ou si l'os est brisé ou s'il y a des morceaux de verre, de métal,... dans la plaie), il faudra recourir à la **compression indirecte.**

Celle-ci consiste à aplatir, en un point précis, le vaisseau qui saigne contre l'os sous-jacent, et cela loin de la blessure (comme on appuie sur un tuyau de caoutchouc pour empêcher l'eau de s'écouler).

Trois points de compression sont importants à connaître.

Là aussi, nous retrouvons les trois premières lettres de l'alphabet :

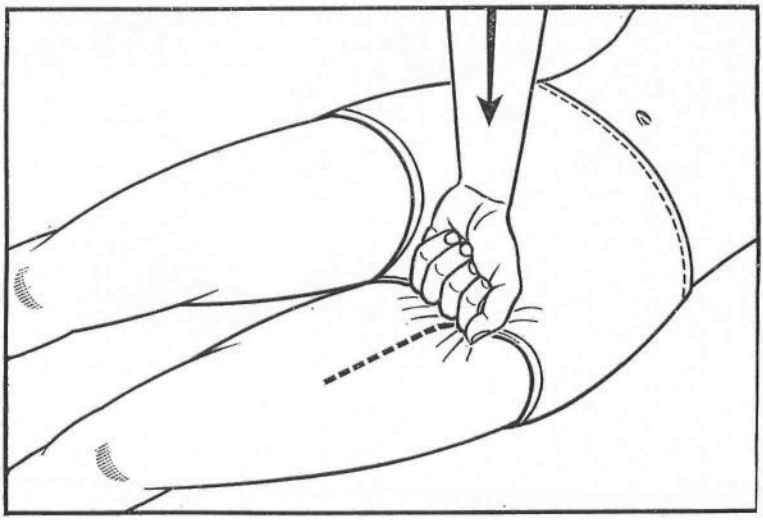
l'**A**ine, le **B**ras, le **C**ou

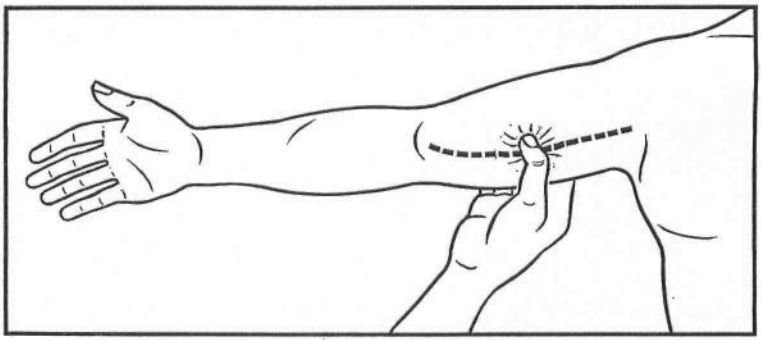
1) **A l'aine.**

On appuie de tout son poids, avec le poing fermé, au milieu de l'aine. On comprime ainsi l'artère (fémorale) contre l'os du bassin.

2) **Au bras.**

On appuie fortement le pouce, à mi-chemin du coude et de l'aisselle, sous le biceps. On comprime ainsi l'artère (humérale) contre l'os du bras (humérus).



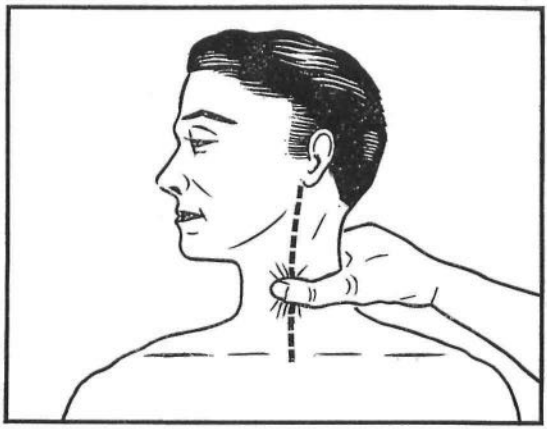


3) **Au cou.**

On appuie profondément le pouce, d'avant en arrière, sur le côté de la trachée. On comprime ainsi l'artère (carotide) contre la colonne vertébrale.

Si les compressions directe ou indirecte échouent, mais alors seulement on aura recours au garrot.

Il ne faut jamais commencer par mettre un garrot. Et pourtant, en présence d'une hémorragie, les gens pensent tout de suite au garrot !

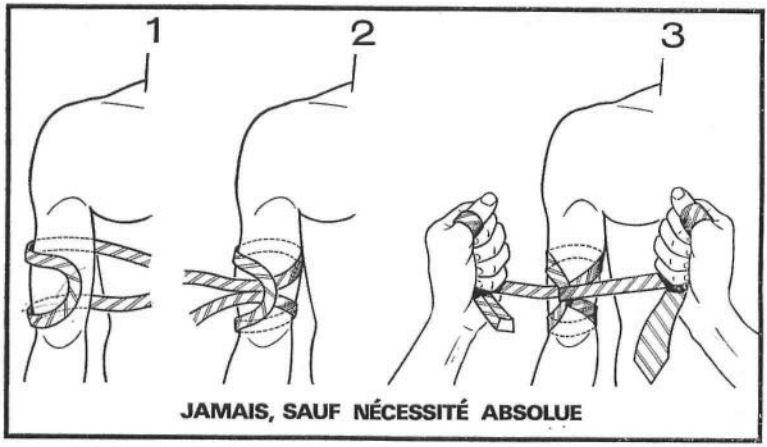


9 fois sur 10, celui-ci est contre-indiqué. Un garrot compromet souvent la vie d'un membre qu'il faut ensuite amputer.

Vous ne devez donc l'employer **qu'en dernier ressort.**

A titre indicatif, et sous les réserves qui viennent d'être formulées, si vous devez poser un garrot :

— Procurez-vous un lien, tel qu'une bande de toile, une cravate, un bas,... Pas de ficelle, de fil de fer,... qui entaillent les chairs.



— Mettez-le sur la peau, entre le cœur et la plaie, le plus près possible de cette dernière : au-dessus du genou

pour le membre inférieur, au-dessus du coude pour le membre supérieur.

- Faites une boucle.
- Passez-la autour du membre (cf. fig. page 35-1).
- Enfilez les extrémités du lien dans la boucle (2).
- Serrez jusqu'à ce que le sang ne coule plus (3). N'allez pas plus loin, c'est inutile.
- Nouez enfin.

— Soulevez le membre atteint.

— Epinglez sur le blessé une fiche portant la mention : « Garrot posé à ... heures, minutes ».

— Le garrot posé, n'y touchez plus.

Il sera enlevé à l'hôpital sur lequel la victime sera évacuée de toute urgence.

EN CAS D'HEMORRAGIE	
vous devez	**vous ne devez pas**
Comprimer	**Commencer par le garrot**

Avec le bouche à bouche et la compression, le plus urgent est fait.

Voyons maintenant le troisième geste qui sauve.

C. — LA VICTIME EST SANS CONNAISSANCE

Elle est étendue, immobile, inerte.

Si vous la questionnez, elle ne répond pas.

Si vous la pincez, c'est à peine si elle réagit.

Souvenez-vous que tous les jours de telles personnes sont mortes parce qu'elles avaient été couchées **sur le dos.**

Pourquoi ?

Parce qu'elles se sont étouffées en aspirant des sécrétions, des vomissements, du sang (en cas de blessure à la tête) ou même tout simplement en « avalant leur langue », comme nous l'avons déjà vu.

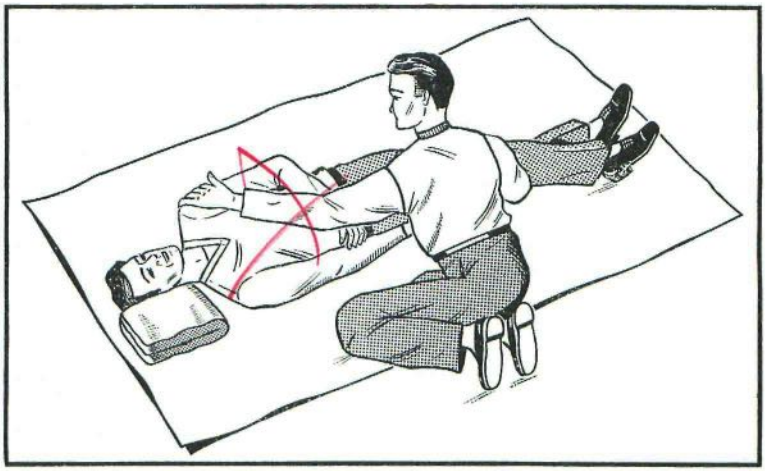
Afin d'éviter cette terrible conséquence, le geste est simple :

Toute personne (blessée ou non) qui a perdu connaissance doit être placée en Position latérale de sécurité (en abrégé : P.L.S.).

Pour cela :

— Assurez-vous d'abord que la personne respire, sinon il faudrait lui faire du bouche à bouche.

— Etendez-la sur une couverture qui sera ensuite rabattue sur elle. ?



— Vérifiez, comme pour le bouche à bouche, qu'il n'y a pas dans la bouche un aliment, un bonbon,...

— La personne étant généralement trouvée sur le dos, il faut la rouler sur le côté.

— Mettez-vous à genoux.

— Plaquez, tout contre le corps, le bras autour duquel va pivoter la victime (c'est-à-dire bras droit pour une rotation à droite, bras gauche pour une rotation à gauche).

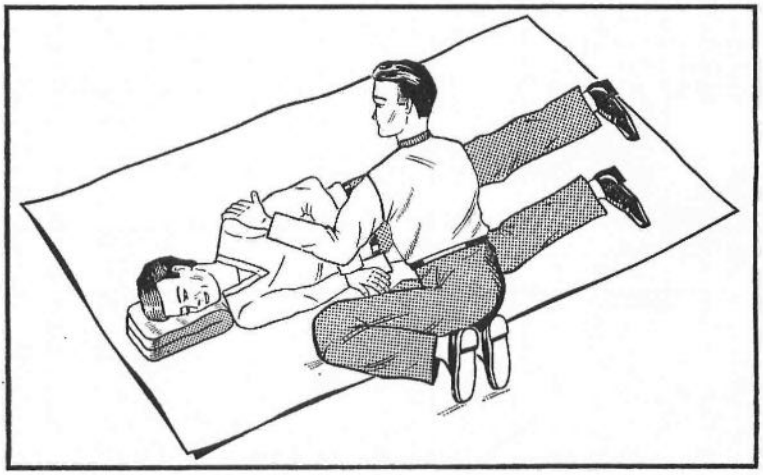
— Pliez l'autre bras sur le tronc.

— Placez contre la joue et le cou un coussinet, pas trop épais (couverture ou veste pliée ; pas d'oreiller par exemple).

— Pliez le genou de la jambe la plus éloignée sur l'autre jambe.

— Saisissez la victime à l'épaule et au creux du genou.

— Tournez-la lentement en vous reculant.



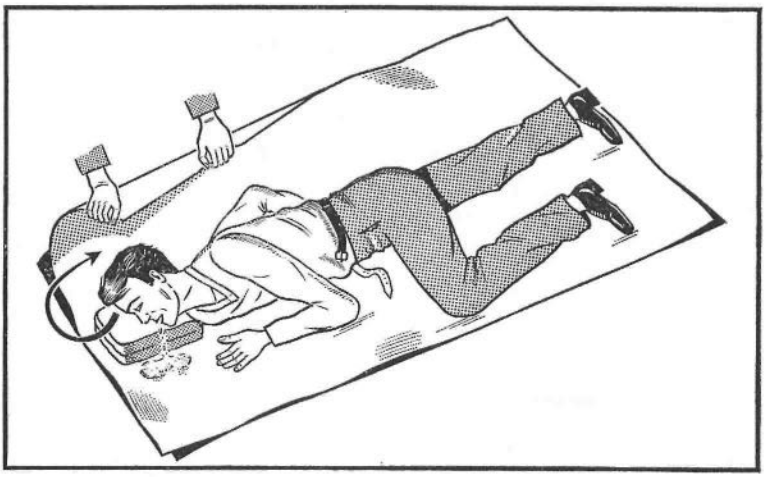
— Vous amènerez ainsi la victime sur le côté, à moitié couchée sur le ventre, mais pas complètement pour ne pas gêner la respiration. La tête et le cou viennent se placer sur le coussinet.

— Assurez alors sa stabilité en :

- fléchissant, à peu près à angle droit, sa cuisse sur le bassin, sa jambe sur la cuisse,
- pliant le coude du même côté pour amener la main, paume contre le sol, à hauteur du visage,

• ramenant doucement en arrière le bras allongé.

— Rejetez la tête en arrière pour faciliter la respiration.



• Dans le même but, desserrez col, ceinture, soutien-gorge.

— **N'essayez surtout pas de faire boire,** car la déglutition étant supprimée, le liquide risquerait de pénétrer dans les poumons.

Vous comprenez que dans cette position, si la victime saigne ou vomit, tout cela s'écoulera librement dehors et ne risquera pas d'être aspiré dans les poumons.

— Surveillez constamment votre victime.

Une personne sans connaissance ne doit jamais être laissée seule.

Elle peut vomir, s'agiter.

Elle peut s'arrêter de respirer : faites-lui alors du bouche à bouche ; il n'est pas nécessaire de la remettre sur le dos. Placez-vous du côté de son dos.

— Tenez-la au chaud, car elle se refroidit très vite.

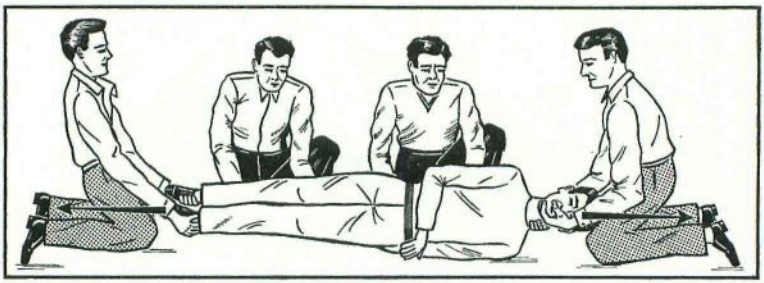
— Faites-la évacuer enfin sur l'hôpital.

Mais attention !

Si la victime est suspecte d'une fracture de la colonne vertébrale et **il faut toujours y penser chez le blessé de la route,**

la rotation devra être exécutée en prenant certaines précautions.

Quatre personnes sont nécessaires, vous compris :



Les gestes de survie ?

— la première saisit la tête de la victime, une main sous le menton, l'autre sous la nuque. Elle tire sur la tête (traction de 4 à 5 kg) ;

— la deuxième saisit les chevilles et exerce une traction en sens opposé (4 à 5 kg également) ;

— la troisième est avec vous, le long d'un côté de la victime.

C'est avec cette dernière que vous allez faire pivoter la victime, en glissant sous elle **les avant-bras.**

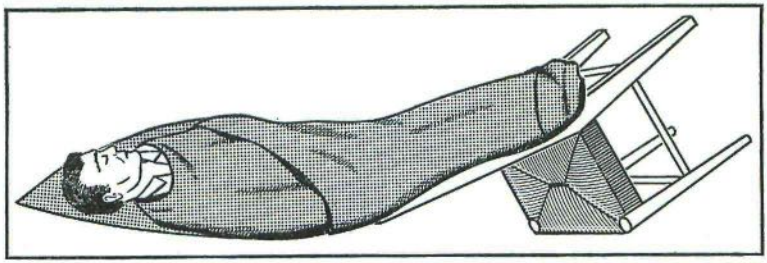
Les deux autres personnes accompagneront la rotation en maintenant constamment **la tête et le reste du corps dans le même axe.**

A aucun moment, il **ne faudra plier ou tourner la tête et le dos.**

SI LA VICTIME EST SANS CONNAISSANCE	
vous devez	**vous ne devez pas**
La mettre en position latérale de sécurité	**Lui donner à boire**

Si la victime est **gravement blessée mais a conservé toute sa connaissance,** il est inutile de la mettre en position latérale de sécurité.

Vous la laisserez sur le dos et lui surélèverez les membres inférieurs, sauf s'ils sont fracturés.



C'est ce que l'on appelle la **Position du choqué.**

Vous n'oublierez pas de la tenir au chaud, comme les règles générales vous l'ont appris.

Vous la ferez transporter enfin rapidement à l'hôpital.

Ne faites jamais asseoir un blessé.

⁂

Si le blessé est resté prisonnier de la voiture, et si rien ne le menace, laissez-le où il est. Vous éviterez ainsi bien des complications.

— Son dégagement est l'affaire des Sapeurs-Pompiers qui possèdent le matériel approprié.

— S'il est accessible, prodiguez-lui les soins d'urgence que réclame son état :

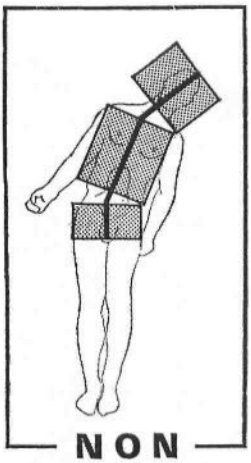
- compression en cas d'hémorragie,
- renversement de la tête **sous traction** en cas de gêne respiratoire,
- bouche à bouche en cas d'arrêt respiratoire.

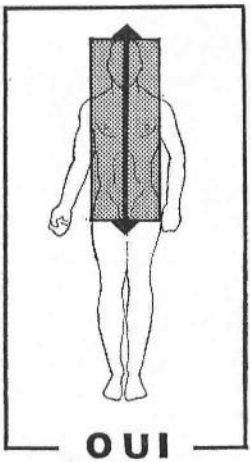
Mais si vous devez le soustraire à un danger imminent (incendie, éboulement, auto en déséquilibre...) :

— 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 tronc,
- le tronc sur le bassin.


NON


OUI

Saisie - Dégagement « en catastrophe » d'une victime menacée par les flammes. (Eventualité **rare**, certes, mais à connaître.)

a) Le sauveteur se précipite et par deux zones de saisie (une sous le menton, l'autre à la ceinture), amène à lui la victime, c'est-à-dire vers la sortie.

b) Il plaque la joue de la victime contre la sienne.

Il plaque également le dos de la victime contre sa propre poitrine et son propre abdomen-bassin.

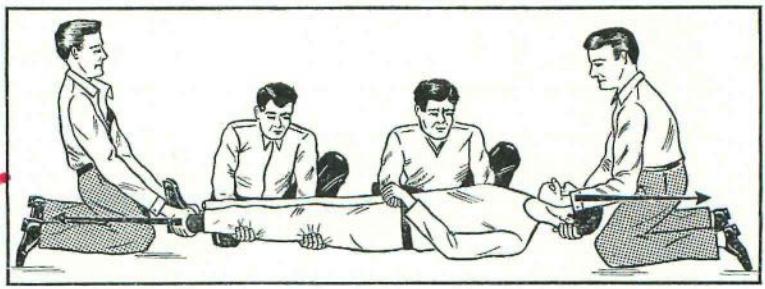
c) Il arrache la victime de la voiture d'un mouvement puissant et la fait choir sur lui, au sol, le plus loin possible de la voiture en flammes.

Cette chute se fait sur le sauveteur servant de matelas protecteur.

— Déposez-le sur le sol pour le reprendre aussitôt, mais à l'aide de quatre porteurs, vous compris. Ils seront placés comme lors de la mise en position latérale de sécurité, à savoir :

- 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 et exerce une traction en sens opposé ;
- les deux derniers porteurs engagent leurs **avant-bras,** l'un sous les cuisses et les jambes, l'autre sous le tronc.

Relevage ?

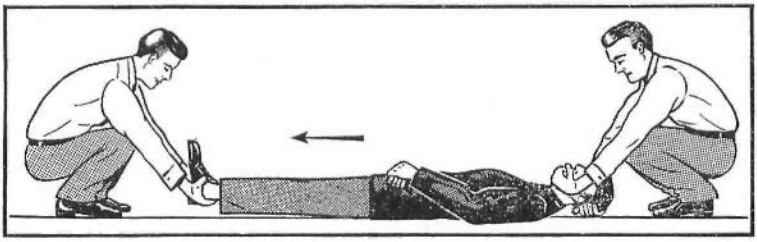


Les bras sont croisés sur le ventre.

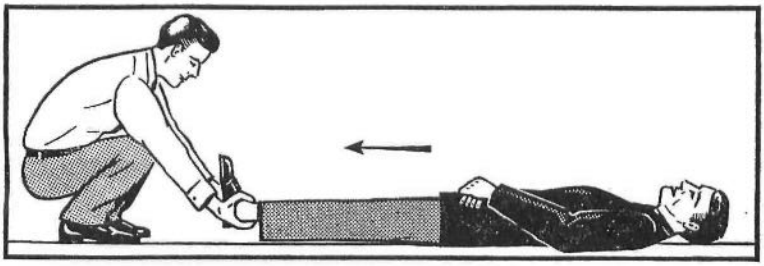
Tout en maintenant la traction, les quatre porteurs lèvent le blessé en bloc et à l'unisson.

Vous utiliserez la même manœuvre si vous êtes absolument obligé de déplacer le blessé, s'il gît par exemple sur la chaussée.

Si vous n'êtes que deux, vous tirerez la victime, à même le sol, en lui maintenant la tête, pendant que l'autre personne la tiendra par les chevilles.



Si vous êtes tout seul, vous la tirerez par les chevilles.



L'essentiel, dans tous les cas, est de respecter l'axe longitudinal du corps.

PREVENTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

9 fois sur 10, l'accident n'est pas imputable au véhicule mais au conducteur.

Voyons donc les précautions à prendre :

- avant de prendre le volant,
- avant de démarrer,
- sur route.

I. — AVANT DE PRENDRE LE VOLANT

— Ayez toujours des **freins,** des **pneus** et un **éclairage** impeccables.

— N'oubliez pas la trousse de **premiers secours,** l'**extincteur,** deux **triangles de présignalisation,**...

— Dégagez toujours **la vitre arrière :** pas de paquets, de vêtements,...

— Rappelez-vous qu'il est interdit de mettre les **enfants** à l'avant. En cas d'arrêt brutal, ils seraient catapultés et peut-être tués.

- Ne les laissez pas jouer avec les poignées des portières : bloquez-les ou enlevez-les.

— La **veille** d'un long voyage, dormez bien.

— Ne prenez **pas de médicaments,** même plusieurs heures avant de partir, du moins sans avoir demandé l'avis de votre médecin.

LAUWICK Philippe.

(1)

Après lecture des G.E.S, il peut sembler utile de faire quelques remarques sur cet ouvrage.

Les premières toucheront essentiellement le fond. Ce livre a un peu trop l'aspect d'un résumé d'ouvrage de BNS. Il n'a, semble-t-il pas été compris que le but des GES était de permettre de maintenir une personne en survie dans l'attente de l'arrivée des secours, et plus particulièrement pour les victimes de la route. La part prise par les accidents domestiques et la prévention est trop importante, voire hors de propos. D'autre part, il est impensable d'envisager, dans un programme de 8h une mise en PLS sous traction. Les moniteurs expérimentés savent ou doivent savoir, s'ils ont déjà essayé, ne serait ce qu'une fois, que 2h au moins sont utiles à cela. Ceci est d'autant plus aberrant que telles choses sont faites au détriment du B.A.BA du secouriste: il n'est à aucun moment décrit explicitement la façon de déceler un arrêt respiratoire! Que l'on fasse un BNS au rabais soit, mais que l'on fasse au moins des coupures intelligentes. On objectera que l'ouvrage doit ou peut aller au delà du programme. Ceci n'est pas un mal a priori, à condition que l'essentiel reste comme un tout indissociable (ici = chronologie des gestes en cas d'accident, les dangers qui menacent

immédiatement après le choc l'accidenté de la route - hemorragie, asphyxie et perte de conscience avec déduction des gestes élémentaires de parade. Le but n'est pas de former tout à chacun aux techniques des secours routiers, mais bien d'éviter que l'on meure sur le bord d'une route alors qu'il aurait suffit de mettre la tête en hyper-extension avec désobstruction préalable.

Dans un second temps, il convient de faire quelques remarques de forme, volontairement limitées aux chapitres intéressants.

1re partie

1) Protéger:

oui, surtout sur la route.
Le reste doit être supprimé ou réduit.

2) Alerter:

cf protéger.

3) Secourir:

insister plus sur les vrais dangers et les moyens de les déceler.

Ne pas dissocier l'étude de ce temps en deux parties avec un lien peu évident pour les non avertis (pb pedago.).

4) Trousse de secours:

Aucun intérêt, surtout avec cette concept° !

2e partie

n'aurait pas dû être séparée de la 1re (suite logique)

il fallait former un plan clair d'intervention

P - A - Bilan élémentaire
- B à B
- Compression
- LVA.

p. 75 : expliquer ce que veut dire « renverser la tête sans traction ».

expliquer + le pourquoi de ces précautions (motivation du témoin à accomplir tel geste).

p. 86 : frictionner !!? sur le bord de la route ?!.

p. 88 : quel pt pour quelle hémorragie ?

p. 89 : si entraînement au point de comp., garrot inutile.

p. 90-91 : 2 pages pour le garrot et on ne sait toujours pas bien déceler un arrêt ventilatoire ?

p. 95 hors sujet !
de +, manœuvre schématisée complètement erronée.

De plus en plus de publications parlaient du « Protéger, Alerter, Secourir) les pages suivantes (ouvrage non identifié) exposent les « GES »

Page 294, on trouvait la conduite à tenir c'est-à-dire la protection des lieux, l'alerte rapide puis se préparer à agir sur le blessé dans trois cas. Les pages suivantes exposaient les gestes à effectuer. Il n'y avait pas de schéma de garrot (qui reste à la mémoire visuelle) mais quelques explications ; la PLS était hélas à une personne (puisqu'elle était généralisée !), les « 7 clignotants d'alerte » étaient ceux de ***Marcel ARNAUD*** *(mais pour le secouriste routier). C'était quand même plus bref.*

Les pages suivantes, 299 à 306, traitaient du mécanisme des lésions, de la manière de donner l'alerte – très en détail. Puis on revenait sur le secourisme routier en abordant les « zones noires » du corps humain et enfin sur une proposition de « trousse d'urgence » dans laquelle on trouverait « coton, savon de Marseille, alcool à 90° et diverses antiseptiques... », soit la trousse de secours de campagne. Pas de l'usager de la route !

Pour la route pouvaient être utiles : le CHUT (coussin hémostatique), des compresses, couverture de survie, lampe électrique), et, dans le coffre, le triangle de pré signalisation et l'extincteur.

LES GESTES QUI SAUVENT PROTEGER ALERTER SECOURIR
Plaquette réalisée par le Comité National du Secours Routier Français.

PROMPT SECOURS AUX BLESSES
Gestes élémentaires de survie
Connaissances indispensables en vue de l'examen du permis de conduire, telles qu'elles sont demandées par le Comité Interministériel à la Sécurité Routière.

Cette brochure de 17 pages était largement suffisante. Elle n'abordait que les gestes en question. Sa parution est mentionnée : X 82.

Si on retrouve le PAS, ne sont décrits, outre la protection et l'alerte, que la ventilation, la compression (avec toutefois deux points de compression en cas d'échec). La PLS, présentée en schéma devait être réalisée à « trois personnes au moins » Il n'était pas question de « traction » mais d'un « maintien dans l'axe ».

Brièvement, on abordait le dégagement d'un véhicule en feu, des conseils pour le retrait d'un casque (mais parler de « prise occipito-mentonnière n'était pas à la portée du grand public).

Toutefois, on reconnaissait bien là les objectifs du SRF et cette brochure était la plus réaliste par rapport à ce qu'il fallait enseigner pour le permis de conduire.

Quelles sont les circonstances ?

— Les passagers savent-ils nager ?

— Comment est « tombé le véhicule » ?

— Y a-t-il des témoins ?

— Quelle saison, quelle heure est-il ?

GES 1977

D'abord (ce n'est pas toujours facile) garder son sang-froid.

Si la voiture n'est pas trop abîmée (aile ou portière arrachée) elle va flotter (1' environ) avant de s'enfoncer dans l'eau.

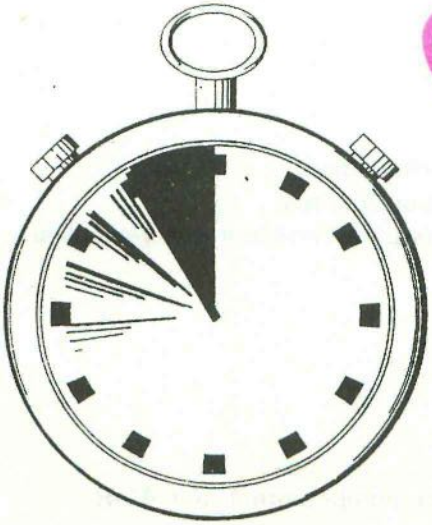
Si vous n'êtes pas seul, calmez les autres passagers, dégraffez la ceinture.

Fermez les issues (vitres), vous avez peut-être la chance d'être vu par un témoin.

La voiture se stabilisera et l'habitacle se remplira d'eau, mais lorsque l'équilibre de la pression se sera rétabli, vous pourrez respirez dans « la bulle d'air » en attendant qu'on vous sorte de là.

Si vous savez nager, vous pourrez, lorsque la voiture sera stabilisée, regagner la berge.

Accident de la route, que faire ?



Les gestes élémentaires de SURVIE !...

Ce n'est pas un ordre chronologique chaque minute COMPTE...

Il vous appartient, en cas d'accident, de décider du geste à accomplir en PRIORITÉ !...

Ne jamais

— évacuer un blessé sans attendre les secours ;

— abandonner une victime apparemment morte ;

— donner à boire ou à manger ;

— retirer le casque du motocycliste (cette manœuvre délicate s'effectue avec le concours de personnels compétents, l'un retire le casque en veillant au bon maintien du rachis, l'autre équipier surveille minutieusement à l'alignement « tête-cou-tronc ») ;

273

— sortir une victime de sa voiture s'il n'y a pas de risque immédiat (incendie, etc.).

Cet exposé ne constitue pas un cours de secourisme, mais ne peut être apprécié que comme base élémentaire du comportement à tenir :

— la Croix Rouge
— la Protection civile } organisent et animent SST - BNS - RAN.

Protéger

C'est baliser les lieux de l'accident pour en éviter un second plus grave.

Comment ?

— disposez votre véhicule en éclairant celui qui est accidenté, feux de détresse allumés ;

— postez à 200 m, dans les deux sens, une personne qui fera des signaux de ralentissement lumineux la nuit (lampe électrique, linge blanc, surface réfléchissante, etc.) ;

— coupez le contact du véhicule accidenté et serrez le frein à main ;

— évitez les attroupements inutiles et dangereux et S'ABSTENIR DE FUMER.

Alerter

C'est prévenir ou faire prévenir.

Qui ?

La gendarmerie : rural ; la police : urbain ; le SAMU : le 15 ou les Sapeurs-Pompiers : le 18.

Comment ?

— par la borne d'appel,
— par cabine téléphonique publique,
— par téléphone privé.

Message à communiquer

— le lieu de l'accident (sens de la circulation),
— le nombre éventuel de véhicules accidentés,
— le nombre des blessés (en dehors ou à l'intérieur des véhicules),
— l'état apparent des victimes.

Secourir

C'est observer le blessé :

— son état de conscience,
— sa respiration,
— ses saignements.

Puis, en l'absence de toute personne compétente il faut *AGIR*.

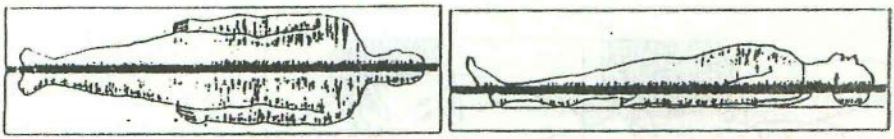
Dans un accident la vie d'un blessé dépend de quelques gestes simples.

— Prévenez ou faites prévenir les secours.

— Gardez votre sang-froid.

— Empêchez des témoins incompétents d'effectuer des manœuvres dangereuses ou inutiles.

— Remuez le blessé le moins possible, mais, si la situation l'exige, vous veillerez à respecter l'alignement « tête-cou-tronc ».



Cas les plus fréquents

— dégagement du blessé de la chaussée (tirez-le par les pieds si vous êtes seul) ;

— dégagement d'un blessé d'un véhicule (s'il est en feu ou en déséquilibre) ;

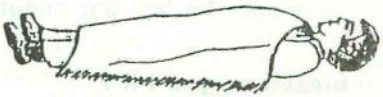
— la mise en position latérale de sécurité (blessé inconscient qui risque de s'étouffer par aspiration de sang ou de vomissement).

Le blessé est-il conscient ?

— il répond à vos questions,

— il respire.

Allongez-le sur le dos et recouvrez-le.



Le blessé respire-t-il ?

— il ne répond pas à vos questions,

— il ne respire plus.

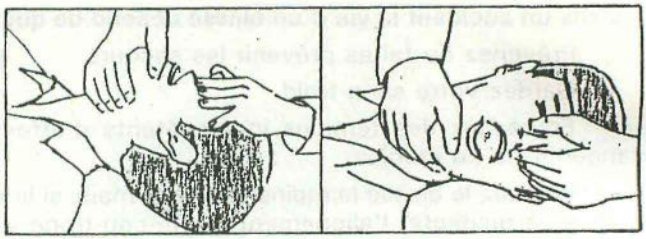
Assurez-vous que rien ne gêne le passage de l'air. Deux gestes importants à faire :

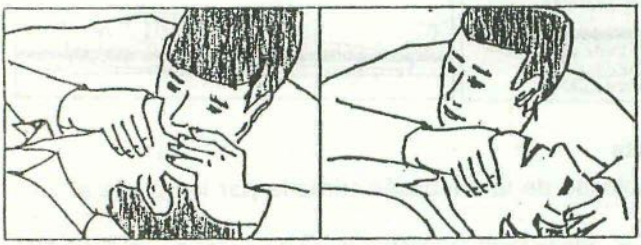
— rechercher dans la bouche s'il n'y a pas de corps étranger (bonbon, prothèse dentaire, caillot...) ;

— basculer avec précaution la tête en arrière, en plaçant une main sous la nuque, l'autre sur le front (blessé assis ou étendu au sol).

Si la respiration ne reprend pas après ces gestes, vous DEVEZ pratiquer le bouche à bouche (ou bouche à nez ou bouche à cou, selon le cas).

La main sur le front continue à maintenir la tête en arrière, le pouce et l'index pinçant les narines (bouche à bouche).





De l'autre main saisissez le menton en avant et ouvrez la bouche.

Inspirez profondément, la bouche grande ouverte, et placez-la autour de celle du blessé.

Insuflez l'air au maximum, sa poitrine se soulève.

Enlevez votre bouche, sa poitrine s'affaisse.

Faites ceci 15 fois par minute, rythme normal pour un adulte.

Le blessé saigne-t-il ?

Si la victime saigne abondamment (sang giclant par saccades, couleur rouge : artère).

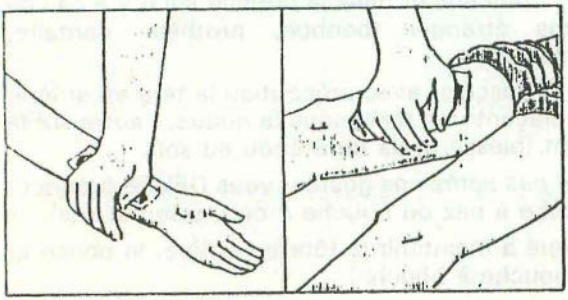
— allongez-la en respectant l'alignement « tête-cou-tronc » ;

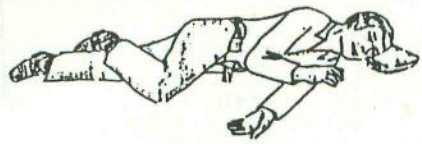
— rassurez-la ;

— recherchez l'endroit qui saigne ;

— appuyez sur la plaie directement avec la main, ou mieux avec un linge propre ;

— si ce point de compression direct est efficace, le sang doit s'arrêter de couler.

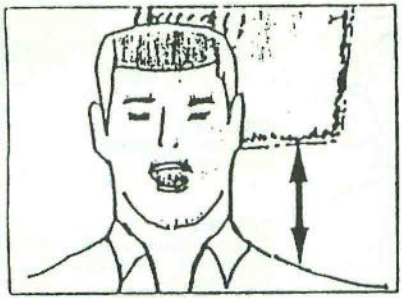




Quand mettre un garrot ?

— lorsqu'un membre est arraché ;

— s'il y a plusieurs blessés et que vous soyez seul, inscrire l'heure de la pose du garrot (horaire SNCF).



Le blessé

— ne répond pas à nos questions,

— il respire.

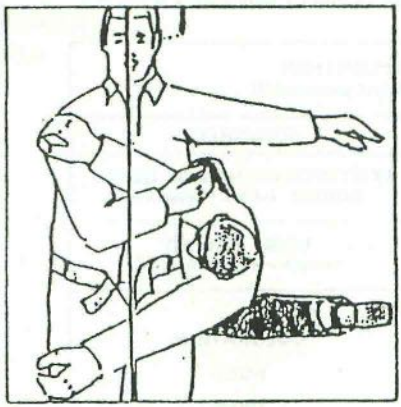
Mettez-le en position latérale de sécurité.

En principe, 3 personnes sont nécessaires pour cette technique mais si vous êtes seul, il faut AGIR VITE !

Comment ?

— disposez un coussin de fortune contre la tête

- à distance de l'épaule,
- du côté vers lequel on va tourner la victime ;

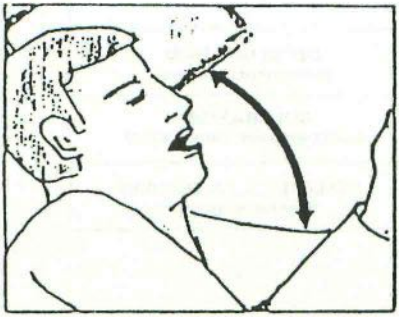


— étendez du même côté son bras à angle droit ;

— saisissez l'épaule et la hanche opposées et faites-le basculer d'un bloc en veillant à l'alignement « tête-cou-tronc » ;

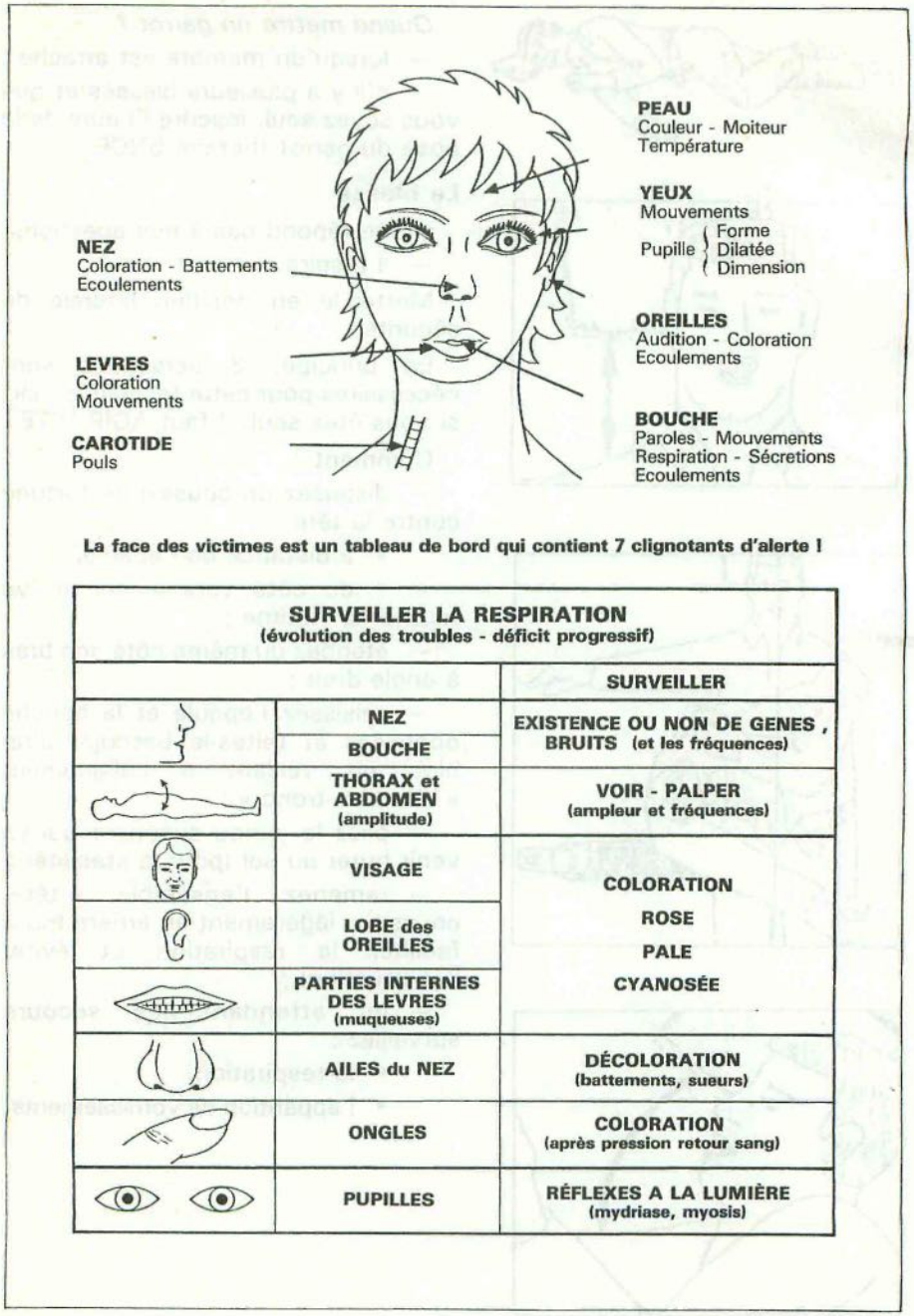
— pliez le genou supérieur qui va venir buter au sol (pour la stabilité) ;

— ramenez l'ensemble « tête-coussin » légèrement en arrière (pour faciliter la respiration et éviter l'obstruction) ;



— en attendant les secours surveillez :

- la respiration,
- l'apparition de vomissements.


PEAU
Couleur - Moiteur
Température
YEUX
Mouvements
Pupille
Forme
Dilatée
Dimension
NEZ
Coloration - Battements
Ecoulements
OREILLES
Audition - Coloration
Ecoulements
LEVRES
Coloration
Mouvements
BOUCHE
Paroles - Mouvements
Respiration - Sécretions
Ecoulements
CAROTIDE
Pouls
La face des victimes est un tableau de bord qui contient 7 clignotants d'alerte !
SURVEILLER LA RESPIRATION
(évolution des troubles - déficit progressif)
SURVEILLER
NEZ
BOUCHE
EXISTENCE OU NON DE GENES , BRUITS (et les fréquences)
THORAX et ABDOMEN (amplitude)
VOIR - PALPER (ampleur et fréquences)
VISAGE
LOBE des OREILLES
PARTIES INTERNES DES LEVRES (muqueuses)
COLORATION
ROSE
PALE
CYANOSÉE
AILES du NEZ
DÉCOLORATION (battements, sueurs)
ONGLES
COLORATION (après pression retour sang)
PUPILLES
RÉFLEXES A LA LUMIÈRE (mydriase, myosis)

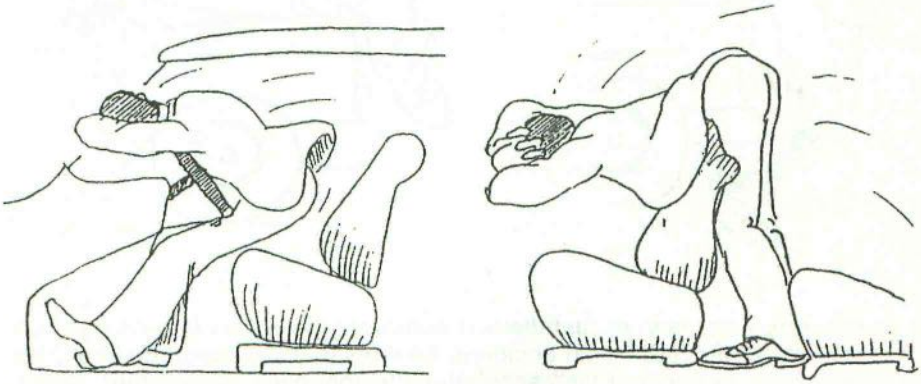
Reprenons le scénario d'un accident les principaux types de lésions

Automobiliste

Dans un choc de face, appelé aussi choc frontal, les occupants d'un véhicule sont projetés sur les obstacles situés devant eux. On peut comprendre que les passagers arrière seront moins touchés que ceux qui occupent le siège avant. Le conducteur va être précipité sur le volant (atteintes du thorax), sur le rétroviseur (blessures du cuir chevelu, de la face), ses genoux vont heurter le rebord inférieur du tableau de bord (plaies et fractures des genoux et enfoncement des articulations des hanches), ses pieds sont coincés entre les pédales (atteintes au niveau des chevilles et des os de la jambe).

Le passager avant est menacé par le parebrise (plaies de la face), le tableau de bord ; souvent, la boîte à gants s'ouvre sous le choc et atteint le thorax et l'abdomen. S'il glisse sur le siège, on retrouvera aussi des lésions des genoux et des hanches.

Les occupants des places arrière trouvent devant eux les sièges avant. Leurs bords supérieurs, plus ou moins rembourrés, vont offrir une protection assez satisfaisante. Cependant, en cas de choc violent, il n'est pas rare de retrouver le ou les passagers arrière au niveau de l'avant de la cabine. Le trajet acrobatique dans cet espace étroit provoque des lésions de la colonne vertébrale.



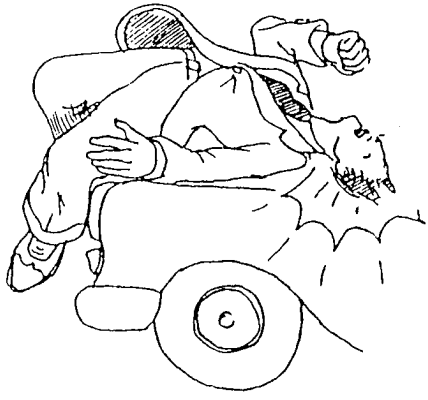
Motocycliste

Les difficultés de la circulation ont remis à l'honneur les véhicules à deux roues. Très nombreux aujourd'hui, ils ne sont pas toujours conduits par des personnes expérimentées et parfaitement protégées contre les chutes qui restent graves quel que soit le type de projection : vers l'avant ou chute latérale.

En ce qui concerne la chute latérale, notons que les lésions prédominent du côté de la chute. On retrouve alors des fractures et des plaies très souillées au niveau du crâne et du cuir chevelu, des membres, avec en plus des brûlures dues au frottement prolongé du corps sur la chaussée et au contact du membre inférieur avec le carter brûlant du bloc moteur et du tuyau d'échappement.

Piéton

Lors de la collision avec la voiture ou le véhicule à deux roues, le piéton est très souvent surpris et ne peut esquisser le moindre geste de défense. Happé le plus souvent au niveau des membres inférieurs, il est projeté avec force vers le véhicule qui le renverse. Son corps va s'accrocher à toutes les aspérités placées sur la carrosserie lors de sa construction et il finira sa course en s'écrasant sur le sol. La force de l'impact, l'importance et la complexité de la trajectoire nous expliquent la multiplicité des lésions (les moindres étant représentées par les fractures ouvertes ou fermées des jambes).



En résumé, il est vain et fastidieux d'énumérer toutes les lésions que l'on peut rencontrer au cours d'un accident. La vitesse, la direction du choc, les circonstances, multiplient les associations lésionnelles. Cependant, il faut retenir que certains traumatismes captent notre attention plus que d'autres et peuvent constituer un piège en égarant notre vigilance.

Quel que soit l'accident, il existe :

— des lésions visibles dont il faut se méfier car elles sont graves ou parce qu'elles masquent l'essentiel ;

— des lésions peu ou pas visibles qu'il faut savoir soupçonner et rechercher.

Les lésions visibles dont ii faut se méfier

Nous parlerons ici des lésions immédiatement apparentes, avant même l'examen attentif du blessé. Elles siègent le plus fréquemment à la face, au niveau du cuir chevelu, aux membres supérieurs et inférieurs dans leurs parties découvertes. On peut reconnaître ainsi :

— des plaies accompagnées d'un saignement plus ou moins abondant ;

— des brûlures plus ou moins étendues ;

— des déformations ouvertes, avec saillies de l'os, ou fermées.

Les plaintes, les gémissements du blessé peuvent accroître l'horreur de ces visions et entraîner chez le sauveteur des gestes inconsidérés ou le figer, le rendre incapable d'une action qui sauve.

Ces lésions peuvent tuer car :

— elles saignent abondamment (des vaisseaux importants sont perforés au niveau des bras ou des cuisses) ;

— elles obstruent les narines, la bouche, l'arrière-gorge empêchant l'entrée de l'air (donc de l'oxygène) et son acheminement jusqu'aux poumons ;

— elles peuvent, lorsqu'elles semblent bénignes, faire oublier au sauveteur de rechercher d'autres lésions visibles ou non (grosse hémorragie, traumatisme crânien, rupture d'organe abdominal) qui vont tuer après un intervalle plus ou moins long.

Les lésions peu ou pas visibles qu'il faut savoir rechercher

Ce sont des atteintes qui peuvent tuer car elles touchent ce qui est essentiel à la vie : le cerveau, la respiration, la circulation sanguine.

Le crâne et la face sont fréquemment touchés lors d'un accident. Les lésions de la boîte cranienne peuvent être masquées par la chevelure ou siéger à l'intérieur sans aucune trace inquiétante au niveau de la peau (nous reparierons plus en détail de ces hématomes intra-craniens qui tuent de trop nombreux blessés).

Les lésions de la cage thoracique, parfois des poumons, l'obstruction progressive des voies aériennes supérieures peuvent passer totalement inaperçues et surprendre le sauveteur mal informé.

Enfin, l'abdomen est le siège privilégié des hémorragies internes par rupture de la rate, du foie, des vaisseaux intestinaux. Ces hémorragies se traduisent par des signes précis qu'il faut connaître, guetter, et dont on doit surveiller l'évolution.

Alerter ou faire alerter

Provoquer l'alerte est la tâche du premier témoin.

Tous les intervenants doivent vérifier que cette action indispensable n'a pas été omise.

Alerter soi-même ou faire alerter par un tiers est une démarche apparemment simple. Pourtant, elle ne sera correctement effectuée que si l'on sait parfaitement pourquoi et comment alerter.

Pourquoi l'alerte ?

La vie du ou des blessés dépend de l'accomplissement de certains gestes d'urgence, de la protection face aux risques nouveaux, de la prise de relais rapide par une équipe médicale spécialisée disposant d'un matériel adapté : oxygène en particulier. La rapidité de l'alerte conditionne l'intervention des secours organisés et des sauveteurs qualifiés.

Toute une organisation complexe est mise en œuvre lors de chaque accident :

— protection des victimes, des sauveteurs, des tiers (automobilistes...) ;
— dégagements adaptés des blessés ;
— moyens de transports appropriés en nombre et à l'état des blessés ;
— accueil hospitalier.

Comment alerter ?

Directement : le témoin fait le récit de ce qu'il a vu, de ce qu'il a fait.

Par téléphone : en dépit de ses imperfections, ce moyen reste le plus couramment utilisé, malgré les difficultés de localiser le poste d'appel le plus proche ou le plus accessible.

De nuit, cette recherche se complique, retardant encore les secours.

Selon le cas, le téléphone utilisé se trouvera :

— auprès de n'importe quel abonné privé qui, en le mettant à disposition, portera l'assistance prévue par l'article 63 du code pénal ;

— chez certains abonnés publics ou privés signalés par un panneau particulier : POSTE DE SECOURS (Prévention routière - Croix-Rouge Française). Sachez qu'au niveau de ces postes un petit matériel de secours d'urgence est disponible et que très souvent leurs détenteurs sont secouristes ou ont les notions essentielles de premiers soins ;

— dans la plupart des établissements ouverts au public : station service, garages... café/restaurant... Un tableau téléphonique comportant les numéros d'urgence (Gendarmerie, Police, Sapeurs pompiers) est généralement affiché à côté du téléphone ;

— grâce aux bornes d'appel des autoroutes — en moyenne tous les 2 km — et de certaines routes nationales (plus d'un millier, installées par le Secours Routier Français).

Qui prévenir ?

Que d'appels mal dirigés et de temps perdu par ignorance de quelques règles simples !

Un médecin ne suffit pas à lui seul sur les lieux d'un accident, même s'il

effectue les gestes d'urgence et si sa présence comporte un indéniable réconfort psychologique.

Une ambulance principalement destinée au transport des malades est insuffisante pour assurer le transport d'un grand blessé de la route et, surtout, le ramassage sera effectué dangereusement en l'absence de personnel suffisant et qualifié.

En rase campagne : GENDARMERIE.

Assurant une permanence 24 heures sur 24, la Gendarmerie nationale est chargée de recevoir l'alerte, de prévoir les moyens d'évacuation nécessaires (ambulances disponibles en nombre suffisant), d'informer l'hôpital d'accueil et d'intervenir elle-même sur les lieux de l'accident.

En ville : SAPEURS POMPIERS ou POLICE SECOURS.

Ces deux services se renvoient mutuellement l'appel et disposent de véhicules de secours servis par un personnel qualifié.

Sur autoroute : SERVICE DE SURVEILLANCE.

Grâce aux bornes d'appel gratuites reliées directement au Poste de Commandement qui localise l'appel sur une carte lumineuse.

Ayant correctement arrêté son véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence, le témoin appuie sur le bouton qui le met directement en liaison avec le PC. Il doit parler lentement et distinctement devant la grille.

Que dire ?

Commencer par dire d'où l'on appelle (ici le...).

Puis donner les six informations dont l'organisation des secours a besoin pour assurer une intervention rapide et efficace :

Lieu de l'accident

— n° de la route, nom de la rue ;

— repère précis : Lieu-dit, n° d'immeuble, borne kilométrique, croisement, carrefour... ;

— direction par rapport à un point précis et connu ; sens de circulation sur autoroute (l'appel pouvant être effectué sur la chaussée opposée...).

Nature de l'accident

— piéton, deux roues, véhicule contre un obstacle fixe, collision de deux ou plusieurs véhicules entre eux.

Véhicules accidentés

— nombre et type des véhicules : voiture particulière, autocar, camion, camion citerne, véhicule agricole, engins spéciaux.

Blessés

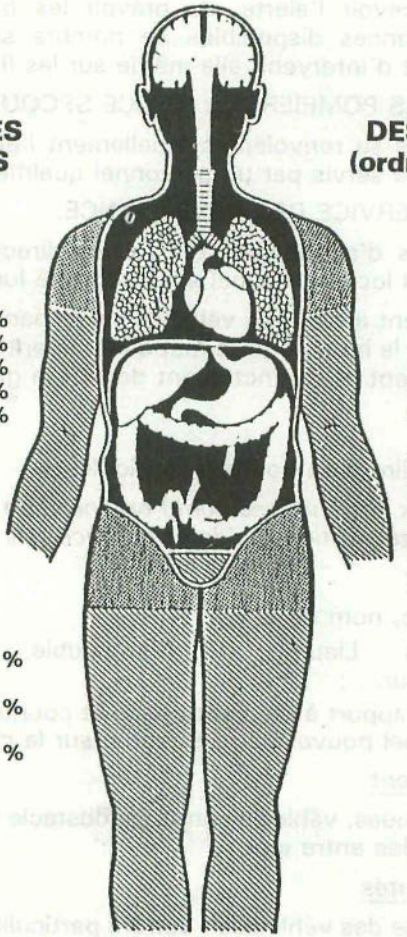
— nombre de blessés et gravité apparente de leur état.

LES ZONES NOIRES

FRÉQUENCE DES ATTEINTES DOMINANTES

LÉSIONS	**58 %**
Crâne, rachis	**45 %**
Thorax	**7 %**
Bassin	**4 %**
Abdomen	**2 %**

LÉSIONS DES MEMBRES	**42 %**
Membres supérieurs	**28 %**
Membres inférieurs	**14 %**



GRAVITÉ DES ATTEINTES (ordre décroissant)

STRUCTURES MÉDIANES

RACINES DU MEMBRE

MEMBRES

Chaussée

— chaussée encombrée partiellement, totalement ou non (retard d'intervention des sauveteurs, nécessité de déviation...) ;

— sur autoroute : voie encombrée, bande d'arrêt d'urgence, voie de droite, voie de gauche (l'encombrement de cette voie pour dépassement rapide accroît les risques de nouvelles collisions).

Danger

— véhicule en flammes ;

— blessé coincé ;

— véhicule en déséquilibre sur un pont, bloqué sur un passage à niveau... ;

— transports spéciaux : essence, produits toxiques répandus éventuellement sur la chaussée ou animaux échappés.

EXEMPLE D'ALERTE

— Allô la gendarmerie.

— Gendarmerie de... j'écoute.

— Ici le... station service...

Un accident a eu lieu il y a 10 mn environ au carrefour de la N7 et de la D14.

Trois véhicules dont un semi-remorque viennent d'entrer en collision.

Deux blessés sont éjectés et trois personnes inconscientes restent dans une voiture retournée. La D14 est entièrement obstruée et la circulation est perturbée sur la N7 dont la chaussée est rendue glissante par un chargement de tomates échappées du camion éventré.

— Bien reçu, je répète...

La trousse d'urgence minimum

La trousse doit comporter (cette liste n'est pas limitative) :

— compresses stériles (au moins 3 tailles sous sachet) ;

— pansements individuels adhésifs antiseptiques (4 sortes) ;

— paquet de coton hydrophile ;

— ruban adhésif non allergissant ;

— bandes de gaze, de largeurs différentes ;

— bandes type velpeau, de largeurs différentes ;

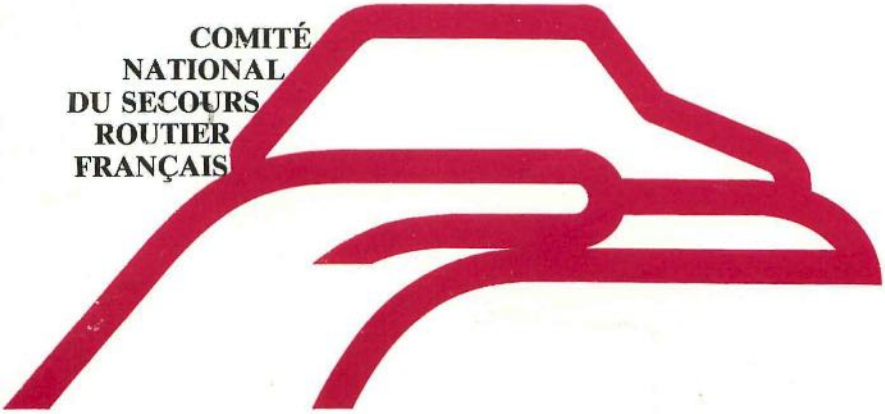
— triangles de toile (côte de 90 cm), au moins 3 ;

— coussins hermostatiques d'urgence (CHUT), 2 ;

— savon de Marseille ;
— flacon antiseptique, 1 (Mercryl Laurilé, Cetavlon, Nuseptil solution, Septivon, Solubacter, Sterlane, Hexomédine) ;
— alcool à 90° (pour les mains, pas pour les plaies) ;
— ciseaux ;
— pinces à échardes ;
— épingles de sûreté ;
— liens (ou cravates) ;
— eau oxygénée ;
— tube pommade à base de pénicilline ;
— aspi-venin ;
— haricot (plateau à pansements) ;
— couverture de survie (2 faces couleur différente) isothermique ;
— thermomètre incassable ;
— bloc de papier et crayon ;
— appareil photo (dias) automatique (si possible) ;
— craie indélébile ;
— extincteur (polyv.) ;
— lampe électrique anti-déflagrante ;
— triangle de présignalisation ;
— des pièces de monnaie pour téléphoner (1, 2, 5 F).

LES GESTES QUI SAUVENT

PROTÉGER
ALERTER
SECOURIR



PROMPTS SECOURS AUX BLESSÉS

- Gestes élémentaires de survie -

**Connaissances indispensables
en vue de l'examen du permis de conduire,
telles qu'elles sont demandées par le Comité Interministériel
à la Sécurité Routière**

287

« Plusieurs règles doivent guider l'attitude des témoins qui demeurent auprès des victimes pendant que d'autres donnent l'alerte. Avant tout, se méfier de la première impression qui, dans l'herbe du fossé, risque d'être souvent fausse. En traumatologie routière, il n'est pas rare que ce qui est spectaculaire ne soit pas grave et que ce qui est grave ne soit pas spectaculaire. »

Docteur Jean-François Lemaire

Les accidents de la route
« Que sais-je ? » n°136

MEMO PERSONNEL

Nom .....
Prénoms .....
Domicile .....
.....
Tél. : .....

Groupe sanguin ..... **Rhésus** .....
Fait le ..... **à** .....

Renseignements médicaux (maladie, traitements en cours...) ....
.....
.....
.....
.....
.....

Personne à prévenir en cas d'accident :
.....
.....
Tél. : .....

Numéro d'immatriculation du véhicule : .....
Assurance auto n° : ..... tél. : .....

Médecin de famille : .....
SAMU « 15 » ou : .....
Commissariat de Police « 17 » ou : .....
Gendarmerie : .....
Pompiers « 18 » ou : .....
Garage : .....
SOS Dépannage : .....
Etat des routes : .....
Météorologie nationale : .....

PROTÉGER

Vous êtes le témoin d'un accident qui se produit en votre présence :

PROTÉGER CONTRE LE SURACCIDENT

Placer votre véhicule en amont du lieu de l'accident, dans le sens du trafic, feux clignotants de détresse allumés ;

Sortez avec précaution et disposez sur le bas-côté droit, dans le même sens, votre triangle de présignalisation, le plaçant à plus de 100 m de l'accident (distance d'arrêt à 100 km/h = 120 m).

Si possible, en installer un second dans l'autre sens.

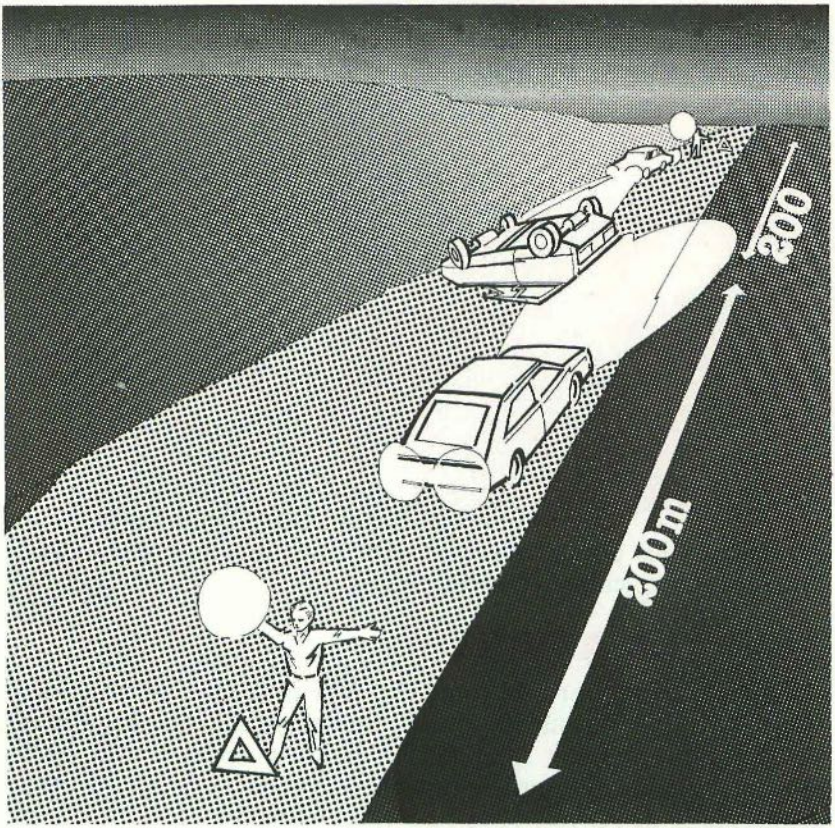
Placez derrière ces triangles une personne qui agitera les bras de bas en haut dans un mouvement ample pour faire ralentir la circulation. La nuit, la munir d'une source lumineuse ou fluorescente.

Ecartez les badauds.

PROTÉGER CONTRE L'INCENDIE

Coupez le contact de chaque véhicule accidenté. Mieux encore, débranchez la batterie (pôle négatif)

290



Veillez à ce qu'on ne fume pas au voisinage des véhicules accidentés

Recouvrez de terre les épandages de liquide inflammable

PROTÉGER CONTRE LES INTEMPÉRIES

La chaleur, le froid, le brouillard, la neige... sont autant d'agressions extérieures pour les accidentés.

Suivant les circonstances, prêtez-leur un manteau, une couverture, un parapluie, mais ne leur donnez **jamais** à boire ou à manger, quelle que soit leur sollicitation.

ALERTER

La bonne réalisation de l'**alerte** est primordiale dans l'obtention des secours les plus efficaces en un minimum de temps. Avant tout, demeurez calme et soyez précis.

ALERTER A PARTIR :

- d'une borne de bord de route disposée tous les 2 km sur autoroute, tous les 4 km sur les routes principales. Après avoir appuyé sur le bouton poussoir situé derrière la borne orange, vous entendrez une tonalité de sonnerie suivie d'une voix : « Ici la brigade de gendarmerie de X... », vous pouvez alors parler.

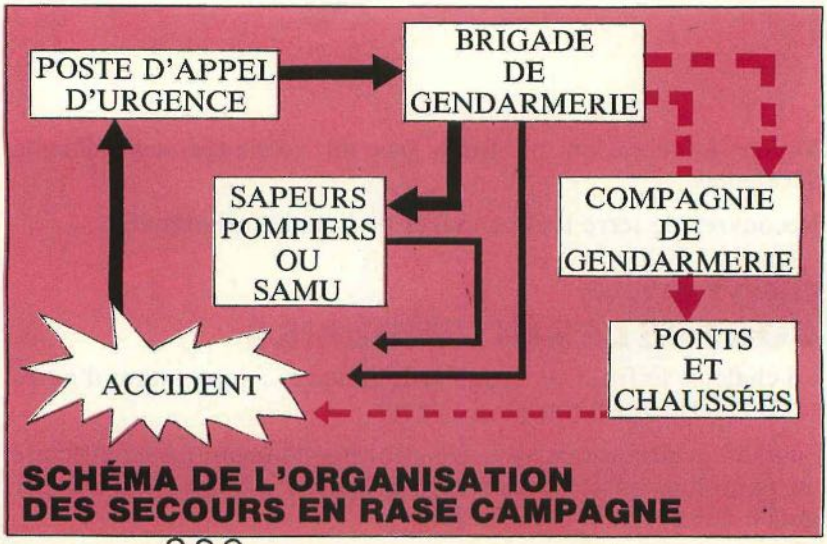


SCHÉMA DE L'ORGANISATION DES SECOURS EN RASE CAMPAGNE

292

- d'un poste téléphonique chez un particulier : appelez le commissariat de police (17), ou la gendarmerie. Ils dépêcheront sur les lieux les secours médicaux adéquats.
- en rase campagne ou en montagne : ne négligez pas l'utilisation du poste émetteur récepteur d'un cibiste sur le canal 9 pour doubler l'alerte donnée par les moyens indiqués ci-dessus.

ALERTER EN INDIQUANT :

- votre situation d'appel : votre nom, le numéro de téléphone du poste d'appel ou le numéro situé sur la borne orange du SRF
- le lieu précis de l'accident
- le nombre, la variété et la dimension des véhicules
- le nombre des victimes
- les facteurs aggravants : blessés incarcérés, feu ou danger d'incendie...
- **n'omettez pas** de demander à votre correspondant de répéter votre message pour vous assurer qu'il a correctement enregistré votre appel.

SECOURIR

Pour un accidenté, toute seconde compte. Mais, plus particulièrement encore, dans deux cas :
- respire-t-il ?
- saigne-t-il ?

Il convient d'agir alors avec rapidité, sans surtout perdre le contrôle de soi.

NE RESPIRE PLUS OU TRES MAL :

Avec un doigt, évacuez du fond de sa gorge les corps étrangers qui peuvent l'obstruer (caillots, fragments d'os, dentier déplacé, simple bonbon)

Basculez la tête en **arrière** en la maintenant fermement à deux mains, une placée sur le front, l'autre sous la nuque, afin d'éviter tous mouvements latéraux ou vers l'avant qui peuvent aggraver une lésion vertébrale.

Effectuez le bouche-à-bouche, bouche-à-nez, ou, le cas échéant, bouche à canule (laryngectomisée) si la respiration ne s'est pas rétablie.

Soufflez fort, la poitrine se soulève

Enlevez votre bouche sans déplacer vos mains, la poitrine s'affaisse

Recommencez une quinzaine de fois par minute et ce jusqu'à l'arrivée des secours médicalisés.

294



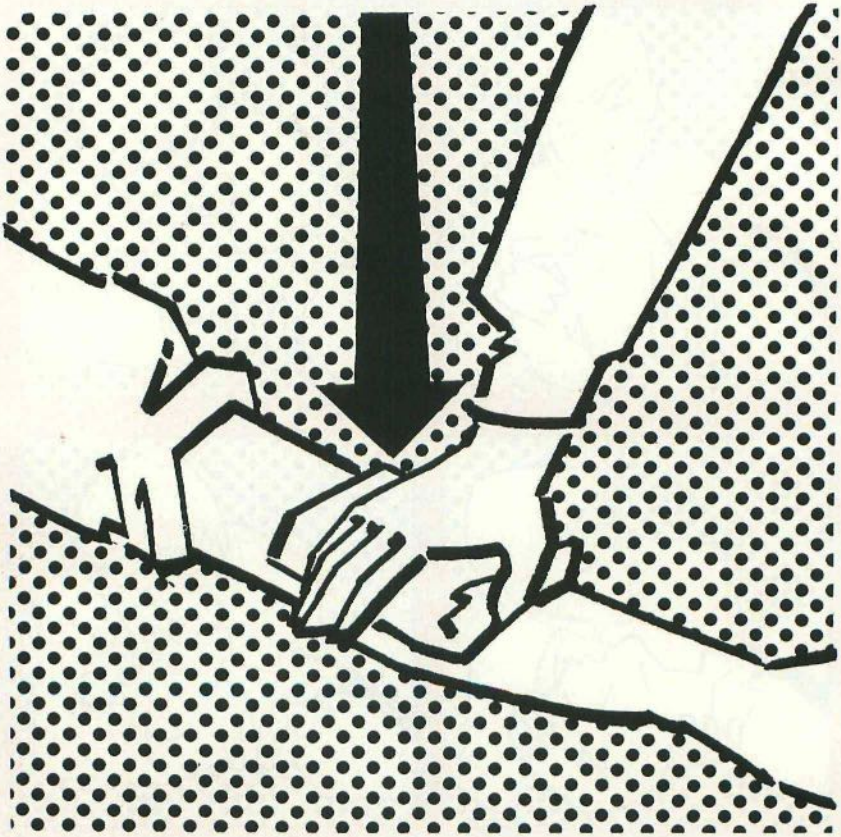



L'ACCIDENTÉ SAIGNE ABONDAMMENT

(hémorragie externe)

Appuyez fortement sur la plaie qui saigne avec la main nue, un linge ou un mouchoir propre.
Si cette compression directe ne suffit pas, comprimez l'artère contre l'os. Avec le pouce au niveau du membre supérieur, avec le poing fermé sur l'aine.

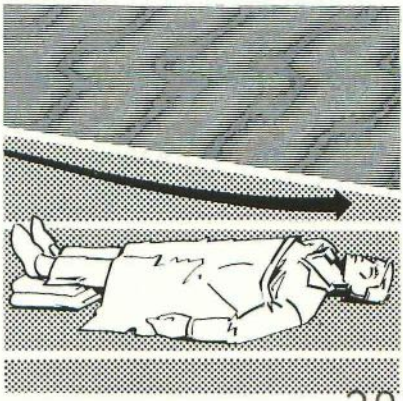
Surélevez le membre.



L'ACCIDENTÉ EST PÂLE, FROID, COUVERT DE SUEUR ET CONSCIENT

(détresse circulatoire)

Etendez-le à plat dos en surélevant légèrement les membres inférieurs pour permettre une meilleure irrigation du cerveau.



Placez sur lui une couverture

Rassurez-le,.parlez-lui...

297

CAS PARTI-CULIERS

PERTE DE CONNAISSANCE

L'accidenté respire, mais ne répond pas à vos questions, ne réagit que faiblement à un fort pincement. Si on le laisse sur le dos, il risque alors de s'étouffer par aspiration de sang et régurgitation gastrique.

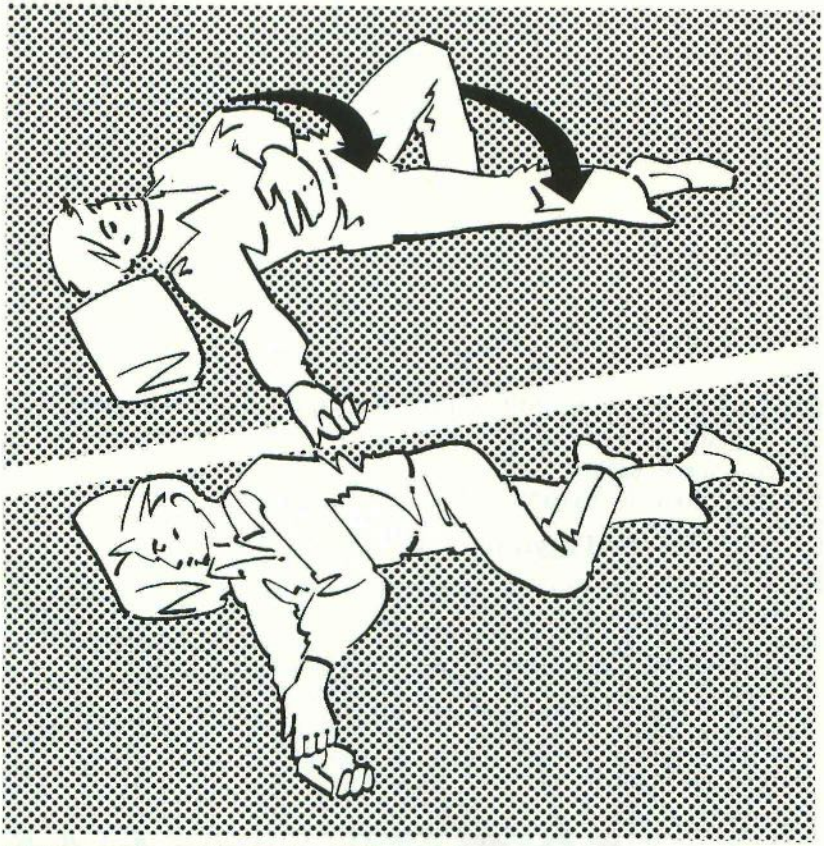
Il convient de le placer en *« position latérale de sauvegarde et d'attente »* (P.L.S.) qui permet l'écoulement de ces diverses sécrétions vers l'extérieur et d'attendre l'arrivée des secours médicalisés.

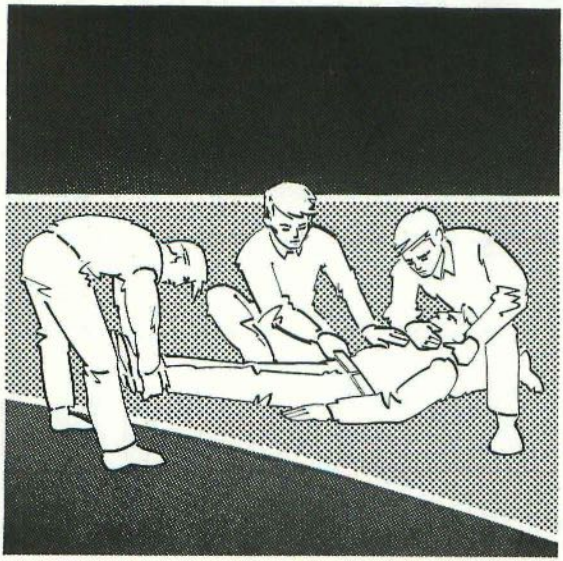
Cette manœuvre fait appel à trois personnes au moins pour préserver un maintien efficace de la colonne vertébrale suivant un axe tête-cou-tronc :
- la première saisit la tête de la victime, une main sous le menton, l'autre sous la nuque et la maintient dans l'axe ;

- la seconde saisit les chevilles ;

- la troisième saisit la ceinture du blessé d'une main et aide au mouvement de rotation du tronc sur l'axe en appliquant l'autre main à plat sur l'épaule

298

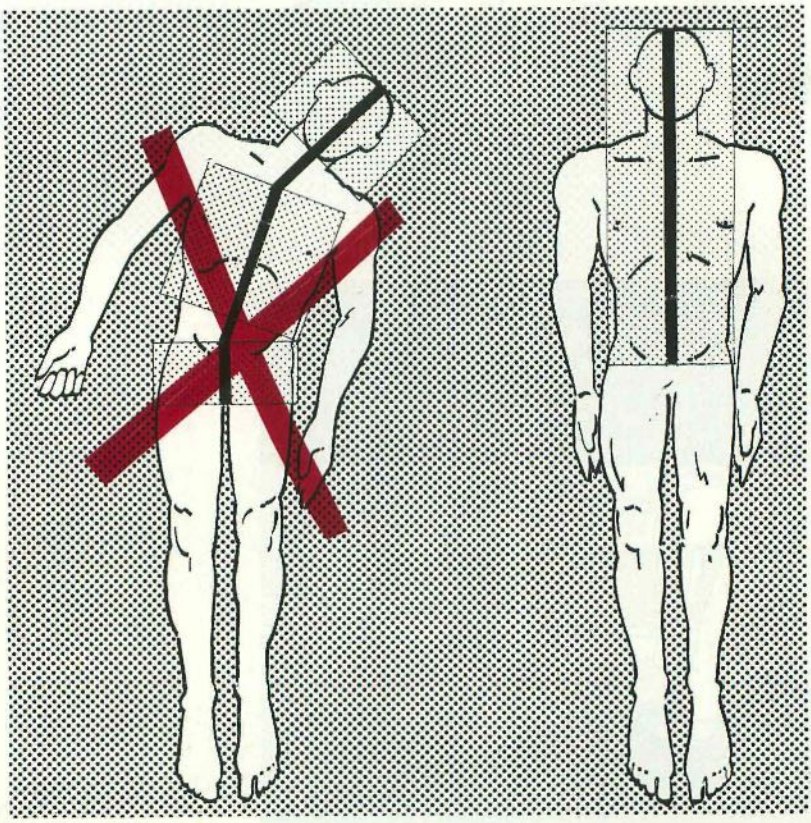




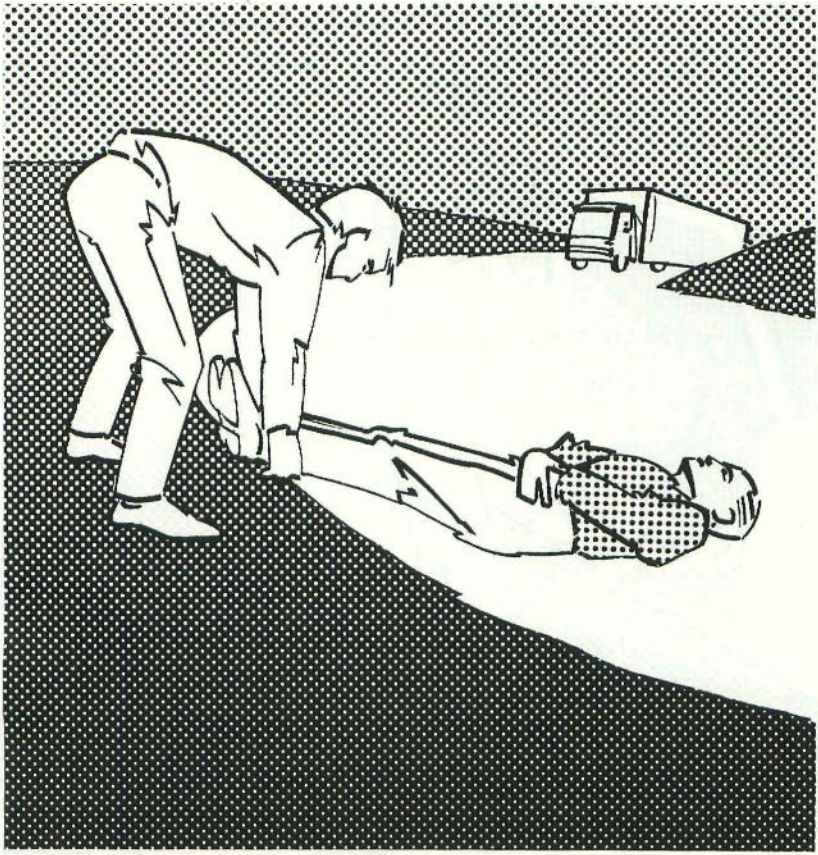
299

Cette mise en P.L.S. doit se faire impérativement **sans plier :**
- la tête sur le cou
- le cou sur le corps
- le thorax sur le bassin

Ce qui risquerait d'aggraver une lésion vertébrale.



300



ACCIDENTÉ MENACÉ PAR UN DANGER IMMINENT

- Risque d'écrasement secondaire d'une victime gisant sur la chaussée.

Si la déviation et le ralentissement du trafic semblent susceptibles de créer un danger supplémentaire, tirez le blessé par les pieds (ou par la tête), en respectant l'axe tête-cou-tronc et placez-le en position latérale de sauvegarde sur le bas-côté de la route.

301

- Risque d'incendie des véhicules ou arrêt cardiaque.
Ces deux causes imposent la *« sortie d'exception protégée »* (S.E.P.). Elle suppose deux sauveteurs.

Déverrouillez la ceinture de sécurité

302

Le corps du premier sauveteur tient lieu d'attelle pour celui de la victime, une main bloquant la tête de celle-ci contre sa joue, l'autre maintenant la ceinture.

Le second sauveteur maintient le bassin pour soulager la sortie et assurer la rectitude de l'axe tête, cou, tronc lorsque le corps est posé sur le sol.

- Retrait du casque
Il est indiqué dans le cas d'une victime inconsciente qui présente une gêne respiratoire. Mais le geste suppose des précautions particulières.

Dégrafer la jugulaire du casque, un sauveteur agenouillé près du blessé maintient la tête par une prise occipito-mentonnière ; l'autre sauveteur agenouillé fait glisser doucement le casque dans l'axe du corps.

Le casque retiré, procédez à l'assistance respiratoire.

ARRACHEMENT DE MEMBRE

Après avoir recherché le membre sectionné, placez-le dans un sac en plastique sans chercher à le nettoyer.

Disposez, si vous le pouvez, l'ensemble sur un lit de glaçons qui le maintiendra à basse température.

Au niveau de la plaie, posez un pansement et comprimez fortement, mais **jamais de garrot.**

303

Plaquette réalisée
par les Drs Lemaire et Vignier
(conseil médical du Secours Routier Français)

EN CONCLUSION,

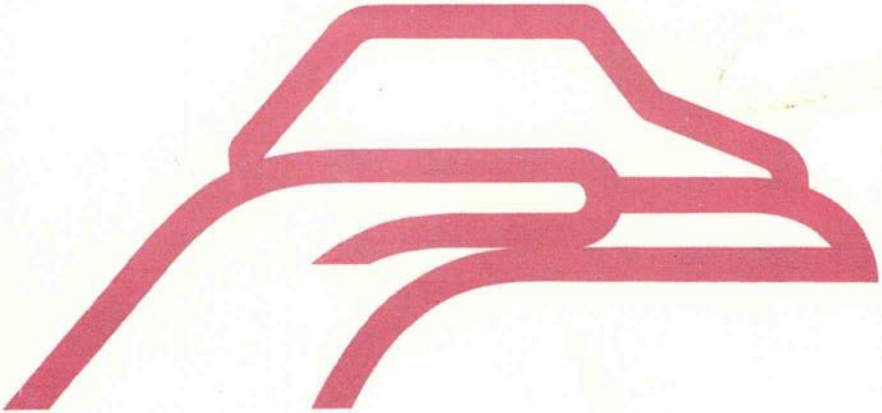
Pour intervenir utilement dans un accident et faire gagner à la victime un temps précieux, il faut avant tout :

- Garder son calme.

- Rassurer, réchauffer le blessé. Ne lui donner ni à boire ni à manger.

- S'efforcer de lui prodiguer les soins qui conviennent. Des gestes modestes sont préférables à d'autres qui risqueraient d'aggraver son état.

- Prévenir les services de secours appropriés en utilisant la borne d'appel la plus proche du lieu de l'accident.



**COMITÉ
NATIONAL
DU SECOURS
ROUTIER
FRANÇAIS**

306 **48, avenue de New-York 75116 Paris**

SAGI 03471 (X-82)

LE SECOURISME DANS LA CIRCULATION ROUTIERE

Institut Fédéral de Recherches Routières, Cologne 1982

Il est intéressant de savoir – ou de se rappeler – ce qui se faisait et disait en Europe en 1982. Les pages 1 à 15 de ce document font le point de la situation.

Cette question était (et est donc) de la responsabilité de chaque Etat. Certains pays ont pris les mesures nécessaires.

Toutefois, page 9, si « le niveau de cette assistance – par les profanes – est considéré comme relativement mauvais par la totalité des pays ».... Il est écrit plus loin que « les responsables politiques ne sont pas très convaincus de telles mesures ».

Page 11, on reparlera de l'exemplaire Norvège et aussi des autres pays qui, depuis, avaient mis en place une formation obligatoire pour obtenir un permis de conduire. On peut ajouter l'Espagne aux pays déjà cités.

Les « recommandations appropriées », pour la France, étaient, uniquement, quelques conseils, quelques consignes, théoriques, lors de la préparation des candidats au Code de la route. Et depuis, la diffusion de quelques dépliants avec seulement comme geste « praticable » sans danger : comprimer.

On le verra dans les volumes à venir, à un moment donné, ne voulant pas prendre la décision, les pouvoirs publics Français s'en remettront à l'Europe ! Evidemment pour ne rien faire.

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT
EUROPÄISCHE VERKEHRSMINISTERKONFERENZ

CEMT/ECMT CS/SR(81)11

Le Secourisme dans la Circulation routière

Gernot Riediger
Thomas Puhan

L'Institut Fédéral de Recherches Routières
Cologne 1982

1. INTRODUCTION

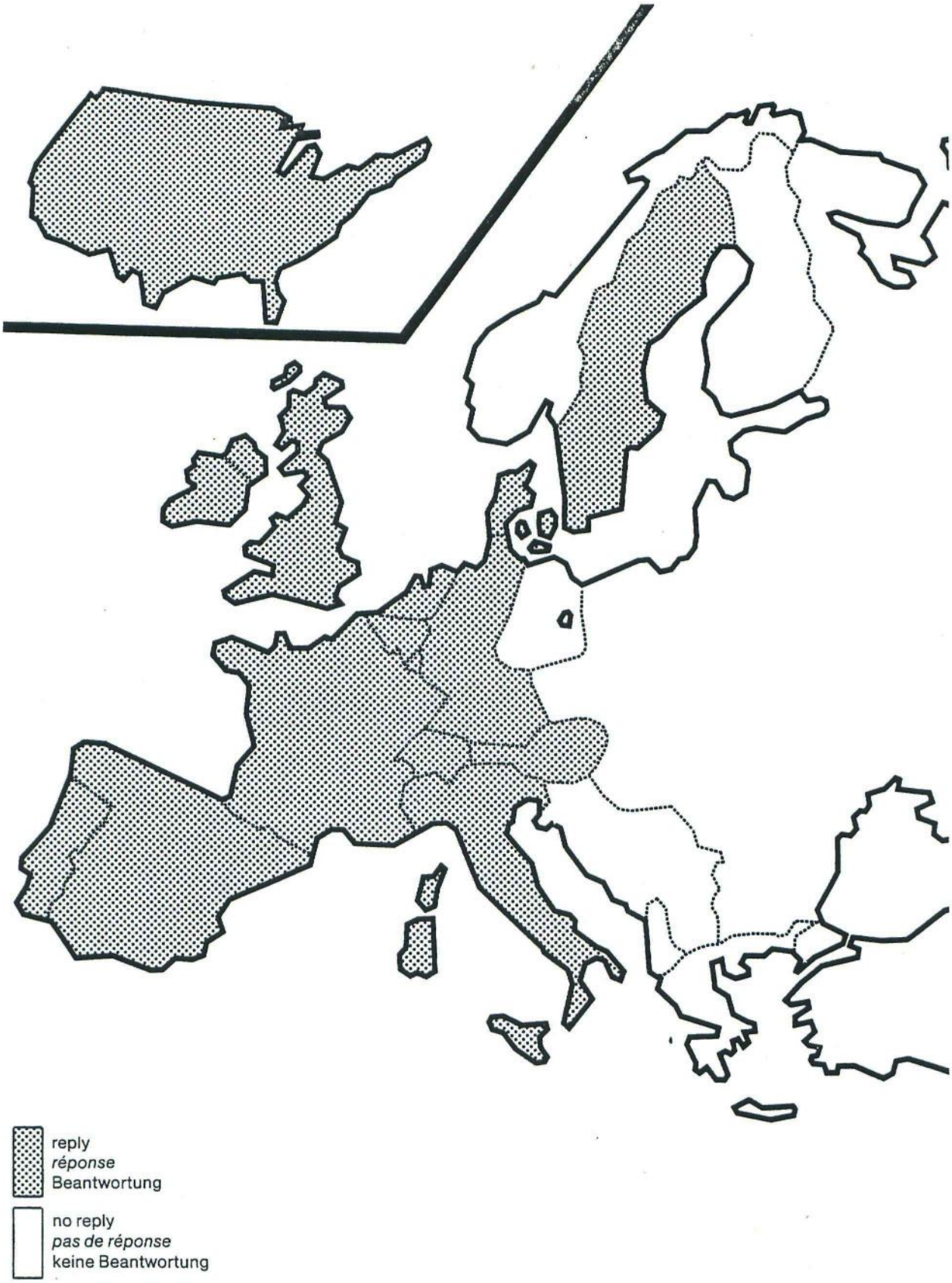
1.1 Avant-propos

En 1963 le Conseil des Ministres a présenté un programme général afin d'améliorer la sécurité routière /CM(63)6 (2ème révision)/. Le point G 4 traite entre autres choses de l'amélioration de l'assistance immédiate apportée aux victimes d'un accident de la route. En 1968 le Comité de la Sécurité routière a décidé d'effectuer une enquête dans les pays membres. En 1969 la délégation allemande a présenté un rapport à ce sujet /CS(69)6/. Lors de leur réunion à Stockholm en 1969 les Ministres des Transports ont adopté une résolution avec des recommandations en vue d'améliorer l'assistance immédiate pour les victimes d'un accident de la route. En même temps le Comité des Suppléants a été invité à poursuivre ses efforts pour trouver une solution des problèmes relatifs à l'assistance immédiate.

En 1981 une seconde enquête dans les pays membres a été suggérée. Dans le but de mettre en relief l'état actuel des efforts, cette enquête a été menée par décision du Comité des Suppléants.

La délégation de la République fédérale d'Allemagne s'est chargée de rapporter les faits. A la demande du Ministère fédéral des Transports, l'Institut fédéral de Recherches Routières, Cologne (Bundesanstalt für Strassenwesen) s'est préoccupé de l'exploitation des questionnaires. Le présent rapport se fonde sur les réponses des 15 pays suivants /figure 1/:

Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni, Suède, Suisse.



PARTICIPATING COUNTRIES
PARTICIPATION A L'ENQUETE
BETEILIGUNG AN DER UMFRAGE

figure
figure
Bild
1

1.2 Le problème de l'assistance immédiate pour les victimes d'un accident de la route

Selon le rapport de la Conférence Européenne des Ministres des Transports de l'année 1969 /CS(69)6/ le domaine de l'assistance immédiate au fond n'est pas de la compétence des Ministres des Transports, pourtant une des tâches de la politique de la sécurité routière consiste à réduire les conséquences des accidents de la circulation routière. Pour cette raison les Ministres des Transports se sentent responsables (nonabstant la responsabilité d'autres Ministères) de coopérer activement à la solution des problèmes en la matière.

Au vu des diverses expériences recueillies dans les différents pays, il s'est entre autres avéré sans aucun doute que les mesures d'assistance immédiate contribuent décisivement à diminuer les conséquences des accidents de la route. Conformément aux recommandations de la CEMT de l'année 1969 /CS(69)6/ il a également été souligné que certaines dispositions cadre en matière d'organisation et de déroulement de l'assistance sont importantes pour atteindre ce but - et cela à l'échelon national ou même international. Des modèles adaptés d'organisation ont été élaborés dans différents pays, et en 1981 aussi l'Organisation Mondiale de la Santé (EURO Report and Studies 35, Copenhague 1981) s'est chargée de la planification et de l'organisation du service d'ambulance.

Différentes études ont prouvé entretemps que surtout deux facteurs sont importantes pour l'efficacité de l'assistance: à savoir la qualité de l'assistance d'un côté. Allant des premiers secours sur le lieu de la détresse que porte le profane et de l'assistance immédiate du personnel non médical à l'aide médicale apportée par les médecins, la qualité de l'assistance est d'une importance décisive.

De l'autre côté le fait que cette assistance qualifiée prend effet dans les plus brefs délais après le moment de

l'accident est d'une même importance. C'est justement cet aspect du temps qui est décisivement influencé par l'organisation et l'équipement des services d'ambulance. Cela vaut non seulement pour les possibilités d'une transmission rapide de l'appel d'urgence vers le centre de secours mais aussi pour la rapidité de l'intervention des moyens de secours et pour l'accessibilité des établissements médicaux (hôpitaux).

Etant donné que les mesures individuelles de l'aide médicale urgente s'enchaînent toujours, il n'est pas possible de les considérer comme indépendantes l'une de l'autre - qu'elles visent à améliorer la qualité de l'assistance ou à accélérer l'intervention. Les mesures faisant partie de cette chaîne de secours sont efficaces non seulement dans le cas d'un accident de la circulation routière mais aussi dans un autre cas d'urgence. Pour cette raison il faut faire intervenir dans une étude de l'état actuel de l'aide médicale en cas d'urgence tous les aspects - et cela sur une base aussi étendue que possible comme on l'a assayé dans ce qui suit.

Comme on le sait, les enquêtes internationales sont soumises à des difficultés particulières. Egalement dans le cas présent on n'a pas pu les éviter complètement. Les questionnaires distribués en différentes langues ne sont pas tout à fait identiques comme il n'était pas possible d'adapter les questions exactement à tous les faits existants dans les différents pays. Malgré tous les efforts déployés, les réponses ne reflètent pas forcément des auto-jugements comparables. Donc, il faut interpréter les résultats sous réserve. Pourtant on a essayé de présenter les renseignements des pays membres d'une manière aussi détaillée que possible de façon à pouvoir mieux classifier la position du pays respectif qu'en cas d'une description globale.

2. LE RESULTAT DE L'ENQUETE 1981 ET SA COMPARAISON AVEC 1969

2.1. Résumé du résultat de l'enquête 1981

Les résponses è l'enquête révèlent que dans tous les pays concernés, la nécessité de l'assistance immédiate est incontestée. Elle est considérée comme une tâche importante de l'Etat, et on reconnaît aux mesures correspondantes une haute efficacité.

Les problèmes afférents à l'assistance immédiate semblant en principe parfaitement connus, la structure fondamentale des solutions est donc dans une large mesure également identique dans l'ensemble des pays. Des procédures très différentes ont été cependant développées sur la base de réglementations légales très variées. On peut également constater un large éventail de stades de développement.

Ces systèmes de secours en Autriche, en Belgique, au Danemark, en Irlande, au Luxembourg, en République fédérale d'Allemagne, au Royaume-Uni, en Suède et en Suisse sont en partie achevés et ne nécessitent donc pas beaucoup d'améliorations. Les systèmes en France, aux Etats-Unis et aux Pays-Bas présentent une organisation similaire dans les agglomérations, mais avec des besoins encore à couvrir dans les régions rurales. En plein développement se trouvent l'Espagne, l'Italie et le Portugal, même si le niveau des autres pays est déjà atteint dans beaucoup de domaines.

En règle générale, on peut cependant dire que dans tous les pays la situation dans les agglomérations est estimée être meilleure que celle dans les régions rurales. Cette situation est également fonction de la stratégie de la mise en place que l'on constate partout.

Les agglomérations sont d'abord desservies, et ensuite on procède à une amélioration de la situation dans les régions

rurales. La mise en place de l'infrastructure passe avant l'équipement en moyens de secours et en personnel. Ce n'est qu'ensuite que l'on s'intéresse à la qualification du personnel. On règle enfin le problème de l'assistance par des profanes. Les problèmes qui subsistent encore sont traités en sens inverse. Ils seront discutés en détail par la suite.

Environ la moitié des pays ont mis au point un cadre d'organisation et de financement homogène et valable pour tout le pays, l'autre moitié a créé des formes très diverses en ce qui concerne l'organisation et le financement. Ces divergences n'ont apparemment pas d'influence sur l'efficacité.

Les différentes stratégies suivantes concernant:

- l'assistance par un médecin,
- les soins cliniques,
- la décision pour une mission,
- le type d'équipement,
- le financement en détail

sont plus importantes, en dépit de la ressemblance fondamentale des systèmes.

Comme la nécessité d'une assistance par un médecin sur le lieu de détresse est contestée, il en résulte - suivant la décision fondamentale prise - différents systèmes de secours dans les pays en question. Aux Etats-Unis, au Luxembourg et au Portugal, on n'envoie pas de médecin sur le lieu de détresse. Les Etats-Unis soutiennent décidément cette stratégie, les deux autres pays considérant en fait les missions avec médecin comme souhaitables ou même nécessaires. Cette stratégie ne vise d'ailleurs pas des soins médicaux plus mauvais, mais au contraire des soins concentrés et donc meilleurs dans les services de premiers secours des hôpitaux.

Suivant des critères spéciaux, les médecins ayant reçu une formation spéciale d'assistance immédiate seront envoyés sur le lieu d'un accident - même si ce n'est dans l'ensemble qu'occasionnellement - en Belgique, en Espagne, en Irlande, aux Pays-Bas, au Royaume-Uni, en Suède et en Suisse. Dans la mesure où un médecin est disponible, il devra en fait toujours se rendre sur le lieu d'accidents graves de la circulation routière en Autriche, au Danemark, en France, en Italie et en République fédérale d'Allemagne. Cette stratégie peut même conduire à la mise en service de clinomobiles qui en règle générale sont jugés cependant plutôt superflus.

De même, le problème de l'assistance médicale est tout aussi contesté que la strategie des soins. Dans la plupart de cas, le blessé ou le malade sera transporté dans l'hôpital (approprié) en Italie, aux Pays-Bas, en République fédérale d'Allemagne et en Suisse. Dans les autres pays, les hôpitaux dotés d'un service spécial de médecine d'urgence ont la priorité. Bien que cette dernière stratégie implique des trajets de transport plus longs, le nombre de transports secondaires est réduit, le malade pouvant être après les premiers soins transféré immédiatement au service spécial.

Dans tous les pays, la décision concernant la mise en service des moyens de secours incombe aux postes de commande centraux, mais cette décision peut être prise différemment. Au Danemark, aux Etats-Unis, au Luxembourg, aux Pays-Bas et en République fédérale d'Allemagne la décision de la mise en oeuvre incombe exclusivement au poste de commande conçu à cette fin. En Espagne, en France, en Irlande, en Italie, au Royaume-Uni et en Suède la décision relative à la mise en service des moyens de secours peut être prise par différentes institutions. En Belgique ce sont les Forces des Sapeurs-Pompiers, en Autriche l'organisation de secours, au Portugal le centre d'appel et en Suisse les Forces de Police qui décident.

Les différentes stratégies concernant la mission accomplie par médecin, les soins et la décision de mise en service des moyens de secours déterminent naturellement la stratégie d'équipement. Tous les pays approuvent unanimement la nécessité d'un équipement en véhicules permettant en même temps l'assistance immédiate et le transport du blessé ou du malade. Cela vaut non seulement pour les véhicules de secours mais aussi pour les hélicoptères. Un équipement supplémentaire pour l'assistance immédiate par un médecin est estimé nécessaire par la grande majorité des pays. Des équipements spécialisés sont néanmoins pratiquement considérés comme superflus, de même que des voitures particulières sans équipement supplémentaire ou des hélicoptères.

En ce qui concerne les autres équipements techniques, les opinions ne diffèrent guère. Des numéros uniformes d'appel d'urgence, des postes de commande centraux, des communications radiotéléphoniques (alternant) et des indicateurs du lieu et/ou de la disponibilité du véhicule de secours sont donc nécessaires, et des systèmes d'appel (Eurosignal) souhaitables. Dans la pratique, tous les pays en disposent aussi largement pour la totalité de leur territoire, mis à part quelques exceptions.

Le financement des installations de commande et de communication ainsi que leur exploitation est principalement assumé par les autorités, tandis que les moyens de secours sont financés et exploités pour leur plus grande partie par plusieurs participants. On peut reconnaître la tendance d'assurer la mise à disposition des systèmes par les autorités et de transférer dans une large mesure son exploitation et les coûts afférents sur d'autres responsables du financement. Ce faisant, on fait en même temps appel à un instrument extérieur de contrôle économique.

Dans l'ensemble, les résultats de l'enquête démontrent que les idées d'organisation sont pleinement développées, que l'équipement possède un niveau très élevé et qu'un grand degré

de concordance existe par rapport à la nécessité d'une aide médicale urgente organisée. On attribue à cette aide urgente une grande efficacité, tandis que les stratégies individuelles sont apparemment contestées du point de vue technique. Les règlements de financement semblent avoir atteint partout le niveau d'organisation le plus bas. Le pragmatisme y est manifestement très marqué, et des problèmes se poseront probablement à l'avenir.

Les problèmes principaux à l'heure actuelle sont presque les mêmes dans tous les pays. Classés d'après leur importance décroissante, il s'agit de:

(1) Problème: L'assistance immédiate par les profanes

Le niveau de cette assistance est considéré comme relativement mauvais par la totalité des pays. Certes, une meilleure qualification des citoyens ou uniquement des conducteurs pour l'assistance immédiate se révèle être un problème particulièrement difficile. Même les responsables politiques ne sont pas très convaincus de telles mesures, comme les résultats de l'enquête le démontrent.

Dans quatre pays, il n'existe aucune obligation de porter secours, dans deux autres elle est très limitée. Dans huit pays, la prise de mesures de sécurité sur le lieu d'un accident n'est pas requise, dans un pays pour quelques groupes de personnes seulement. Une obligation de prendre des mesures de secours est inexistante dans six pays, dans cinq pays, l'annonce de l'accident n'est même pas obligatoire.

Les conditions pour une assistance qualifiée de profanes sont très insuffisantes. Seuls trois pays connaissent l'obligation de principe d'avoir à bord de tous les véhicules du máteriel de secours (dans les véhicules à moteur à deux roues). Les autres pays - et il y a encore des exceptions - ne connaissent de telles prescriptions que pour les véhicules du

transport en commun de personnes ou du transport de marchandises dangereuses. Cinq pays seulement, possèdent du matériel de secours normalisé. L'obligation d'avoir à bord un extincteur est plus répandue.

La formation des profanes est également insatisfaisante. Sept pays ne connaissent ni une obligation ni une recommandation de participer à des formations élémentaires de secourisme, dans trois pays il y a au moins une recommandation en la matière. Dans quatre pays seulement, tous les candidats au permis de conduire sont obligés de participer à de tels cours (au moins simplifiés), dans quatre autres pays certains groupes d'usagers y sont obligés.

Pour cette raison, beaucoup de pays considèrent que de tâches importantes sont à réaliser à l'avenir dans le secteur de l'assistance profane.

(2) Problème: Equipement avec du personnel non médical

Il semble que dans ces dernières années, l'équipement en personnel ne pouvait pas suivre la création relativement rapide du service de secours.

Cela vaut d'abord pour le nombre de collaborateurs, en particulier dans les régions rurales. Il n'y a que deux pays qui jugent la situation excellente.

Ce point conduit au problème de la qualification du personnel, étant donné que les possibilités de formation ne suivent de loin pas la demande. Seuls cinq pays disposent d'un système de formation uniforme pour le personnel ambulancier, presque le double de pays possèdent par exemple un système de formation pour les conducteurs ou le personnel technique. Dans quatre pays, un tel système est en cours de préparation; en ce qui concerne les mesures projetées, cinq pays attribuent une importance particulière à l'amélioration de la formation des ambulanciers des services de secours.

(3) Autres problèmes dans les régions rurales

Les établissements médicaux, l'équipement en moyens de secours et l'équipement médico-technique créent des problèmes spécifiques dans les régions rurales, pour lesquels nombre de pays voient encore des possibilités d'amélioration.

Il est vrai que ces problèmes sont fortement marqués par les problèmes de structure généraux des régions rurales. Pour des raisons économiques, la faible densité démographique ainsi que les grandes distances ne permettent guère une densité d'équipement en des centres d'assistance médicale (hôpitaux) équivalente à celle des agglomérations. L'hélicoptère y constitue en partie une possibilité d'amélioration et de complément raisonnable du point de vue qualitatif.

(4) Autres problèmes dans les agglomérations

L'équipement médico-technique ainsi que l'équipement en personnel médical y sont souvent jugés comme pas tout à fait satisfaisants. Il faut malgré tout tenir compte du niveau relativement élevé de l'organisation de secours dans les agglomérations. Plus le service de secours est perfectionné, plus nombreux sont les problèmes qui se posent au niveau des équipements et des qualifications hautement spécialisés.

2.2. La situation en 1981 comparée à celle en 1969

Par rapport à l'année 1969, la situation dans la formation de secourisme semble déjà fortement améliorée. Tandis qu'à cette époque-là, seule la Norvège exigeait des connaissances de secourisme de tous les candidats au permis de conduire, maintenant c'est également le cas en Autriche, en Espagne, en République fédérale d'Allemagne et en Suisse, la France et la Suède donnant des recommandations appropriées.

La situation décrite par ailleurs - c'est-à-dire, certaines prescriptions pour les conducteurs des moyens de transport en commun, pour les conducteurs des transports de marchandises dangereuses, pour les conducteurs de véhicules de police, de pompiers, d'ambulance et de véhicules militaires - ne semble guère avoir changée.

En 1969, l'obligation d'avoir à bord du matériel de secours n'était prescrite qu'en Yougoslavie et en Turquie pour tous les véhicules automobiles. Entretemps, cette obligation vaut également pour l'Autriche, la Belgique et la République fédérale d'Allemagne. Ces pays mis à part, le nombre de pays prescrivant du matériel de secours à bord de certains véhicules (transport de personnes, transport de marchandises dangereuses, poids lourds, véhicules de police, de pompiers et véhicules militaires) a augmenté. En ce qui concerne la normalisation du matériel de secours, la situation n'a pas changé par rapport à l'année 1969.

L'obligation d'avoir à bord un extincteur a été également étendue à d'autres véhicules. La Belgique est le seul pays à prescrire un extincteur pour tous les véhicules. Le nombre de pays possédant de telles prescriptions pour les véhicules de transport en commun et les véhicules pour le transport de marchandises dangereuses semble avoir augmenté.

Le développement le plus important peut être constaté pour les postes de secours et les installations d'appel. En 1969, les postes de premiers secours constituèrent un élément essentiel de la stratégie d'organisation pour un système d'assistance urgente où, dans des cas d'urgence, des volontaires - équipés de matériel de secours - devraient combler le fossé entre l'aide profane et l'assistance par un médecin. De tels postes de premiers secours existent toujours dans différentes pays, mais ils ne sont plus considérés comme éléments principaux de l'assistance immédiate. Ils sont de plus en plus remplacés par un système d'appel approprié et

des véhicules de sauvetage et/ou des véhicules dotés d'un équipement supplémentaire pour l'assistance immédiate par un médecin.

Les installations d'appel d'urgence évoquées en 1969 se sont avérées bonnes et ont été perfectionnées entretemps. Dans dix pays, un numéro uniforme d'appel d'urgence a pu être mis en place, dans trois autres il se trouve en période d'essai ou en préparation (Autriche, Etats-Unis, Pays-Bas).

Les possibilités d'appel d'urgence ont été considérablement élargies par rapport à celles existant en 1969. A cette époque, il a été indiqué que dans la plupart de pays des postes d'appel d'urgence sur les autoroutes étaient installés à des distances régulières et qu'ils étaient prévues sur d'autres grandes routes dans quelques pays. En 1981, toutes les autoroutes à l'exception de celles en Irlande (où il n'y a que 34 km d'autoroutes) sont équipées de postes d'appel, en Suède pourtant avec quelques petites exceptions régionales. De telles installations se trouvent en outre sur d'autres routes (six pays: fréquemment jusqu'à couvrir la totalité du territoire; quatre pays: rarement). L'appel d'urgence gratuit sur les postes téléphoniques publics pas encore évoqué à l'époque couvre maintenant la totalité du territoire dans sept pays; on le trouve fréquemment dans deux autres pays, à titre d'essai ou en cours de création dans trois autres pays.

Les types actuels de véhicules de sauvetage étaient en principe déjà connus en 1969. A cette époque et aujourd'hui, les missions des véhicules pour le transport de malades et des véhicules de sauvetage couvraient la totalité du territoire, bien que leur densité ait considérablement augmentée. En 1969, des normes pour la construction et l'équipement de ces véhicules existaient dans six pays (Autriche, Danemark, France, République fédérale d'Allemagne, Turquie, Yougoslavie). Aujourd'hui, des prescriptions ou directives existent dans

tous les pays à l'exception de l'Italie, du Luxembourg et du Portugal (Espagne: pas de renseignements).

Le développement des véhicules - autrefois dénommés "hospital-type ambulances" - ne peut pas être expliqué. Le critère essentiel était la possibilité de rester debout pour le traitement du malade/blessé. Celle-ci constitue déjà un standard normal pour les véhicules de secours dans nombre de pays. Les véhicules ainsi dénommés disposent d'un équipement médico-technique de première qualité pour un traitement médical approfondi et sont - d'un commun accord - désignés comme "clinomobiles". Comme modèle intermédiaire, on trouve un moyen de secours, fréquemment utilisé dans beaucoup de pays, qui permet certes un traitement médical n'atteignant pas un niveau clinique (Ambulance de réanimation, Specialambulance, Notarztwagen, Emergency ambulance, Ambulance médicalisée, veiculo de emergência, Katastrofambulans).

Dans tous les pays, les véhicules possèdent des droits routiers spéciaux (feu tournant à éclat et signal sonore) en cas de missions urgentes ce qui était déjà la règle en 1969.

Le sauvetage par hélicoptères a fait de grands bonds en avant. En 1969, les premiers essais de l'utilisation des hélicoptères ont été annoncés, en 1981 leurs missions couvrent la totalité du territoire dans quatre pays, leurs interventions sont entre fréquentes et rares dans quatre autres pays. Dans deux pays, le sauvetage par hélicoptères est effectué à titre d'essai.

En ce qui concerne l'intervention de médecins, seuls quelques aspects ont été évoqués en 1969. Leur équipement avec des trousses spéciales pour une assistance immédiate est devenue une norme, ou bien il a été remplacé par des véhicules spéciaux mieux équipés actuellement à la disposition des médecins au cas où ils doivent intervenir.

Les idées sur la formation et le perfectionnement professionnel se sont également développées. L'ensemble des pays où les médecins interviennent dans le cadre de l'assistance immédiate possèdent un système de formation approprié ou des conceptions correspondantes, le tout reposant cependant sur une base volontaire (volontariat).

Dans les établissements médicaux, les services spéciaux de médecine urgente des hôpitaux ou des hôpitaux pour les accidentés - rares en 1969 - sont devenus la norme générale. En 1969, seuls quatre pays qui avaient également répondu à l'enquête en 1981, disposaient de dépôts de plasma sanguin; actuellement, tous les pays à l'exception du Portugal possèdent de telles installations sur tout leur territoire (autonomes ou dans les hôpitaux).

En 1969, l'organisation et le financement du système de secours dépendaient dans une large mesure d'initiatives privées. A quelques exceptions près, ce système de secours démontrait une structure décentralisée. La responsabilité étatique a fortement évoluée dans ces domaines. L'organisation et l'exploitation sont presque partout soumises à des prescriptions ou des directives étatiques; dans le financement, les initiatives de l'Etat font preuve de plus de réserves.

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** (1ère partie) (Les 5 gestes qui sauvent et les services de la sécurité routière : délégué interministériel, CISR). 1969 – 1985. 480 pages. — Sept. 2005
  (2ème partie) – 1985 – 2005. 520 pages. — Dèc. 2005
- mémoire **10** – Volume **1** (ministère des Transports) 271 pages — Juillet 2007
- mémoire **10** – Volume **2** (ministère des Transports) 306 pages — Mars 2008

***mémoire** pour l'obtention du brevet de moniteur de conduite* — *1994*
(Rendre un stage pratique de secourisme obligatoire lors de la formation au permis de conduire). ***J.L. BARRY.***
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).* ***Emmanuelle PEREIRA. — *2007*

- ▶ **Brochures gratuites** « 5 gestes qui sauvent » 9 éditions : 625 000 ex. — 1972 – 1993
- ▶ **Bulletins du CAPSU** (Textes et commentaires) – n° 1 à 41 — (Juin 2008)

- ▶ **Propositions de loi** (1ère en 1997, 2ème en 1999, (AN) 3ème en 1999, 4ème 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 Précurseur des SMUR et des SAMU » **dédié à Robert DEJOUR** > 2003
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.

OUVRAGES ET DOCUMENTS CITES

(Selon l'année de parution)

« Les blessés de la route » (1)

par Marcel ARNAUD Ed. ~~PLON~~ MASSON 1961

« Manuel de Secourisme » (1)

par Norbert VIEUX et Pierre JOLIS Ed. FLAMMARION 1962

« Mort sur la route » (1)

par Clément LAVAL Ed. AUTHIER 1977

« La mort inutile » (1)

par Christian GERONDEAU Ed. PLON 1979

« Plaidoyer pour sauver des vies humaines » (2)

par Didier BURGGRAEVE ASAR 1980

« Dossier spécial Alcool au volant » (2)

par Georges VEDRINE et Didier BURGGRAEVE CAPSU 1993

(1) : Bibliothèque du CAPSU

(2) : Archives du CAPSU.

SIGLES DES ASSOCIATIONS ET ORGANISMES
(Entre parenthèses, date de création connue)

ACMF	:	Automobile Club médical de France (1952).
ACNF	:	Automobile Club du Nord de la France.
ANIMS	:	Association Nationale des Instructeurs et Moniteurs de Secourisme (1967).
ANUR	:	Association Nationale des Usagers de la Route (1970).
ASAR	:	Association des Secouristes de l'Agglomération de Roubaix (1979). ASSARN en 1993.
CAPSU	:	Conseil d'Action pour la Prévention des accidents et les Secours d'Urgence (1975). D'abord association des moniteurs de secourisme du Nord, puis ADPS.
CISR	:	Comité (et délégué) Interministériel de sécurité routière (1972).
CNASUR	:	Comité National d'Action pour la Sécurité des Usagers de la Route.
DSC	:	Direction de la Sécurité Civile (1975).
ESPC	:	Equipes de Secours Protection Civile de Wasquehal-Flers (1969). Ville de Croix rattachée en 1970.
FFSS	:	Fédération Française de Sauvetage et de Secourisme (Anciennement FNS) (1899).
FNPC	:	Fédération Nationale de Protection Civile (1965).
INRS	:	Institut National de Recherche et de Sécurité, pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (Anciennement INS).
SAMU	:	Service d'Aide Médicale Urgente. Premier SAMU expérimental par le Professeur Louis SERRE, à Montpellier, en 1963.
SMUR	:	Service Mobile d'Urgence et de Réanimation. Premier SMUR (GMUR) expérimental par le Professeur Paul BOURRET, à Salon de Provence, en 1957.
SNPC	:	Service National de la Protection Civile (1951).
SRF	:	Comité National du Secours Routier Français (1954).